

“ATENTOS, DILIGENTES Y FIELES” REPRESENTACIONES Y PRACTICAS
ENTORNO A LA PRESENCIA INGLESA EN EL MUNICIPIO DE MARIQUITA,
1905-1957.

Requisita parcial para optar por el título de Magister en Historia

MAESTRIA EN HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

2014

IVÁN DARÍO HERRERA

DIRECTORA, AMADA CAROLINA PÉREZ BENAVIDES

Contenido

INTRODUCCIÓN	4
Balance historiográfico.....	5
Marco teórico	10
Enfoque metodológico	14
Representaciones, prácticas, estrategias y tácticas.....	16
Capítulo I Mariquita: un contexto de transición.....	18
Desarrollo y vías de comunicación.....	18
Presencia inglesa en Colombia	19
Ciudadanos ingleses en el norte del Tolima y Mariquita.	21
El Ferrocarril de La Dorada	22
El cable aéreo de Mariquita a Manizales	24
La institucionalización de la presencia inglesa	27
Permanencia inglesa en Mariquita	29
El final de la presencia inglesa en Mariquita	31
Los Actores locales	33
Representación espacial y urbana a partir del establecimiento de ingleses.....	34
Conclusiones.....	46
Capítulo II Los ingleses en Mariquita: Representación de la diferencia.....	49
Los ingleses en singular y en plural.....	50
El ingles cercano.....	50
Los ingleses distantes	51
La representación de la diferencia.....	59
Las representaciones visuales de los ingleses	61
Las relaciones entre extranjeros y locales puestas en escena. La representación de los locales.....	70
Capítulo III. Atentos, diligentes y fieles. Estrategias y tácticas	84
El reglamento interno	87
Control de los sentidos. El ver y oír.....	88
El manejo del tiempo	92
Desvió de los filtros o el uso de estos en provecho de locales.....	95

División entre extranjeros y locales, Nuevos objetos, nuevas prácticas.....	97
La movilización.....	99
Conclusiones.....	105
Fuentes primarias	110
Fuentes secundarias	111

INTRODUCCIÓN

Con la expansión de la producción del cultivo del café, y la aspiración por parte de la burguesía de desarrollar las bases de la industria en el país, a principios del siglo XX, se impulsa el fortalecimiento de un mercado interno, que necesitaría el mejoramiento y expansión de las vías de comunicación y transporte. Con la llegada de Rafael Reyes a la presidencia colombiana en 1904, se dio impulso al desarrollo del país, prestando especial cuidado al mejoramiento de la industria, la reducción de gastos en el transporte y al fomento de la inversión de capitales extranjeros.

En medio de estas ideas de desarrollo y progreso y con la participación de capitales foráneos, principalmente en el ámbito de los ferrocarriles, se conforma la compañía inglesa The Dorada Railway Company, encargada de la terminación del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo de Mariquita a Manizales. Esta compañía instaló sus oficinas, estaciones, talleres y bodegas principales en el municipio de Mariquita al norte del departamento del Tolima, lugar en el que se establecieron algunos ciudadanos británicos que administraban estas empresas, algunos con sus familias, conformándose por casi cincuenta años, como un grupo aparte del resto de los pobladores del municipio.

Para 1957, con la terminación del contrato de explotación del ferrocarril y el cable aéreo, se dio la salida de la mayoría de ciudadanos ingleses del municipio dejando en manos del estado las empresas de transporte.

Partiendo del interés por tal proceso llevado a cabo en el norte del Tolima, esta investigación se propuso en un primer momento caracterizar la presencia de ciudadanos británicos con la construcción y explotación del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo de Mariquita a Manizales, establecidos en el municipio de Mariquita, durante la primera mitad del siglo XX. Proceso enmarcado en el periodo de desarrollo de las condiciones sociales y políticas-institucionales para la modernización capitalista en Colombia.

Durante la permanencia inglesa en el municipio de Mariquita con el establecimiento y el funcionamiento del ferrocarril y el cable, se desarrollaron unas prácticas inmersas en las relaciones de poder y dominación entre extranjeros y locales, prácticas entendidas como

acciones humanas que establecen escenarios de producción, negociación y contestación de significados, que estructuran las cuestiones fundamentales que se ponen en juego en la cotidianidad, que aunque inadvertidas en la conciencia de los sujetos son decisivas para la identidad del individuo o de un grupo.

Estas prácticas están estrechamente relacionadas con unas representaciones, mediante las cuales los individuos, los grupos o los poderes proponen y construyen una imagen de sí mismos, evidenciando el tipo de autoridad y subordinación en las características sociales de un grupo.

Como se observará en el desarrollo del balance historiográfico, las investigaciones que en su mayoría se han realizado sobre el tema de la presencia extranjera, lo han hecho desde un enfoque económico y estructuralista. Partiendo de una perspectiva social y cultural, este trabajo busca estudiar esta presencia analizando la relación entre los inmigrantes ingleses y los habitantes del municipio en el que se establecieron, prestando especial atención a las prácticas cotidianas que se desarrollaron en el contexto de la presencia de este grupo de extranjeros y a las representaciones que se elaboraron de extranjeros y locales en el contexto de dicha presencia.

Desde esta óptica la investigación busca identificar los elementos que configuraron las relaciones de poder y dominación y las prácticas que se desarrollaron, diferenciadas como las estrategias producidas por los administradores ingleses y las tácticas improvisadas por los locales. En el transcurso de la investigación tales prácticas se estudian a partir de las representaciones de los habitantes del municipio e inmigrantes en una sociedad en tránsito entre lo tradicional y la modernización.

Por último, al tener en cuenta la visión de los sujetos que hicieron parte de este periodo, se busca caracterizar esta presencia desde sus protagonistas, con la posibilidad de interpretar y comprender las dinámicas laborales y sociales inscritas en el contexto de la presencia inglesa en Mariquita.

Balance historiográfico

El tema de las migraciones de extranjeros, especialmente de europeos a Colombia y las relaciones desarrolladas con los locales, ha sido poco estudiado en las investigaciones históricas en el país. Su presencia y lugar en la historiografía nacional, se ha limitado en

su mayoría a los estudios sobre las necesidades económicas, el desarrollo de la infraestructura y la explotación de materias primas durante el final del siglo XIX y la primera mitad del XX.

En cuanto a esta presencia desde un enfoque económico, Bejarano (1979) reseña el establecimiento de empresas extranjeras en la explotación de materias primas y el desarrollo de infraestructura durante las primeras décadas del siglo XX. Marco Palacios (1984) contextualiza el establecimiento de extranjeros en el marco de la economía exportadora con la producción cafetera que generó el desarrollo de los medios de transporte como base para la exportación, especialmente con la construcción de ferrocarriles. Planteamiento desarrollado por el profesor Bejarano (1984), en el que se tiene en cuenta la intervención de capitales extranjeros, entre ellos el inglés en la construcción de vías férreas, dada la incapacidad financiera del estado para seguir con su construcción, así y como lo muestra Bejarano “ de los kilómetros en uso en 1915, unos 495 habían sido construidos bajo la dirección y capital colombianos, cerca de 310 kilómetros fueron construidos por compañías inglesas y 365 kilómetros por compañías norteamericanas” (Bejarano J. A., 1984)

En la Nueva Historia de Colombia, Tovar Zambrano (1989), contextualiza el periodo en el que se desarrollaron las condiciones sociales y político-institucionales para la modernización capitalista en Colombia, señalando la presencia extranjera en la economía del tabaco, ya en decadencia a principios del siglo XX. Bergquist en su libro café y conflicto en Colombia (1999) explica cómo después de la Guerra de los Mil Días y la reorganización política del país por intereses económicos y consideraciones fiscales, se abre la puerta para la contratación e inversión con firmas extranjeras en busca del desarrollo y modernización de la infraestructura de transportes y la industria.

Sin embargo aunque estas investigaciones reseñan una presencia extranjera en el país, relevante para su desarrollo en la primera mitad del siglo XX, no tienen en cuenta sus actores, dejando un vacío en los estudios históricos, en cuanto a su importancia en el contexto regional y su relación con los habitantes de las zonas en las que se establecieron.

Con el desarrollo de la historia social y cultural y el avance de otras formas del quehacer histórico, han aflorado en los últimos años, investigaciones sobre la presencia extranjera en Colombia, abordando estos individuos como actores sociales, que configuran

dinámicas y relaciones en los contextos de los que hicieron parte. Gómez Matoma (2009), desde las políticas, leyes, ideologías y discursos sobre la migración y la idea del mejoramiento de la raza en el país a principios del siglo XX, analiza la relación de estos elementos y la llegada de inmigrantes, desde el caso concreto del establecimiento de ciudadanos japoneses en el Valle del Cauca.

En cuanto a la migración de europeos, Lázaro (2012) expone la presencia alemana en el puerto de Barranquilla, describe algunas de las múltiples actividades económicas que desarrollaron; utilizando fuentes documentales, de archivo, historia oral y la bibliografía sobre el tema. Este autor estudia el contexto en el que se desarrolló este grupo de extranjeros en la zona norte del país y la manera como se insertaron a través de las diferentes ocupaciones y las dinámicas que vivió la ciudad entre 1930-1941, convirtiéndose en elementos dinamizadores de su desarrollo.

Particularmente, en cuanto a la presencia británica en el país, Malcom Deas (1989), desarrolla en *La influencia inglesa -y otras influencias- en Colombia*, el tema de la presencia extranjera, (especialmente la inglesa) en el país entre 1880 y 1930. El autor plantea que luego de los contingentes ingleses de militares de la guerra de independencia, de los productores de tabaco de Ambalema y los administradores de minas de plata en la zona de Frías y Falan, se ve reducida su presencia ya para los primeros años del siglo XX a agentes comerciales y a algunos ciudadanos extranjeros en la industria o los transportes; siendo esta presencia cada vez menor en la medida en que Colombia se ubicó más cerca de la esfera de influencia norteamericana.

El trabajo de Deas es una aproximación general a la presencia extranjera en Colombia, esbozando la importancia de los ciudadanos ingleses en el contexto económico y político del país para principios del siglo XX, sin embargo no desarrolla la presencia británica o su incidencia por regiones específicas del territorio colombiano. Deas hace una importante advertencia que es necesaria tener en cuenta a la hora de abordar la presencia extranjera en Colombia, si bien es cierto que se dio, no hay que olvidar su reducido número y su establecimiento en pocos lugares del país. Con esto cabe preguntarnos, si bien para la primera mitad del siglo XX la presencia de ciudadanos británicos es mínima en el país, ¿cuáles son las particularidades que hacen que en el municipio de Mariquita permanezcan, aún para la década de los años cuarenta, ingenieros y administradores ingleses, algunos con sus familias?

En particular la presencia inglesa en el interior colombiano en cuanto a la parte ingenieril es abordada por Pérez Ángel (1997), a través de la aproximación a estos ciudadanos en el contexto de la construcción del cable aéreo entre Manizales (Caldas) y Mariquita (Tolima), para el transporte de café y mercancías entre la cordillera occidental y el río Magdalena. En su trabajo *Colgado de las nubes. Historia de los cables aéreos en Colombia*, no solo se resalta la llegada de estos extranjeros desde lo económico o lo técnico, también se aproxima a una relación social entre los ingenieros constructores del cable aéreo y algunos de los habitantes de las clases altas de Manizales durante los años veinte, así como su aporte en la formación de la experiencia de ingenieros colombianos para la construcción de otros cables aéreos en el país.

Las fuentes utilizadas por el autor son variadas, desde obras de investigación sobre el contexto del tema que desarrolla, como los transportes, la política y el desarrollo económico hasta relatos de viajes durante la segunda mitad del siglo XIX, prensa nacional y local de Manizales; informes oficiales de ministerios como el de hacienda, de obras públicas y gobernación de Caldas; tesis de grado y fuentes orales de sujetos que conocieron o hicieron parte de dinámicas relacionadas con la construcción y funcionamiento de los cables aéreos colombianos. A pesar de lo anterior este trabajo si bien se relaciona con la presencia de británicos en la zona de investigación, no desarrolla el establecimiento de extranjeros en el norte del departamento del Tolima con la construcción de la estación final del cable en el municipio de Mariquita.

Un estudio más concreto sobre la presencia de ciudadanos ingleses en el departamento del Tolima lo desarrolla José E. Ramírez (2000) en *Ingenieros Ingleses en el Norte de Tolima*. Como ponencia para el XI congreso colombiano de historia, en este trabajo el autor señala la importancia de la presencia inglesa en el norte del Tolima con la construcción y administración del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo de Mariquita a Manizales que implicaba una importante presencia del capital, la tecnología y el conocimiento británico en la región. El autor no solo se centra en el ámbito comercial o técnico, hace una aproximación a algunos sujetos que hicieron parte de este grupo de extranjeros, resaltando sus nombres y profesiones ejercidas en el país, así como la importancia de las empresas extranjeras como punto fundamental en la estabilización de una población asalariada por más de cuarenta años en el municipio de Mariquita y el puerto de Honda, en el departamento del Tolima.

Ramírez realiza una aproximación importante a la presencia e influencia de ciudadanos británicos en el norte del Tolima, teniendo en cuenta esta presencia no solo como de grandes empresas, sino también acercándose a las características de algunos sujetos que hicieron parte de estas. Sin embargo no se profundiza en las relaciones entre agentes locales e inmigrantes, limitándose a caracterizar algunos extranjeros que se establecieron en el norte del Tolima, durante la primera mitad del siglo XX.

Por su parte Poveda Ramos (2010) en su aparte sobre ferrocarriles resalta el establecimiento de la compañía británica The Dorada Railway Company en la zona del norte del Tolima, la influencia en la zona urbana del municipio de Mariquita y algunas costumbres de los extranjeros, desde su enfoque económico critica esta empresa como un típico monopolio colonialista, por su poca inversión y sus altos fletes, concesiones y contratos que la favorecieron.

A partir de las aproximaciones anteriormente referenciadas, surgen interrogantes en cuanto a las relaciones que configuraron los ingleses con los habitantes de las zonas en las que se establecieron, especialmente en el municipio de Mariquita. ¿Cuáles eran las dinámicas sociales o económicas generadas por la presencia inglesa, cuál era su papel y la relación que como actor social desempeñaba este grupo de extranjeros en el contexto local del municipio, en el cual su presencia fue notable por más de cincuenta años?

Por último y como ejemplo de estudios que usan la historia oral como herramienta para dar cuenta de la presencia extranjera en Colombia se puede citar la tesis de maestría de Lina Leal sobre la inmigración de judíos polacos y alemanes a Colombia durante el periodo de 1933 y 1948 (2011), en esta investigación la autora expone el debate respecto a la migración judía en el país durante el periodo de la preguerra, así como las consecuentes restricciones a su entrada. En una segunda parte presenta el cambio que de restricción a prohibición se da en las políticas de inmigración de judíos al país, atendiendo a una “efímera” corriente anti semitista colombiana.

Leal analiza las restricciones que les fueron impuestas a judíos polacos y alemanes para su establecimiento en el país, vistos como invasores en términos sociales y económicos, desarrollándose unas representaciones e imaginarios de rechazo desarrollados en el exterior y adoptados por algunos colombianos. Además de una profunda búsqueda de archivos oficiales, debates del congreso y la prensa, también recoge *las voces* de algunos inmigrantes que recuerdan como las autoridades colombianas establecieron

restricciones a la inmigración de sus familiares durante las décadas de 1930 y 1940. Para Leal los relatos de los inmigrantes y descendientes son un aporte a la memoria colectiva de la comunidad y la reconstrucción de las voces de las minorías o de los personajes desde abajo. Como víctimas hace la exaltación de las voces de estos inmigrantes, trabajo que presenta la autora, como un aporte a la construcción y reparación de la memoria.

Después de la realización de este balance historiográfico se puede señalar que, a grandes rasgos, la historia de la inmigración en Colombia se ha planteado desde un enfoque económico, en las que ha primado lo tecnológico y lo empresarial, dejando a un lado las relaciones que se entablaron entre locales e inmigrantes y las características generales que tales relaciones tuvieron.

Sin embargo hay que tener en cuenta como desde la historia social y cultural se han desarrollado investigaciones en los que se aborda a los grupos de inmigrantes que llegaron al país como actores sociales que configuraron dinámicas y relaciones de poder en los contextos de los que hicieron parte y caracterizando la manera como muchos se insertaron a través de sus diferentes ocupaciones, convirtiéndose en elementos dinamizadores del desarrollo en las zonas donde se establecieron.

El trabajo que se presenta a continuación no solo se centra en la presencia física de los extranjeros, como efectivamente lo atestigua la infraestructura y otros vestigios, sino que propone analizar las relaciones entre inmigrantes y locales teniendo en cuenta las prácticas y representaciones que sobre estos se construyeron y desarrollaron durante su presencia, como elementos de relaciones de poder y dominación, no solo desde lo económico, sino desde lo cultural y social.

Marco teórico

Para el desarrollo de esta investigación se escogieron un conjunto de categorías que permiten abordar la problemática propuesta. Así, las categorías analíticas fundamentales que se utilizan en este trabajo son: representaciones, prácticas, inmigración y agencia local.

La inmigración como efecto o acción de emigrar hace referencia a los individuos o grupos que llegan de otro país para residir o permanecer en él, generalmente por

motivos económicos, es tomada aquí como un hilo conductor que genera relaciones entre extranjeros (inmigrantes) y los habitantes locales, en las que se pueden evidenciar, rechazos o asimilaciones, representaciones denigrantes o de exaltación, conflictos individuales y colectivos además de los cambios, continuidades o rupturas en la percepción de los extranjeros por parte de la sociedad receptora, caracterizando este grupo como un actor social que incidió en el contexto en el que se estableció.

A partir de esta categoría se propone una mirada sobre las relaciones entre “el universo receptor y el del inmigrante que, en sus múltiples niveles de intersección, demuestran la riqueza y pluralidad de mundos y culturas en encuentro y en conflicto” (Lida 1997, 15) así como la producción de prácticas y representaciones entorno a esta presencia.

En cuanto a la representación se define esta como el conjunto de formas “teatralizadas” y “estilizadas”, mediante las cuales los individuos, los grupos o los poderes construyen y se proponen una imagen de sí mismos y de los demás; las representaciones son transmitidas a través de prácticas y forman parte integrante de la realidad social (Chartier 1996, 95). Las representaciones dan cuenta del tipo de autoridad y subordinación en las características sociales de un grupo o los recursos propios de un poder que gobierna las modalidades de representación de sí mismo. Para el uso de esta categoría en la investigación hay que tener en cuenta la doble operación que se pone en juego en la representación: hacer presente una ausencia, mostrar el “objeto ausente” (función transitiva), y exhibir su propia presencia como una imagen que lo representa (función reflexiva). A partir de lo anterior, en esta investigación las representaciones no se abordan como simples muestras de la realidad, por el contrario se considera que se trata de materialidades concretas, insertas en contextos particulares que le dan sentido y en las que estas representaciones producen sentido. Así, los relatos, crónicas, entrevistas, informes e imágenes sobre la presencia extranjera, son fuente principal de esta investigación, en tanto que dan cuenta de la manera como se construyó el sentido en el marco las relaciones que se “entablaron” entre los británicos y los habitantes locales de Mariquita, teniendo en cuenta su historicidad como artefactos culturales dados por las prácticas que las producen y hacen posible su circulación.

Las representaciones que se analizaron tienen lugar en relación con unas formas del hacer específicas, las prácticas culturales, definidas como “un sistema de valores subyacentes que estructuran las cuestiones fundamentales que están en juego en la vida

cotidiana inadvertidas, a través de la conciencia de los sujetos, pero decisivas para su identidad individual y de grupo (De Certeau 2000, 7-8). Las formas del hacer permiten ocupar el sitio del usuario o del grupo en el tejido de relaciones sociales inscritas en el entorno; ya se trate de un etorno laboral, social, o urbano; dicho entorno funciona como lugar de producción de lo cotidiano y en él se desarrollan sentidos como el que se le da al manejo del cuerpo, procesos por los cuales se produce sentido.

Estas formas del hacer, están inmersas en un contexto simbólico y social determinado, así, partiendo de lo cotidiano se abordan estas prácticas como “acciones humanas que configuran escenarios de producción, negociación, transacción y contestación de significados de redes y relaciones de poder mayores” (Dube 2001, 26), que pueden dar cuenta de procesos de exclusión, asimilación, aprendizaje, encuentros o desencuentros, entre los inmigrantes y los habitantes locales. Como se analizará en el capítulo tres, De Certeau divide las formas del hace en estrategias y tácticas. Las tácticas son procedimientos que ganan validez en relación a la pertinencia que llevan en el tiempo y a las circunstancias que en un instante preciso de una intervención, transforma una situación en favorable “lo que gana no lo conserva. Necesita constantemente jugar con los acontecimientos para hacer de ellos “ocasiones”. (De Certeau 2000)

Tampoco son prácticas invertidas de la dominación, en estas se desarrolla la capacidad afirmativa y creadora de los subalternos, que elaboran límites al ejercicio del poder y obligan a la transformación de las formas de dominio, “sin cesar el débil debe sacar provecho de las fuerzas que le resulten ajenas. Lo hace en momentos oportunos en que combina elementos heterogéneos (y móviles), pero su forma intelectual tiene como forma no un discurso, sino la decisión misma, acto y manera de “aprovechar” la ocasión.”; Dube consideraba “a los grupos subordinados como agentes conscientes de la historia, que han moldeado y sido moldeados por procesos sociales que vivían y hacían el pasado” (Dube, 72). En este sentido la categoría de agencia local, tiene lugar aquí, para dar cuenta del papel de los habitantes locales que tuvieron relación directa o indirecta con los extranjeros británicos y cuya presencia afectó o condicionó su entorno, su cotidianidad, generando prácticas y representaciones frente a estos. Esta categoría está inscrita en la idea de agencia, que es la acción que más que referirse a la intención particular del agente, es una cuestión de poder; Gidenns, considera la agencia no como la intención del individuo en hacer las cosas, sino en su capacidad de hacerlas, así la agencia se aproxima a los eventos de los cuales un individuo es un actor y en cualquier

momento de una secuencia dada de conducta, pudo haber actuado de manera distante (Giddens 1984, 9).

Los habitantes del municipio trabajadores del ferrocarril y del cable aéreo y sus familias pudieron haber desarrollado un proceso de asimilación de prácticas entorno a la presencia británica, o por el contrario haber elaborado unas tácticas de adecuación y resistencia, entendiendo estas como prácticas de desvío producidas por los débiles, que no poseen lugar propio si no que deben actuar en los escenarios del otro, son prácticas “fugaces” que aprovechan el tiempo y dependen de la astucia, aprovechando las fallas y fisuras del sistema, las tácticas deben actuar a partir de la imposición de una fuerza externa (dominación, imposición o relaciones de poder); no poseen autonomía, a pesar de lo cual marcan en su ejercicio, los productos de la dominación, De Certeau considera que estos sectores subalternos no aceptan de forma automática las representaciones y prácticas que el grupo dominante les impone. (De Certeau 2000)

En este marco conceptual y teniendo en cuenta la presencia por más de cuarenta años de ciudadanos ingleses en el municipio de Mariquita surge entonces la pregunta ¿Qué tipos de tácticas pusieron en juego los agentes locales, frente a las estrategias planteadas por los británicos, durante su permanencia en el municipio de Mariquita entre 1905 y 1957 y cuál es la relación de estas tácticas y estrategias con las representaciones específicas que de estos dos grupos se elaboraron?

Para poder desarrollar una respuesta a este interrogante se fijó como objetivo general el análisis de las prácticas generadas en torno a la presencia británica en Mariquita, durante los años de 1905 a 1957, para estudiar la manera como se desarrollaron las relaciones de poder y dominación desde los inmigrantes y las tácticas de los agentes locales; en relación con las representaciones que sobre lo moderno y tradicional se elaboraron durante esta permanencia, y teniendo en cuenta los elementos culturales asimilados o transferidos de un grupo a otro.

Para llegar a esto fue necesaria la indagación sobre las prácticas que permitieron las relaciones entre inmigrantes y agentes locales, y las representaciones que legitimaron las ideas del extranjero moderno y desarrollado y el agente local inmerso en un mundo tradicional. Así, en el transcurso de la investigación se analizaron las características de las representaciones, tanto de los extranjeros como de nativos, desde los rasgos sociales, culturales y laborales, atribuidas a cada uno de estos grupos.

La propuesta analítica consiste en última instancia en establecer cuáles fueron las estrategias de dominación desarrolladas por los extranjeros con el fin de modificar la conducta de los agentes locales en beneficio propio, a la vez que caracterizar las tácticas elaboradas desde los agentes locales usadas como resistencia, para desestabilizar o recomponer las prácticas impuestas por los ciudadanos británicos durante su presencia en el municipio de Mariquita.

Enfoque metodológico

Las representaciones y las prácticas culturales (las tácticas y estrategias) que se desarrollaron durante la presencia británica en el municipio de Mariquita se estudiaron a partir del análisis de algunos escritos, imágenes y entrevistas, en torno a esta, durante la primera mitad del siglo XX. En un primer lugar se indagó cómo se representaba esta presencia desde los mismos extranjeros y habitantes locales, teniendo en cuenta tanto las características propias de estas fuentes como el contexto particular desde donde se produjeron.

Por otro lado se identificaron algunas de las prácticas culturales que fueron elaboradas por uno u otro grupo, prácticas de modernización, inmersas en las dinámicas laborales o técnicas de las empresas de transporte y en la posible relación entre los extranjeros, sus trabajadores y familiares. Con el uso de la entrevista cualitativa¹, se toma la historia oral como herramienta para reconocer qué elementos de esa presencia extranjera siguen latentes en el imaginario de los habitantes y trabajadores, inmersos en dinámicas generadas con la administración de las empresas de transporte por parte de ciudadanos británicos.

1 Entrevista cualitativa, cuyo objeto es acceder a la perspectiva de los sujetos estudiados, abordar sus interpretaciones, sus percepciones y sentimientos. Se trata de una conversación solicitada explícitamente por el entrevistador, dirigida a sujetos elegidos de acuerdo a un plan sistemático de recogida de datos, en el caso de las entrevistas aplicadas a algunos pensionados del ferrocarril y sus familiares se utilizará la entrevista no estructurada, entrevista libre, en la que se permite al entrevistado que “desarrolle la visión del asunto y mantenga la iniciativa de la conversación, limitándose a animarlo o a incitarlo a que profundice cuando toque temas que parezcan interesantes... desempeña también [el entrevistador] una función de control, atajando las divagaciones excesivas, vigilando que la entrevista no degenera en cuestiones totalmente carentes de conexión al tema analizado” pág. 377. Corbetta, Piergiorgio. Metodología y técnicas de investigación social. España, McGraw-Hill/interamericana de España, S.A.U. 2003.

Estas representaciones y prácticas culturales fueron desarrolladas por grupos sociales específicos y por tanto tienen un lugar de producción que es necesario caracterizar, en este caso el municipio de Mariquita y en particular el barrio la estación, zona en la que se establecieron los británicos. Los lugares de producción se caracterizarán a partir del abordaje de sus condiciones socioeconómicas, los aspectos culturales, políticos y territoriales, así como del estudio de las empresas extranjeras, su funcionamiento y reglamentos, como también los datos particulares de los ciudadanos extranjeros establecidos en el municipio y la labor que desempeñaron en las empresas.

Para el desarrollo de la investigación y el mejor manejo de la información obtenida, fue necesaria la elaboración de cuatro bases de datos, cada una con descriptores necesarios para dar cuenta de las representaciones y las prácticas culturales, tanto de inmigrantes como de agentes locales, así como el lugar institucional de producción, el público al que iba dirigido, las prácticas de modernización, representación de extranjeros como de locales, de los beneficios y conflictos, entre otros.

La primera de estas bases se elaboró desde los habitantes locales a partir de entrevistas, artículos de prensa, relatos o crónicas sobre esta presencia. Una segunda base de datos se conformó por la representación de los extranjeros producida por los gobiernos local, departamental y nacional desde los informes, contratos, concesiones, demandas o litigios de este, frente a las empresas administradas por británicos. La tercera base de datos se desarrolló desde la representación de los británicos por ellos mismos u otros extranjeros, desde una novela inglesa, memorias, sus informes y reglamentos en los que se evidencian sus prácticas en relación a su estadía en el país.

La cuarta base de datos se construye desde la imagen, las fotografías y videos producidos tanto por locales como por extranjeros frente a esta presencia, cómo se representaban unos y otros, las diferencias en sus prácticas y los elementos en común. Una quinta base de datos fue propuesta para el desarrollo de la investigación, la de datos particulares de los británicos administradores de las empresas de transporte y de sus familiares, su origen, edad, profesión, tiempo de permanencia en el país, entre otros, con el fin de caracterizar este grupo de ciudadanos e identificar las razones de su permanencia o no en Mariquita. Sin embargo esta no fue posible en su totalidad ya que en el país existen muy pocos archivos sobre los ciudadanos ingleses que permanecieron en el municipio.

Igualmente, fue necesario un ejercicio comparativo entre estas bases de datos, para analizar las representaciones que sobre habitantes locales y extranjeros tenían cada parte y las prácticas culturales, tácticas y estrategias, que se generaron durante la permanencia de los ciudadanos británicos en el municipio.

Analizar las dinámicas que giraban en torno a la presencia británica no solo apuntaba a caracterizar estos ciudadanos, es también la posibilidad de advertir qué elementos configuran las elaboraciones simbólicas e imágenes de los habitantes del municipio frente a esta presencia. La investigación con la historia oral como herramienta, aporta la posibilidad de interpretar y comprender las dinámicas inscritas en este periodo. Archila Neira (1998) en su trabajo fuentes orales e historia obrera, resalta la utilización de metodologías orales en la reconstrucción de la historia de los trabajadores, sus valores, tradiciones, actitudes y vida cotidiana, justificando la utilización de estas herramientas (fuentes orales e historias de vida) como forma de acercarse a los individuos excluidos y reconstruir dinámicas desde lo diferente y no desde lo hegemónico.

En concordancia a lo anterior Torres Carrillo (2005) da relevancia al uso de fuentes orales como una particular forma de la producción del conocimiento histórico, en busca de alimentar la memoria colectiva, la identidad y la conciencia histórica de grupos subalternos, ya que estos construyen sus propias narrativas y representaciones del pasado a las que llama Torres memoria social. Betancourt E. (2006) valora la importancia de la fuente oral (la narración, la entrevista y el relato corto, son propuestas que plantea) sin embargo advierte sobre su uso al estar permeadas por la ideología y construidas desde la experiencia.

Si bien estos autores señalan la importancia de las fuentes orales en la investigación histórica como fuente primaria, abordando las interpretaciones que hacen los individuos desde su transcurrir y el reconocimiento que propicia a sectores subalternos como sujetos históricos, coinciden en advertir la necesidad de la confrontación de estas fuentes, pues al ser la memoria subjetiva es necesaria interrogarla.

Representaciones, prácticas, estrategias y tácticas

Partiendo de la propuesta teórica y metodológica este trabajo se presenta en tres capítulos; en el primero se caracteriza el contexto en el que se dio el establecimiento de las empresas de transporte del ferrocarril de La Dorada y el cable aéreo y se desarrolla una caracterización de los administradores ingleses en el municipio de Mariquita. Los

temas principales de este capítulo inicial son la institucionalización de la presencia inglesa en la zona con la administración de las empresas desde el municipio y el establecimiento de un consulado británico; igualmente se aborda el tema del contacto de los ingleses con los trabajadores locales, sus familias y vecinos de la zona en la que residían. El capítulo se cierra con un estudio sobre la transformación de la configuración urbana del municipio, con el establecimiento de los extranjeros y el desarrollo de una “zona inglesa”, señalando las alteraciones en el uso del espacio y la emergencia de nuevas técnicas de construcción.

En el segundo capítulo, se abordan las características de las representaciones elaboradas en el marco de la presencia inglesa y se analizan estas como escenificación de las relaciones de poder y dominación entre actores locales y extranjeros, imágenes que de cada grupo se configuraron. Estas representaciones no se abordan como simples muestras de la realidad, sino se reconocen como elaboraciones en contextos particulares. Representaciones que son la fuente principal de este capítulo en cuanto escenifican las relaciones entabladas entre actores locales y extranjeros.

En el tercer y último capítulo, se da cuenta de algunas herramientas como estrategias de control, desarrolladas por los administradores ingleses durante su permanencia en Mariquita buscando modificar la conducta de los locales en beneficio de las empresas extranjeras y las tácticas improvisadas de los locales, elaboradas en la cotidianidad transformando situaciones particulares en posibilidades favorables para cambiar el guión de los extranjeros para su propio provecho.

Capítulo I Mariquita: un contexto de transición

En este capítulo se caracteriza el contexto en el que se produjo la transformación del municipio de Mariquita a partir de dos procesos relacionados: el establecimiento de las empresas de transporte administradas por los ciudadanos ingleses y su llegada en los primeros años del siglo XX.

A partir de las dinámicas de inserción a la economía mundial y, por consiguiente, de la necesidad de mejorar las vías de comunicación, se caracteriza la región del norte del Tolima como punto de confluencia de productos comerciales y como espacio en el cual se desarrolló la presencia inglesa en la región, particularmente, en el municipio de Mariquita. Lo que se propone en este capítulo, en primera instancia, es analizar cómo se da la institucionalización de esta presencia a partir de la localización en el municipio de la administración del ferrocarril de La Dorada y el Cable Aéreo, además de un consulado británico.

En segundo lugar se busca, por una parte, caracterizar algunos ciudadanos ingleses que permanecieron en el municipio, sus oficios, profesiones y su tiempo de permanencia; y, por otra, presentar en términos generales la relación que estos establecieron con algunos de los pobladores locales que tuvieron un contacto directo con estos extranjeros ya fuera como trabajadores o como vecinos de la zona inglesa.

El capítulo se cierra con un estudio de la configuración urbana del municipio antes de la llegada de los extranjeros, señalando las transformaciones generadas por esta presencia no solo en la configuración urbana del municipio sino en la utilización, por parte de los locales, de nuevas técnicas de construcción, nuevos materiales e inéditos usos del espacio.

Desarrollo y vías de comunicación

Un elemento importante para el entender el proceso de desarrollo del país en el período de estudio que aquí se considera, fue el estado de las vías de comunicación en Colombia y, unido a esto, la difícil geografía que se presentaba como un obstáculo para el intercambio entre regiones o ciudades. Para comienzos del siglo XX el río Magdalena era el camino con mayor posibilidad para el recorrido entre la costa y el interior, de donde salían productos de exportación y entraban las mercancías extranjeras. Jorge Orlando Melo señala en cuanto a la conexión entre las regiones del país, que la nación

constituía algo como un archipiélago, en que los núcleos poblados estaban separados entre sí por zonas despobladas y difíciles obstáculos geográficos (Melo 1984, 151)

Por consiguiente los costos de transporte interno (fletes de mula y cargueros), fueron siempre difíciles de establecer, pues estaban determinados por circunstancias más o menos fortuitas como el tiempo imperante y las condiciones de los caminos de herradura. La carestía de los fletes era un elemento principal en el problema de la economía interna generando inconvenientes para la importación y transporte de maquinaria y la vinculación de tierras vírgenes a las fronteras productivas. Para los primeros años del siglo XX en la economía del país se inició un crecimiento notable, desde el periodo del general Rafael Reyes. El banano, el petróleo y las manufacturas constituyeron importantes polos de desarrollo y la exportación cafetera se convertía en el renglón económico relevante. (Bejarano 1984)

Asociada a la economía cafetera se produjo una implementación de una red ferroviaria, que a su vez contribuyó a las expansiones de la producción cafetera, del mercado y de la industrialización. Específicamente, los ferrocarriles favorecieron el desarrollo industrial, al reducir los costos de transporte para la importación de maquinarias y materias primas. El crecimiento de los ferrocarriles se presentó con el crecimiento del volumen del comercio internacional y nacional.

En cuanto a su construcción, inicialmente se adoptó la política de contratación bajo las modalidades de contratos y privilegios con compañías y empresas privadas nacionales o extranjeras, en los que el concesionario suministraba el capital y luego se reembolsaba con el usufructo del ferrocarril por un largo tiempo, también con subvenciones estatales o con la garantía de un interés por el capital invertido. Y en algunos casos de empresas de ferrocarriles permanecieron por largo tiempo bajo el régimen exclusivo de la propiedad extranjera como el ferrocarril de la United Fruit Company y el ferrocarril de La Dorada. (Bergquist 1999)

Presencia inglesa en Colombia

En Colombia la presencia inglesa fue notoria en la gesta independentista en las primeras décadas del siglo XIX y con esto los ingleses gozaron de algún prestigio local; en las listas de pensionados del Ministerio de Guerra, figuraron varios apellidos ingleses,

escoceses e irlandeses. Esta presencia se diferencia en cuanto a la motivación de los ciudadanos ingleses llegados al país durante la primera mitad del siglo XX. Para este periodo algunos llegaron por intereses económicos representados en “las minas, ferrerías o salinas y la importación de mercancías apetecidas por la elite local que quería asumir modas y hábitos de marca británica” (J. E. Ramirez 2000) actividades que implicaban la permanencia más o menos estable de estos extranjeros.

El impulso iniciado desde los comienzos del siglo XX al desarrollo de las vías de comunicación en Colombia, incentivó la inversión extranjera especialmente inglesa y norteamericana en los ferrocarriles. Hubo también inversión inglesa en las minas de Antioquia y el norte del Tolima.

En cuanto a la inversión en los ferrocarriles, José E. Ramírez afirma que para 1920 “ocho de las diecisiete concesiones ferroviarias localizadas en el país tenían como contratista una firma domiciliada en Londres” (J. E. Ramirez 2000) Lo cual comprometía no solo la presencia del capital sino también de la tecnología y de los ciudadanos ingleses en los lugares en los que estas empresas se ubicaban. Estos últimos controlaban sus negocios y manejaban los inconvenientes que se podían presentar en torno a ellos, como huelgas de trabajadores, protestas de comerciantes y políticos o conflictos con los gobiernos locales o la nación. Ya para la década del treinta en el país se encontraban 2.135 británicos, sin tener en cuenta a los menores de 17 años, entre los que se contaban representantes de casas comerciales, administradores e ingenieros con sus esposas e hijos. (Deas 1989)

Su presencia en el país, su relativa influencia y su creciente actividad administrativa se evidencia, por ejemplo, en las firmas que para 1925 tenía a cargo la casa comercial Koppel & Co. De acuerdo con Alexander Koppel, miembro de esta casa comercial, en sus “memorias para sus nietos” enumeraba los negocios de capital ingles administrados por ellos: “las representaciones de los ferrocarriles de Santa Martha, Barranquilla, La Dorada y Tolima, del Cable aéreo, de la United, de la Northern Assurance, de seguros de valores, de los señores Goschen y otras, además de puestos en la dirección de bancos, de la Bavaria y de la compañía de teléfonos [...]. En cuanto a las compañías de ferrocarriles, eran constantes las negociaciones con el gobierno, sobre la reglamentación de inalámbricos, extensión de líneas, construcción de ramales, aprobación de tarifas [...]

recibimos quejas sobre arbitrariedades locales, transacciones sobre huelgas y hasta a veces, tuvimos que hacer remover algunos gerentes ineptos” (Koppel 1942, 127)

Estos negocios, como se analizará en el tercer capítulo, se dieron en un contexto general en el que el crecimiento del imperio británico era estimulado por el comercio y el consumo, con la consolidación del capitalismo industrial, que le permitió al imperio la creación de enclaves comerciales y trasladar un importante número de funcionarios metropolitanos para controlar sus posesiones coloniales y sus áreas de influencia. (Ferguson 2011)

Ciudadanos ingleses en el norte del Tolima y Mariquita.

La creciente importancia que cobró el puerto de Barranquilla y el río Magdalena, generó el establecimiento de la navegación a vapor por el río Grande de la Magdalena, hasta el puerto de Honda, el puerto y la zona del norte del Tolima tomaron importancia al ser una zona de cruce de caminos y de confluencia de productos de exportación, en un primer momento el tabaco en la zona de Ambalema, luego el café de la zona de Caldas. Además de ser una de las puertas de entrada a la capital del país a la que llegaban productos del exterior.

En el puerto de Honda a principios del siglo XX se habían establecido algunos agentes comerciales extranjeros, especialmente europeos y particularmente ingleses, el intercambio y el flujo de mercancías tenía como punto de salida desde el interior al río Magdalena como arteria fluvial más importante del país y columna principal de las comunicaciones del país. La presencia de extranjeros en las actividades de transporte fue notoria (navegación a vapor y ferrocarril), también en la exportación principalmente del tabaco y café y a la importación de bienes manufacturados. Además algunos fueron contratados para la construcción de obras de infraestructura urbana y de comunicaciones. (Guzmán 2002, 129)

En el norte del Tolima a pesar de su relativa minoría respecto a la población local, la presencia de ciudadanos ingleses fue notoria, no solo por conformarse en un grupo con particulares hábitos de vida sino también por la importancia de sus ocupaciones y capitales, vinculados a diversas actividades como el transporte fluvial, el ferrocarril y el cable aéreo, las actividades pecuarias y el comercio. Además de su participación en compra y venta de finca Raíz. En esta zona también la minería tuvo inversión

extranjera, es así como la mina de plata en Frías, jurisdicción de Santa Ana, era de propiedad inglesa. La compañía minera The Tolima Mining Company Limited, construyó el acueducto, la escuela y la capilla del corregimiento de Frías e instaló la energía eléctrica.

En la zona del norte del Tolima se puede dar cuenta de la presencia de ingleses como Harry Valsint, ingeniero director de la plaza de mercado de Honda entre 1917 y 1935; J.F. Bateman, quien al morir poseía gran cantidad de propiedades en Honda; Henry Hallan, quien emprendió la empresa de convertir en carretable el camino entre Honda y Mariquita, población en la que estuvo radicado sus últimos años debida; y de William Cooke, dueño de la mina “Las Brujas” situada en Santa Ana. Por último se puede hacer referencia también a Ivor Jones, un inglés que llegó contratado por una compañía inglesa para la explotación de minas de oro y plata en la zona de Frías. En 1888 fundó junto con su hermano la casa comercial “Casa Inglesa R. J. Jones y Cía.” en el puerto de Honda siendo esta una de las principales firmas en la importación de maquinaria agrícola. En Mariquita, con el ferrocarril y el cable aéreo también se contó con una importante presencia de ciudadanos ingleses durante la primera mitad del siglo XX, estos personajes quedaron registrados en la memoria de los locales, aún se recuerda a ciudadanos ingleses de apellidos como Blacket, Frost, Birchall o Nicholas. Tema que abordaremos con detenimiento más adelante.

El Ferrocarril de La Dorada

Para principios del siglo XX en la zona del norte del Tolima, los caminos no se encontraban en buenas condiciones y el traslado de las mercancías y personas era sumamente complicado. Por ejemplo el camino entre Honda y Manizales se presentaba como un problema por sus difíciles condiciones para transitarlo, no solo por su geografía, si no por el volumen de las mercancías que pasaban por él.

En un artículo publicado en “El Renacimiento”, periódico de la ciudad de Ibagué, se muestra las características de este camino “El viajero que cruce el camino que del puerto citado (Honda) conduce a la capital de Caldas, cree atravesar un campamento en línea de batalla, pues a cada paso, con distancia de pocas cuerdas, da con una o dos toldas que cubren el cargamento ordenadamente colocado... Quince días, en ida y vuelta, gastan las partidas de bueyes que conducen la carga de Manizales a Honda, por un camino duro, peligroso y aterrador en verano, intransitable en invierno. Los

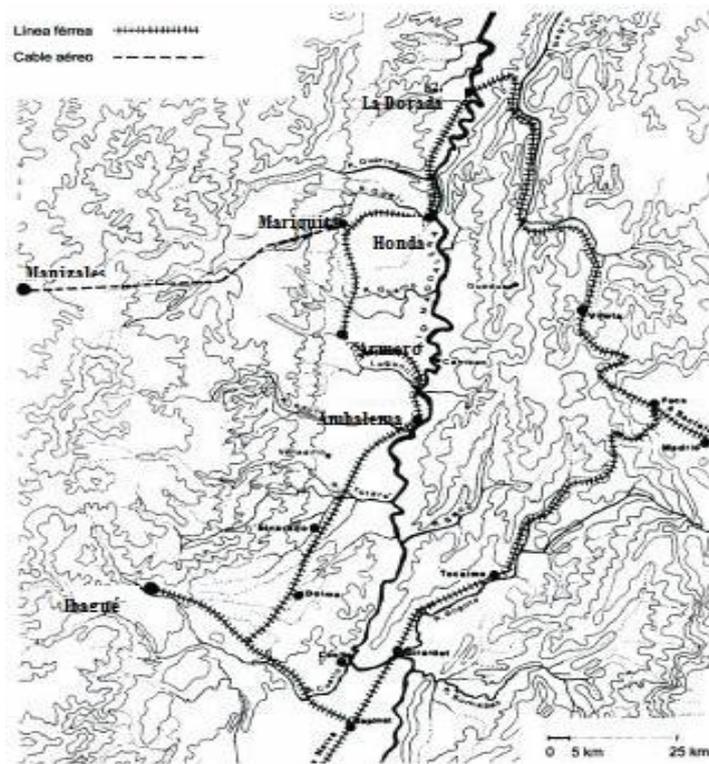
cargamentos que van del Quindío emplean cuatro o cinco días más.” (El Renacimiento 1905)

La necesidad de salvar los “saltos de Honda” obstáculo que dividía la navegación por el río Magdalena entre los puertos de Arrancaplumas y las playas del puesto de Caracolí, hizo pensar en la idea de construir un ferrocarril que pasara al lado de esta barrera natural.

El 3 de agosto de 1875 se celebró el contrato entre el gobierno nacional y el señor Nicolás Pereira Gamba, para la construcción de un ferrocarril a lo largo del río Magdalena entre el puerto de Conejo y la ciudad de Honda.² Para principios del siglo XX, se traspasó el contrato a la compañía inglesa denominada The Dorada Railway Company encargada de extender la línea hasta el puerto fluvial de La Dorada (mapa n° 1). Este ferrocarril realizaba la conexión entre los puertos fluviales de Beltrán (Tolima) y la Dorada (caldas) al estar interrumpida la comunicación en los saltos de Honda. Esta empresa transportaba ganado, mercancías (principalmente productos agrícolas como café y en menor proporción tabaco) y pasajeros. Estos dos últimos generaron la mayor parte de las ganancias de la compañía.

2 A principios del año de 1905. el apoderado de la compañía dirigió desde Paris un cable al gobierno en el que le comunicaba que había logrado interesar en la construcción de esta obra a la casa inglesa denominada S. Pearson & Son, y que estaba dispuesto a dar principio a los trabajos si se le otorgaba la concesión.

El gobierno acepto la proposición y firmo el contrato de 26 de julio de 1905, publico en el Diario oficial número 12422, en el cual se concedió un privilegio por el termino de cincuenta años para usufructuar el ferrocarril...”(Ortega 1923, 377- 379)



*Mapa n° 1 Ferrocarril de la Dorada y Cable aéreo Mariquita a Manizales
1940. Guzmán.*

En septiembre de 1907 la segunda sección del ferrocarril de La Dorada, comprendida entre Honda y la Dorada, fue inaugurada por el entonces presidente de la república Rafael Reyes y por resolución de 9 de mayo de 1908 se nombró la comisión técnica que debía recibir el ferrocarril en nombre del gobierno cuyo informe fue satisfactorio. La compañía instaló desde entonces sus oficinas principales, bodegas y talleres a las afueras del municipio de Mariquita.

El cable aéreo de Mariquita a Manizales

Con el cultivo del café en la zona de Caldas, la ciudad de Manizales se consolidó como un centro urbano próspero y dinámico a finales del siglo XIX. La necesidad de superar, de alguna manera las dificultades topográficas de la región se presenta al aumentar la producción cafetera a principios del siglo XX. Para esta época a lomo de mula se transportaba el café hasta los puertos sobre el río Magdalena con altos costos en el transporte.

Las escarpadas montañas y los continuos precipicios, hacían que las mulas y sus cargas se despeñaran con frecuencia, prolongando el tiempo de llegada de la carga a los puertos; a pesar de esto el camino entre Manizales y el puerto comercial de Honda, para la primera década del siglo XX se convertía en paso obligado para un gran movimiento mercantil. Para el año de 1905 en un artículo sobre dicho camino publicado en el periódico “El Renacimiento” se describía así la actividad por dicha ruta: “...Vertiginoso es allí (Manizales) el movimiento mercantil y asciende a muchos millones de pesos lo que anualmente introduce y exporta. Diariamente salen de Manizales para Honda y entran de Honda a Manizales, de cuatro a seiscientas cargas, exceptuando las que del Quindío pasan por allí en la misma dirección.” (El Renacimiento 1905).

Paralelo a esto, la puesta en marcha del proyecto para la construcción del Ferrocarril del Pacífico, que luego se empalmaría con el de Caldas, comunicado a Manizales con el puerto de Buenaventura, amenazaba con arrebatar la carga al Ferrocarril de La Dorada y al transporte fluvial por el río Magdalena.

Con estos factores, alto flujo de mercancías entre la región de Manizales y el puerto de Honda y la amenaza de que el ferrocarril de la Dorada perdiera parte de su carga, se generó el proyecto en los directivos del ferrocarril de la Dorada de construir un cable aéreo que agilizará el flujo de mercancías entre la ciudad de Manizales y la población de Mariquita por ser la más cercana al puerto de Honda. De esta manera se garantizaría carga para el ferrocarril de La Dorada y los transportes en el río Magdalena, presentándose este proyecto como una inversión rentable para los empresarios ingleses.

En 1910 fue designado como agente del ferrocarril de La Dorada el ciudadano inglés Frank A. Koppel y fue él quien por encargo del gerente del ferrocarril, Mr. Miller, firmó el contrato para la construcción del cable aéreo³. Koppel relata tiempo después, en sus

3 “De todos los contratos que se han celebrado hasta hoy, solamente se realizó la obra que se contrató con la compañía representada por el señor Frank A. Koppel, el 14 de diciembre de 1910, para establecer y explotar, durante cincuenta años, un cable aéreo entre los distritos de Pereira o Manizales hasta Mariquita u otro punto adecuado en la línea del ferrocarril de La Dorada [...] Obtenida la concesión, fue traspasada con permiso del gobierno a un sindicato inglés denominado The Manizales Ropeways Limited, domiciliado en Londres, que fue constituido con un capital de 200.000 libras. Este envió al país una comisión de ingenieros para que hicieran los estudios preliminares en el terreno, y remitió parte de los materiales para el cable, sus motores y la maquinaria. Los trabajos comenzaron el 2 de septiembre de 1913...” (Ortega 1923, 647-648)

memorias, su relación con la empresa inglesa, "...Fui nombrado agente del ferrocarril de La Dorada. Por unos 30 años desempeñamos ese trabajo en nuestras oficinas. El gerente Mr. Miller, me encargó después de hacer el contrato para el cable aéreo de Mariquita a Manizales, contrato que celebré con el Doctor Celso Rodríguez O. ministro de obras públicas. Ni el, ni el gobierno creyeron que tan grande empresa se llevara a cabo [...] quedó siendo el cable más largo del mundo, y prestando valiosos servicios para la exportación del café, aunque poco rendimiento para la compañía." (Koppel 1942)

En la *Revista Moderna* se muestra la importancia de este proyecto para 1916 "La construcción de esta importante obra, que se halla bajo la dirección del ingeniero Señor James J. Linsay empezó en 1913. La longitud total de la línea, desde Mariquita hasta Manizales, será de 73 kilómetros 357 metros. Hoy funciona hasta el Cedral, con lo cual la carga que viaja a Manizales a lomo de bueyes o de mulas ha ahorrado la mitad del trayecto. La jornada se rinde hoy en dos días, cuando antes requería ocho. El cable funciona en condiciones de movilizar 10 toneladas por hora, ósea 100 al día en ambas direcciones. De Mariquita al Fresno se ha transportado maquinaria de hierro hasta de 500 kilos de peso sin peligro alguno la mercancía invertirá solo diez horas de Mariquita a Manizales; antes tomaba de ocho a quince días" (El cable aéreo de Manizales 1916. Tomo III Año II n° 15, 143)

La primera sección de 5 km se dio al servicio en enero de 1915, entre la estación de Mariquita y San Diego; a mediados de 1919 se garantizó el suministro de los materiales faltantes para terminar la obra, suspendida por la Primera Guerra Mundial. El 29 de enero de 1922 llegó la primera vagoneta a la ciudad de Manizales, con gran entusiasmo por el inicio del funcionamiento de esta. (Imágenes 1 y 2) En los primeros años de la década de los veinte, el cable fue la única vía que se utilizó para la movilización de mercancías en toda la zona por donde pasaba este medio de transporte y requirió la instalación de ciudadanos ingleses en algunas estaciones del trayecto principalmente en las estaciones terminales de Manizales y Mariquita. (Perez 1997)



Imagen 1. "3. Llegada de la primera vagoneta a Manizales, en la cual iban los señores Jaime Lindsay, ingeniero director: don José J. Hoyos, don Alberto Mejía, don Justiniano Londoño y don Gabriel Jaramillo" (Cromos 1922)

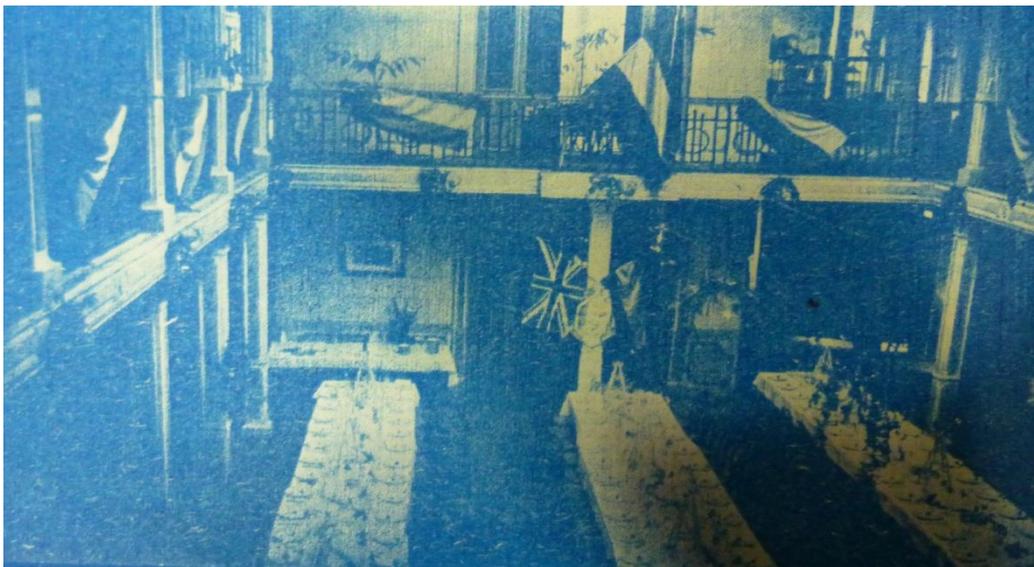


Imagen 2. "5. Comedores del hotel internacional en donde se ofreció un banquete al señor Jaime Lindsay y al cual concurrieron más de setenta caballeros." (Cromos 1922)

La institucionalización de la presencia inglesa

La política exterior británica a finales del siglo XIX y principios del XX, adoptó una estructura que le asegurara las relaciones comerciales con los países donde extendía su capitalismo (Gutiérrez 2004). De ahí que el colonialismo inglés estuviera sustentado por una red de cónsules de su Majestad Británica, que además de ejercer una labor diplomática, hacían de agentes comerciales en lo económico. Teniendo en cuenta la

presencia de extranjeros británicos que permanecían en la zona del norte del Tolima, con el comercio, las minas de Falan y la administración del ferrocarril y el cable aéreo se hizo necesario establecer un consulado británico en Mariquita. Ya para marzo de 1911, el primer gerente de The Dorada Railway Company, Tomas Miller, establecido en Mariquita, se presentó como una especie de representante de su majestad, durante la permanencia de los ciudadanos ingleses en el municipio.

La función principal de un cónsul del imperio, debía ser la transmisión de noticias comerciales, sin embargo tuvieron un papel importante en el beneficio de muchas empresas británicas. Ejerciendo más de representantes de dichas empresas que de su majestad británica pues tenían interés económicos en ellas. (Gutiérrez 2004)

El consulado británico se ubicó dentro de la zona del ferrocarril de La Dorada, cerca de las oficinas de personal y administración, identificado oficialmente con el escudo de Gran Bretaña. Rafael Arias, hijo de Rafal Arias Escobar segundo jefe de talleres el ferrocarril de la dorada por más de veinte años, en una entrevista realizada en su residencia frente a la estación, apunta que al llevar diariamente el desayuno a su padre pasaba frente a esta dependencia y describe su ubicación así “El consulado era antes de llegar a esa casa (oficinas de personal) había una carreta para salir abajo {...} si allá hubo consulado, yo me acuerdo porque yo pasaba por ahí, el escudo del consulado {...} no entré, era una casa por la línea del ferrocarril que iba a dar al paso de nivel, allá estaba el escudo de Gran Bretaña, eso sí lo conocí, eso desapareció {...} ellos nunca ponían banderas por ningún lado, el escudo que había en la pared de la casa, hasta bien dibujado, no era en papel era en pintura.” (Rafael Arias, entrevista 2012).

Este lugar desapareció, o fue destruido al momento del traspaso de las empresas inglesas a la nación colombiana. En cuanto al funcionario que representaba al gobierno británico fue el gerente o administrador general de las empresas inglesas, nombrado como cónsul en la zona de Mariquita, con sorpresa describe Stephen Smith, la reacción sobre el nombramiento de su abuelo Leslie Frost como representante de su majestad, en la novela que escribe Smith tras su viaje a Colombia y a la zona de Mariquita en busca del pasado de su abuelo “*había sido contactado porque él era la muestra de la familia británica en kilómetros a la redonda. Sin embargo los representantes del rey se sorprendieron al ver el modelo del ingenioso inglés que se puede encontrar sirviendo a*

su país en el lugar más apartado. Frost por su nombre, Frost por naturaleza” (Smith 1999, 13). Más que un diplomático, se necesitaba un agente comercial.

Jaime Bernal hijo de Lucas Bernal contador de The Dorada Railway Company, a partir de información que recibía de su familia desde Mariquita, comenta la intervención de Leslie Frost, como cónsul británico en Mariquita, *“hubo problemas en la época de la Violencia, hubo roces, hubo problemas con un pastor, ministro de la iglesia anglicana, los Kriss me lo presentaron, el pastor de la iglesia anglicana era colombiano, parece que hubo problemas con algunos evangelistas, los quisieron atropellar entonces el cónsul británico tomó cartas en el asunto para la protección de ellos, quejarse frente al gobierno lo obligaron a beber agua del inodoro entre otras cosas, usted sabe, el fanatismo político.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012).

Así, la presencia británica en Mariquita durante la primera mitad del siglo XX, no solo se presentó como económica, con el establecimiento del consulado británico en la zona del ferrocarril y el cable aéreo esta presencia se institucionaliza, llegando no solo a intervenir en los asuntos económicos de sus ciudadanos, sino en algunas problemáticas relacionadas con los locales, como es el caso de la defensas de los representantes de su religión en la zona del norte del Tolima, durante el periodo conocido como la Violencia.

Permanencia inglesa en Mariquita

El ferrocarril y el cable aéreo ubicaron sus oficinas de administración y talleres principales, además de la estación inicial del cable aéreo en el Municipio de Mariquita llegando a generar más de cien empleos directos. Después del año 1957, con el traspaso del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo al gobierno nacional, se dio una salida casi total de los ciudadanos británicos establecidos en Mariquita, sin embargo algunos de estos permanecieron en el municipio por algún tiempo más, saliendo hasta último momento por la solicitud de su presencia en Gran Bretaña o muriendo en él.

Sin embargo la información sobre los ciudadanos ingleses en Mariquita es escasa. Se recuerdan en el municipio y existen registros de nombres como el de F. Leslie Frost que llegó primero a la zona de Manizales como gerente del cable aéreo en 1935 con su familia, para luego ser trasladado a Mariquita para trabajar con el ferrocarril de La Dorada. Para la década del cincuenta fue nombrado agente consular de su majestad y representante del traspaso del ferrocarril de La Dorada al Gobierno nacional en 1957.

Edward F. Nicholas, técnico de raza negra, súbdito inglés de la isla Dominica, antiguo empleado de la compañía minera Malpaso Mining Co., de Mariquita y luego jefe de almacén del ferrocarril de La Dorada, después de haber sido inspector y pagador del cable aéreo desde 1912. Además figuró como hacendado en la zona del norte del Tolima.

Jhon H. Blackett, director general de la compañía, residente en Bogotá y que visitaba periódicamente la zona inglesa en Mariquita. Alexander Kippen gerente general del ferrocarril, con su esposa cubana. Herbert Henry Crease ingeniero inglés que se encontraba en compañía de su esposa y de su hijo también empleado del ferrocarril, Eduard Crease, George O. Cooper, contador general; Ernest L. Birchall encargado de la sección de personal de la compañía del ferrocarril y el cable aéreo y quien luego del traspaso de las empresas inglesas, vivió por unos años más en el municipio fundando una empresa de metalurgia llamada Talanco. (Talleres anglo colombianos) que funcionó hasta su muerte a finales de la década de los setenta.

Para el año de 1907, el Ferrocarril de la Dorada inició su funcionamiento como una línea continua entre los puertos de la Dorada y Ambalema sobre el río Magdalena, con una extensión de 111 kilómetros, en la parte nororiental del departamento del Tolima. (Ortega 1922). Este ferrocarril terminado por la empresa inglesa The Dorada Railway Limited cuyo contrato obtuvo en 1905 (Colombia 1915), necesitó para su administración una serie de profesionales o técnicos que se instalaron en el municipio de Mariquita, Alfredo Ortega en su informe para la nación sobre este ferrocarril señala *“la Empresa tiene un administrador contador, un jefe de talleres, un ingeniero, un almacenista, un subinspector de vía, un tenedor de libros y un abogado.”* (Ortega 1922, 384), cargos que ocupaban ciudadanos ingleses contratados por esta empresa.

Pasados ya varios años de su permanencia los ciudadanos ingleses se presentan como una comunidad particular, la hija de Leslie Frost (ingeniero y administrador del ferrocarril de La Dorada), en la novela de Stephen Smith, comenta que los vecinos de los Frost, eran sus mismos compañeros de trabajo acompañados por sus familias, durante su permanencia en Mariquita en la segunda mitad de la década de los cincuenta, recuerda a los principales extranjeros, *“El Señor Blackett, director gerente de la empresa, que utilizaba la casa número uno en Mariquita, a pesar de que estaba radicado en Bogotá. En sus visitas a Mariquita, compartía en las noches de sábado con*

el personal, las bebidas, la cena y el billar [...] Estaba el Señor Kippen, un hombre de unos cincuenta años que se casó con una mujer que conoció en La Habana, fue gerente general de la vía férrea. Mi abuelo (Leslie Frost) era su segundo, y también logró el cable aéreo, del que más tarde se hizo cargo el señor Kippen, y lo reemplazó como agente consular. También el señor Cooper, el contador, y su esposa con dos hijas, el Señor Creasse y su esposa, y un antillano llamado Nicholas, que era el encargado del almacén.” (Smith 1999, 108)

Estos ciudadanos extranjeros mantenían ciertas prácticas de integración, permaneciendo algunos con sus familias instalados en las casas quintas que la empresa construyó para sus empleados y que eran entregadas según su cargo, por varios años. Para 1956 el gerente general de la compañía inglesa Jhon Hope Blackett certifica las fechas de ingreso y días trabajados por el personal aun vinculados a la empresa en liquidación

<i>“Blackett. J. H 25 de septiembre de 1929</i>	<i>9456</i>
<i>Kippen Alexander 18 de noviembre de 1928</i>	<i>9763</i>
<i>Frost F.L 15 de noviembre de 1935</i>	<i>7245</i>
<i>Cooper O. George L. 18 de julio de 1927</i>	<i>10243</i>
<i>Birchall. E. l 10 de marzo de 1929</i>	<i>9651</i>
<i>Nicholas. Eduardo F</i>	<i>16080</i>
<i>Reid, Frank 12 de noviembre de 1946</i>	<i>3289” (J. E. Ramirez 2000)</i>

El final de la presencia inglesa en Mariquita

Con el cumplimiento del contrato de concesión del ferrocarril de La Dorada y el poco rendimiento económico del cable aéreo, se entregaron estas empresas a la nación, generando una salida gradual de los extranjeros de la zona de Mariquita, Enrique Mosquera (Hijo de Eliseo Mosquera, trabajador del cable aéreo y cercano a la familia Kriss) da un ejemplo de esta salida, a finales de los años setenta la señora Shirley Frost deja el municipio para volver a Inglaterra, *“duraron muchos años, ya a lo último ella vino y tomó fotos de nosotros y se las llevó para Inglaterra, yo me imagino que ya tuvo que haber muerto, ella se fue para Inglaterra y los esposos si fueron enterrados en el*

cementerio de los ingleses, los dos, ella cuando enterró los dos, porque el último murió también ya de viejo” (Enrique Mosquera, entrevista 2012)

En las entrevistas a los actores locales, además de la señora Creasse, el señor Cooper o el señor Leslie Frost, Ernest Birchall es el más recurrente, al ser el que más tiempo permaneció en el municipio luego del traspaso de las empresas inglesas además que constituyó una empresa de metalurgia en la que dio empleo a algunos ex trabajadores del ferrocarril de la Dorada, Rafael Arias comenta al respecto *“aquí quedó viviendo ese señor Birchall, porque puso por cuenta de él, TALANCO, que ahorita es lo de Potosí, Talleres Anglo Colombianos, eso era de míster Bercho, después ya hizo sociedad con un señor de Honda, un señor Gutiérrez, después de eso compró don Alonso Lozano”* (Rafael Arias, entrevista 2012)

Ignacio Muñoz, recuerda sobre esta última etapa de la presencia inglesa en Mariquita y la importancia de una empresa de metalurgia establecida por el señor Birchall en el municipio *“...ellos la mayor parte se fueron, aquí quedó el ingeniero que era de talleres míster Bercho que tenía al pie de la Glacial el taller, él tenía su trabajo, inventó una empresa y puso trabajadores a trabajar ahí murió, aquí en Mariquita...”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Además del señor Birchall, dejaron sus cuerpos en este municipio el señor Eduardo Nicholas, los hermanos Creasse y otros extranjeros de los que no se han encontrado registros, sin embargo paradójicamente, la única tumba extranjera que permanece en pie en el cementerio de inglés fue una de las primeras, monumento a la memoria de William Martin nacido en Cornwall, Inglaterra en 1827 y muerto en Mariquita en marzo de 1922, al preguntársele sobre esta única cruz, Ignacio Muñoz contesta *“Era un inglés que trabajaba en el cable, no recuerdo el nombre, oí que se había comido unas tajadas de piña con leche y entonces se envenenó y murió, ese era el decir, lo trajeron y lo enterraron allí, en ese cementerio, ahí quedó...”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Un ejemplo del tipo de ingleses que permanecieron en Mariquita es el señor Leslie Frost, que primero llegó como administrador del cable en Manizales y luego pasó a la gerencia de The Dorada Railway, radicándose en Mariquita hasta el final de la década del cincuenta. Nacido el diez de junio de 1900, llegó por primera vez a Colombia de veintiún años al puerto de Barranquilla a trabajar con The Barranquilla Railway & Pier Company. Cuenta su hija que *“encontró en Barranquilla, en la costa del Caribe, un*

chino para acompañarlo, para cuidar de su ropa y mantenerla planchada y limpia.”
(Smith 1999, 23)

A pesar de la estabilidad y relativa tranquilidad que ofrecía un trabajo de administración de un ferrocarril en Suramérica, esta no fue la única opción para Frost, llamado por un sentimiento patrio, en defensa de su país, se ofrece para luchar como aviador en los primeros años de la Segunda Guerra Mundial. Su nieto describe así las intenciones de su abuelo. *“No una sino dos veces, a juzgar por las cartas de denegación enviadas por el consulado en Bogotá en septiembre de 1940 y noviembre de 1942. Una comunicación del cónsul de marzo 1943, dijo, "se ha decidido que puede prestar mejores servicios al permanecer en su empleo actual con The Dorada Railway Company Limited, un registro se ha hecho de su oferta, y si se desea en una fecha futura que viaje al Reino Unido se informará en consecuencia " (Smith 1999, 107)*

Los Actores locales

El municipio de Mariquita a principios del siglo XX se caracterizaba como una zona de producción agrícola. Para el establecimiento y funcionamiento de las empresas del ferrocarril y el cable aéreo fue necesario el empleo de personal local para las diferentes labores en los que estos se fueron especializando.⁴

Estos trabajadores, sus esposas e hijos, habitantes de barrios de obreros cercanos a la zona inglesa estuvieron inmersos en prácticas elaboradas con el establecimiento de los extranjeros y las relaciones que establecieron a partir de lo laboral.

Trabajadores del ferrocarril y el cable aéreo como Ignacio Muñoz, trabajador del ferrocarril de La Dorada desde 1937 hasta algunos años después de la salida de los ingleses. Entro primero en “limpieza de patios”, luego paso a ayudante del almacén, hasta ser encargado de este al traspaso del ferrocarril a la Nación.

4 En cable aéreo y el ferrocarril de la Dorada generaron la formación continua en ciertos oficios principales, que eran los más recurrentes en estas empresas, para el año de 1947, luego de más de cuarenta años de operación, según un informe de la Contraloría general de la Republica sobre las condiciones socioeconómicas en los trabajadores de las empresas de transporte, las labores que ocupan el personal local eran entre otros: Braceros, mecánicos, celadores, herreros, Peones de línea, torneros, carreros, carpinteros, freneros. (Colombia. 1948, 20) además de Maquinistas, Jefes de estación, conductores y administrativos.

Eliseo Mosquera que al momento de la entrevista en 2012 contaba con 98 años, fue trabajador en las bodegas del cable aéreo de Mariquita a Manizales, a partir de mediados de la década del treinta. El y su familia fueron cercanos a la pareja de esposos Creasse. Sus hijos ayudaban en labores menores en la casa, como el arreglo del jardín y su esposa e hijas preparando alimentos para la familia en ocasiones particulares.

Hijos de trabajadores como Rafael Arias, quien lo fuera del segundo jefe de talleres del ferrocarril de La Dorada Rafael Arias Hernández quien trabajo como subalterno de Ernest Birchall. Llevaba la comida a su padre a diario hasta las instalaciones de los talleres del ferrocarril y el mismo llego a trabajar por un tiempo en los talleres de la compañía.

Beatriz García, hija de Julio García, conductor del ferrocarril de La Dorada y nieta de José García Maquinista a cargo, durante las primeras décadas del siglo XX, de la locomotora número 14 en el trayecto total de la línea entre La Dorada y Ambalema. La casa paterna de Beatriz García está ubicada frente a la estación del cable aéreo y algunas casas de habitación habitadas por los ingleses.

Jaime Bernal, hijo del contador de la compañía inglesa, por más de treinta años, su familia tuvo relación más cercana a los extranjeros principalmente con la familia Cooper, por el cargo de su padre.

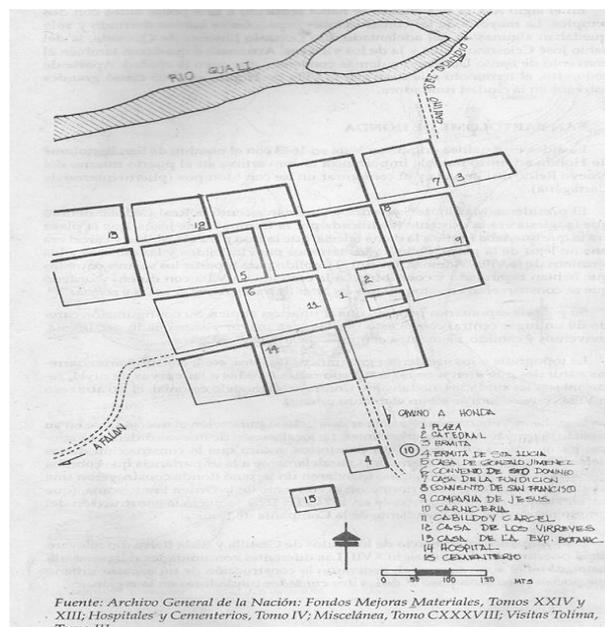
Estos sujetos tuvieron una visión cercana a los extranjeros, a partir de lo laboral si bien por que trabajaron directamente en las empresas inglesas, por su vecindad o por sus padres. Estos locales se presentan como diferentes a los otros habitantes del municipio, a aquellos que vivían “*allá en Mariquita*” por su relación con los extranjeros, las dinámicas laborales, los mejores salarios y la especialización de oficios, además por la adopción de ciertos elementos ingleses, idea que retomaremos más adelante.

Representación espacial y urbana a partir del establecimiento de ingleses.

El municipio de Mariquita en los primeros años del XX En el momento del establecimiento de las empresas inglesas (ferrocarril y cable aéreo) a las afueras del casco urbano del municipio, prevalecía la organización urbana colonial. (Plano 1.)

Mariquita durante el siglo XIX y principios del XX, permaneció con la estructura urbana que se construyó hasta finales del siglo XVIII. En las crónicas de viajeros que visitaron el municipio. Lo representan como un lugar en decadencia, descuidado y en ruinas, resaltando algunos elementos urbanos como límites del casco urbano, evidenciándose que no se desarrolló urbanísticamente durante casi cien años.

Juan E. Caicedo describe en su novela *Julia* de 1900, la configuración urbana del municipio “*la antigua y rica ciudad que con el mismo nombre y en el mismo sitio edificaron los españoles, ha venido a reducirse a esta pobre aldea, que hoy tan solo cuenta con dos templos, la iglesia parroquial y una ermita, habiendo en esta ultima una magnifica imagen del crucificado [...] hacia el lado sur se halla el campo santo, el cual ocupa el lugar de una antigua iglesia llamada de Santa Lucia, cuya portada aún existe y sirve de portada del mismo camposanto: saliendo de la aldea por el oriente se dilata el llano denominado Caracolí y por el sur el de la Guardia...*” (Caicedo 1901, 6)



Plano 1. Mariquita. Finales del siglo XVIII. Guzmán.

Junto a estas crónicas también algunas representaciones sobre algunos lugares del municipio lo muestran a finales del siglo XIX como una zona en decadencia las imágenes de Eugenio Peña publicados en el papel periódico *ilustrado* “*dibujos hechos a*

prisa y los rayos de un sol tropical” muestran en medio de la maleza algunos lugares de la que fue la otrora Ciudad de Mariquita (Imagen 3)

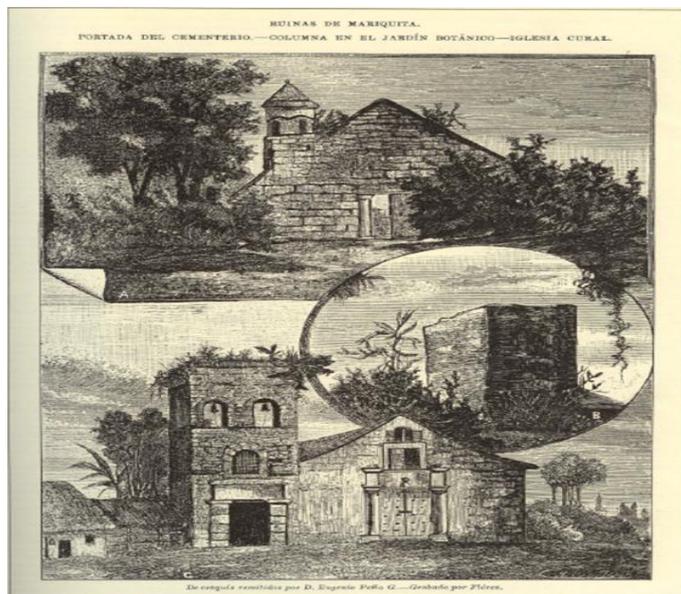


Imagen 3. Ruinas de Mariquita. (Portada de cementerio, Piedra de Mutis e iglesia principal) 1884. Eugenio Peña

La presencia británica se vió reflejada en el desarrollo urbano de una parte importante del municipio, cerca de la zona del ferrocarril de La Dorada y el cable aéreo. Su ubicación distante del casco urbano de la población generó en un primer momento disgusto y sospecha de parte de los habitantes de la región. A pesar de que se contara con todas las garantías consignadas en el contrato de concesión de 19055, para que el ferrocarril de la Dorada, consiguiera los terrenos donde determinara necesario para construir las estaciones de la línea férrea, para 1924 la prensa regional, en este caso el

5 Numeral 5°, inciso segundo, art. 10 del contrato de concesión al señor Tomas G. Ribón, fecha 17 de julio de 1905. “En las propiedades de particulares, el concesionario conforme al acto legislativo N° 6 de 1905, podrá ocupar la zona indispensable para la vía y el terreno necesario para estaciones y puertos en el rio Magdalena: el gobierno prestara mano fuerte para dicha ocupación, si a ello se opusiere sus respectivos dueños, quedando a estos el derecho de exigir del gobierno mediante comprobación judicial, la diferencia que pueda haber entre el valor de lo expropiado y el beneficio que la finca afectada reciba con la construcción de la nueva vía”

periódico El Motor de corte liberal, impreso en Honda, denunciaba la lejanía en que fueron construidas las estaciones del ferrocarril, se decía que por preferencias políticas para lograr mayores beneficios “*Se dijo entonces, quizás con algún fundamento que el General Reyes había querido hacer mal a Honda, Mariquita, Guayabal y Ambalema, por liberales, al dejarlas aisladas del ferrocarril;*” y agrega como ejemplo de una influenciada planeación, “*pues si a Honda le dejan la estación en bodega sur, siguiendo la vía de quebrada seca arriba hasta salir al “reposo” o al “Balso”, se habría evitado el enorme costo del puente Pearson,* (Escobar 1924. Año VII) ¿una enorme inversión, para fines políticos?

Sin embargo más que producir un daño a estas poblaciones, en el caso de Mariquita hay que tener en cuenta las intenciones de expansión de la zona del ferrocarril, si bien construyeron una serie de *casas quintas* dentro de la zona de la estación para sus empleados, se tenía proyectado construir una población aledaña, a la que surtiría de agua un acueducto que construyó la empresa. Alfredo Ortega en su libro de la historia de los ferrocarriles colombianos, desarrollado a partir de los informes de comisión del mismo Ortega, se refiere a esta proyección: “*El estanque de Mariquita recibe las aguas del acueducto que construyó la compañía para servicio de la población que se pensó fundar cerca de la estación del ferrocarril.*” (Ortega 1922, 383), acueducto que tomaba sus aguas de la quebrada de San Juan que funcionó hasta mediados del año 2000, Rafael Arias refiriéndose al mismo acueducto inglés puede agregar “*tiene agua propia, agua del San Juan, porque el ferrocarril tenía acueducto propio, el de la quebrada San Juan, que se hizo para la estación y los ingleses.*” (Rafael Arias, entrevista 2012).

Este acueducto surtió de agua no solo a las estaciones y a la parte residencial británica, también a los barrios de obreros que se fueron desarrollando junto a esta zona, punto que se abordara más adelante.

La configuración urbana constituida por el establecimiento del ferrocarril, contrastaba con la apartada población de Mariquita de calles estrechas y casas coloniales. Carlos Fonnegra, escribió para la revista Pan en su sección sobre *las ciudades olvidadas* un artículo sobre el municipio de Mariquita a principio de 1937: “*en un extenso y pintoresco valle del Tolima, no lejos del renombrado puerto de Honda, se levanta apacible y silenciosa una ciudad que muy poco dice a los ojos del viajero desprevenido y que guarda no obstante un glorioso pasado: es Mariquita, la antigua la noble y noble*

villa {...} que dormita hoy suavemente sobre el esplendoroso recuerdo de su ayer” (Fonnegra febrero 1937). En contraste a esto la zona del ferrocarril de moderna construcción, espaciosos lugares de residencia, canchas de tenis, servicio de autos, bodegas y maquinarias, además con un movimiento de personal mayor que al de la *apacible* ciudad colonial. Presentándose como el centro de control de la compañía extranjera. Con sus adelantos técnicos, arquitectónicos y de estilos de vida, como signos de modernización.

Otro elemento que se puede incluir en la novedad de este diseño urbano, es un cementerio construido por los ingleses en el cual no solo se enterraron extranjeros sino laicos, trabajadores del ferrocarril y personas de otras religiones, Ignacio Muñoz comenta sobre este lugar, *“inclusive que los ingleses, construyeron un cementerio aquí abajo {...} ese cementerio era de los ingleses, únicamente para los trabajadores y los padres de uno, se moría mi papá allá iba, se moría mi mamá allá iba, se moría un familiar allá iba a templar, al cementerio de los ingleses...”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002), Lugar que se caracterizó por el estilo de sus monumentos *“Aquí hubo un cementerio de ingleses, al final de la zona del ferrocarril, había estas cruces gaélicas, del estilo gaélico, con una cosa redonda con picos, hechas en lámina de hierro, incluso en el cementerio central un bulldócer tapó unas tumbas con esas cruces gaélicas.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012), en el momento del traspaso de las empresas de transporte al estado, los terrenos del cementerio fueron cedidos a la comunidad evangélica local.

Este cementerio a pesar de ser establecido para los ciudadanos ingleses que murieran en la zona y no practicaran la religión católica, también fueron enterrados allí algunos locales, trabajadores del ferrocarril y sus familiares, quienes lo fueron apropiando, pues ya para mediados se depositaban allí no solo los ingleses, sus trabajadores y sus familias sino practicantes locales de religiones no católicas.



Imagen 4. Única cruz británica en pie en el cementerio de los ingleses “In memoriam William Martin 1922.” Archivo particular Iván Herrera. Bogotá.

Sin embargo este cementerio a pesar de ser establecidos por los británicos, se refleja en la prensa que no tuvo un control ni registro de su funcionamiento, en el periódico El Motor durante la década del veinte se publica un artículo sobre este lugar: *“el llamado “de la estación” a cargo de la empresa del ferrocarril de la Dorada, en terrenos del municipio, cedido al objeto por título escriturado, según entendemos y que podría llamarse “laico y de extranjeros”, pues allí se sepultan a los que mueren aquí de estos, más al que lo pide en vida o desean sus deudo, aunque sea colombiano. En ese lugar de sepelio de cadáveres humanos ósea “cementerio” nadie da cuenta de a quien entierran, si no de memoria o tradición, pues entendemos que no se lleva registro alguno por naidés...” (El Motor 1924. Año VI).*



Imagen 5. Entrada cementerio de los ingleses. Archivo particular Iván Herrera. Bogotá.

El desarrollo urbano de la zona aledaña al ferrocarril fue propiciado por el establecimiento de las empresas extranjeras, ya que se incentivó la construcción y desarrollo de barrios de trabajadores como la Estación y el Carmen, al iniciarse su construcción en terrenos sin ningún obstáculo natural, *“ese barrio después de la mal llamada avenida Jiménez de Quesada, de ahí para allá fue de muchos empleados del ferrocarril que obtuvieron su lote, con casas de madera.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012)

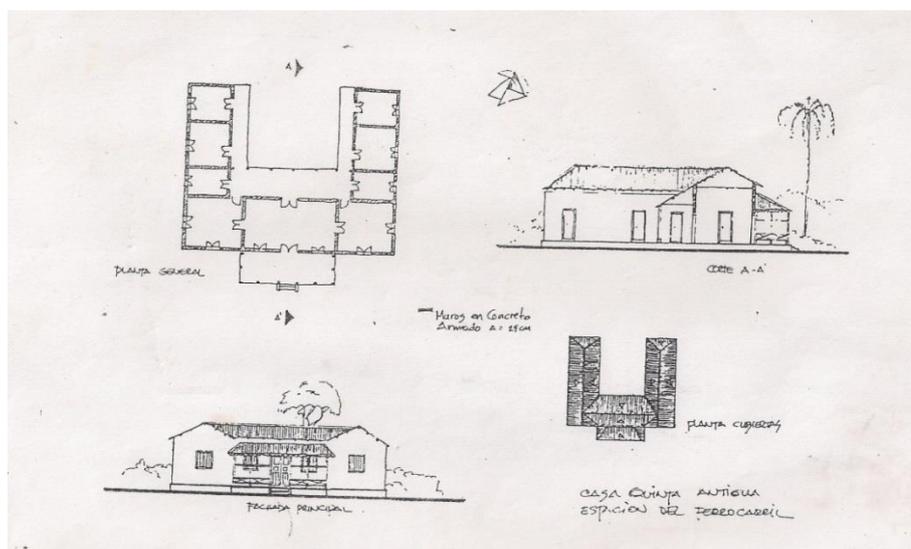
Los propietarios empezaron a usar técnicas de construcción y materiales empleados por los ingenieros ingleses, según el estudio sobre las condiciones de vida de la clase obrera en Mariquita, para 1948, de la mayoría de casas de habitación de empleados del ferrocarril estaban construidas en madera y concreto, contaban con acueducto y luz eléctrica, además de inodoro, servicios que para la época, no eran de fácil acceso para toda la población (Colombia. 1948). Esta influencia y la manera como los locales se fueron apropiando de ciertos elementos de *la modernización* traída por los ingleses, la expone Jaime Bernal *“Entonces ese barrio el Carmen, era un barrio atrasado con casitas de madera, de tabla, de teja de zinc, ya luego vinieron los adelantos, lógicamente el inglés, el extranjero nos traía ejemplos después (...) vivíamos en un mundo aparte, llegó el momento de copiarle el alcantarillado, el pozo séptico y el inodoro de descargar, ahora se considera normal, pero antes era un lujo, nosotros tuvimos aquí inodoro de hoyo muchos años, me acuerdo que García (padre de Beatriz García) él era conductor, pero iba al taller y copió una ducha y le puso ducha a su casa*

mientras los otros se bañaban con totuma y con alberca.” (Jaime Bernal, entrevista 2012)

En las imágenes (Imagen 6 y Plano 2) se pueden apreciar, la fachada con elementos diferentes a los usados por los locales y amplios espacios, separando los espacios privados de los públicos por varias divisiones. En este tipo de estructuras los servicios ya estaban incluidos en la vivienda.



Imagen 6. “Quinta” número cuatro, ferrocarril de la Dorada. Mariquita. Archivo particular Iván Herrera. Bogotá.



Plano 2. Diseño casa quinta n 4 del ferrocarril de la Dorada, Mariquita. Archivo particular Iván Herrera. Bogotá.

La zona en que se establecieron los ingleses, delimitada del resto de la población por una barda, fue vista con admiración por los locales, aunque pudieran ingresar a las partes públicas del ferrocarril, las casas quintas y sus partes aledañas se presentaban como desconocidas para los pobladores del municipio,

“Desde aquí de la variante para allá, hay una barda (toda la vida existió otra, de un hierro que no se oxidaba nunca, entonces la cambiaron por esta) de allí para allá era otro país, otro idioma, otra apariencia física, otros vestidos, otros deportes eran los ingleses, tenían sus casa que parecían unas quintas, ahí puede ver lo que queda, pero antiguamente eso era la maravilla, porque aquí eran casitas de tabla y de teja de zinc.”
(Jaime Bernal, entrevista 2012)

Su beneficio y de acuerdo a dinámicas de modernización desarrolladas por las empresas de transporte, casas quintas *al estilo inglés* (Plano 2), zonas verdes, servicios (acueducto y luz eléctrica), pensando en una población aledaña (que beneficio a sus trabajadores), distinta a la colonial que no se ajustaba a sus necesidades. Sin embargo estos signos de modernidad se fueron adoptando por la población de los barrios de obreros aledaños a la zona inglesa, además por no compartir la religión católica, imperante en el municipio, establecieron un cementerio laico o protestante para sus muertos, elemento importante en la configuración espacial de la zona extranjera, al ser punto límite de esta.

Los terrenos del ferrocarril y el cable aéreo, ocuparon aproximadamente un kilómetro de extensión, en un municipio pequeño como lo era Mariquita en el momento de su establecimiento, jalonando un crecimiento urbano, hacia la parte nororiental, en terrenos planos y sin ningún obstáculo natural para su desarrollo. Los barrios El Carmen y La Estación experimentaron un crecimiento notable durante el funcionamiento de las empresas de transporte, adoptando sus pobladores, técnicas y materiales de construcción usadas por los británicos.

La ubicación de la zona del ferrocarril y el cable aéreo, a las afueras de mariquita, jalonó el desarrollo de un sector del municipio. La formación de barrios de obreros se generó a partir de la zona inglesa, en el plano de mariquita elaborado por el DANE en 1984 (Plano 3) se denotan las zonas de desarrollo a partir del establecimiento de las empresas inglesas y la parte colonial.



Plano 3. Mariquita-Tolima. DANE 1984

- Zona del ferrocarril y el cable aéreo.
- Barrios de obreros: La Estación, El Carmen, La Concordia y el Fernández.
- Zona Urbana hasta 1905

En las fotografías del municipio en la primera mitad del siglo XX de su centro urbano, se evidencia su construcción colonial, algunas calles, además de la utilización de vehículos de tracción animal (Imágenes 7, 8, 9 y 10)



Imagen 7. Calles coloniales de Mariquita. El grafico 1915



Imagen 8. Plaza central de Mariquita 1940. Archivo Hernández de Alba.



Imagen 9. Casa de los virreyes. Mariquita 1940. Archivo Hernández de Alba.



Imagen 10. Casa municipal . el Grafico 1915.

A diferencia de los espacios amplios de la zona cercana al ferrocarril y el cable aéreo, en la fotografía de Jaime Bernal en su niñez (Imagen 11), se nota no solamente los materiales de construcción usados a mediados de la década de los años 30 por los habitantes del municipio, también la distancia que había entre una casa y otra en los barrios de obreros, esta casa se encontraba ubicada en el barrio “la Estación”.



Imagen 11. Jaime Bernal. Barrio La Estación 1936



Imagen 12. Celebracion dia del San Juan. Barrio La Estación. 1940

En la fotografía de la celebración del día de San Juan por parte de habitantes del barrio la Estación en 1940, archivo de Beatriz García (Imagen 12), se evidencian las amplias zonas verdes y la distancia entre las casas de obreros.

La adaptación de técnicas y materiales se puede observar en la serie de fotografías sobre la casa paterna de Beatriz García, representaciones del desarrollo de la modificación de los materiales y técnicas de construcción, casa que construyo su abuelo José García maquinista del ferrocarril a el momento de establecerse en la zona frente a la estación del cable aéreo y que luego tuvo su padre Julio García, conductor del ferrocarril.

En la fotografía del matrimonio de los abuelos paternos de Beatriz García a principios de los años veinte se observa la casa construida en madera casa de una sola habitación, pues los servicios se encontraban en la parte del “solar” (Imagen 13), para la década del cuarenta una base de cemento armado hace parte de la base de la estructura de la casa (Imágenes 13 y 14) y ya partir de la década de los cincuenta está completamente construida en cemento armado. (Imagen 16)



*Imagen 13. casa de Juan García. Década de los veinte.
Archivo Beatriz García*



*Imagen 14 casa García década del cuarenta, aunque de
madera ya existía una base en cemento armado. Archivo
Beatriz García*



Imagen 15. Archivo Beatriz García.



*Imagen 16. Julio García y su esposa. Década de los años
cincuenta.*

Conclusiones

La creciente importancia que cobro la navegación por el río Magdalena, llevó a la zona del norte del Tolima a convertirse en un importante centro de cruce de caminos y de confluencia de productos de exportación como el tabaco y luego el café.

A partir de esto se establecieron agentes comerciales principalmente ingleses por el intercambio y el creciente flujo de mercancías, haciéndose evidente la necesidad del mejoramiento y desarrollo de los medios de comunicación para conectar las regiones productivas y los puertos de salida. En este caso la zona del “Viejo” Caldas y el

noroccidente del Tolima con la producción del café y tabaco y el tránsito de pasajeros que llegaban de o hacia Bogotá,

Estos elementos generaron el desarrollo de un ferrocarril y luego de un cable aéreo administrado por compañías inglesas que conectara importantes puntos de producción y almacenamiento de mercancías (Manizales, los puertos de Ambalema, Honda y La Dorada).

La construcción del Ferrocarril de la Dorada que se inició a finales del siglo XIX, fue terminada para 1906, año en el que prestaba servicio en sus 111 Km de recorrido entre los puertos fluviales de la Dorada y Ambalema. Para 1911 con la construcción del cable aéreo con su punto inicial en el municipio de Mariquita se configuró una zona exclusiva de permanencia de ciudadanos ingleses, administradores de las empresas de transporte, algunos con sus familias, presencia que llevó al establecimiento de un consulado británico en esta zona, para tratar los asuntos principalmente comerciales de los extranjeros en la zona del norte del Tolima. Así la presencia británica en Mariquita durante el siglo XX no solo fue económica, con el establecimiento del consulado esta presencia se institucionaliza.

A pesar de la escasa información sobre los ciudadanos ingleses establecidos en Mariquita, existen algunos registros y se mantienen en la memoria de sus habitantes algunos de los últimos ingleses que permanecieron en el municipio, estos se configuraron como una comunidad particular, al mantener ciertas prácticas propias de su cultura y de su país de origen.

La llegada de estos extranjeros se dió en un municipio que para principios del siglo XX se caracterizaba como una zona agrícola. Para el establecimiento y funcionamiento de las empresas de transporte fue necesario el empleo de personal local para las diferentes labores, en las que estos luego se fueron especializando, ya que la industria

Estos trabajadores, esposas e hijos, habitantes de barrios de obreros cercanos a la zona inglesa hicieron parte de prácticas desarrolladas a partir del establecimiento de los extranjeros y de las relaciones entabladas con ellos desde lo laboral. Locales que se distinguían de los otros habitantes del municipio, por la relación con los extranjeros, las dinámicas labores en las que estaban inmersos, los mejores salarios y la especialización en oficios, además de la adopción de ciertos elementos foráneos.

La presencia británica se vio reflejada en el desarrollo urbano de una parte del municipio, cercana a la zona del ferrocarril y el Cable, que se diferencia de la zona colonial que prevaleció hasta los primeros años del XX, por sus casas de amplios espacios, calles amplias, zonas verdes, además de contar con acueducto y un cementerio laico construido por los ingleses. Incentivando la construcción y desarrollo de barrios de obreros como La Estación y El Carmen, en las que se dieron la adaptación de técnicas y materiales de construcción

La zona en que se establecieron los ingleses fue constituida como un lugar dividido en zonas pública y privada. En sus oficinas, talleres, bodegas y estaciones era permitido el tránsito del personal local, sin embargo las casas quintas y sus partes aledañas se presentaban como desconocidos a la mayoría de los locales.

Capítulo II Los ingleses en Mariquita: Representación de la diferencia

En este capítulo analizan las características de las representaciones producidas en el marco de la presencia de los ingleses en Mariquita, particularmente se estudiarán aquellas representaciones que escenifican a los actores locales y a los extranjeros y las imágenes que de cada grupo se configuran. Imágenes moldeadas a partir de las prácticas culturales que suscribían al sujeto, o al grupo, en el tejido de relaciones sociales que construían su entorno.

Estas representaciones se abordarán aquí, a partir de variadas fuentes teniendo en cuenta tanto su contenido como su materialidad. Entre estas fuentes se encuentran diferentes documentos producidos en torno a la presencia inglesa tales como: registros de entradas de extranjeros del puerto fluvial de Honda diligenciados por la municipalidad hasta la década del cincuenta; la novela británica escrita por Stephen Smith, nieto de Leslie Frost, quien viajó hasta el norte del Tolima en busca de algunos relatos sobre la presencia de su abuelo en la primera mitad del siglo XX y su relación con las compañías de transporte extranjero; relatos de viaje; reportajes y artículos de prensa de periódicos nacionales y locales como *El Motor de Honda*, *El Renacimiento de Ibagué*, *la Voz de Caldas* y *El Tiempo* y las revistas *Pan Moderna* y *Cromos*; informes de la compañía extranjera; contratos y demandas de gobiernos nacionales y locales con y en contra de las compañías inglesas; fotografías de archivos particulares de habitantes de Mariquita y extranjeros, y las entrevistas realizadas a algunos de los trabajadores de las empresas inglesas o hijos de aquellos.

Para realizar el análisis de estas fuentes se tendrá en cuenta la representación como el conjunto de formas “teatralizadas” y “estilizadas”, mediante las cuales los individuos o los grupos construyen y se proponen una imagen de sí mismos y de los otros, imagen que está íntimamente relacionada con sus prácticas (Chartier, 95). Una autorepresentación y una representación del otro que establece el sujeto evidenciando el tipo de autoridad y subordinación o los recursos propios de un poder.

Estas representaciones no se abordarán como simples muestras de la realidad, por el contrario, se debe reconocer que están insertas en contextos particulares que le dan sentido y en las que estas producen sentido. Así, las representaciones elaboradas durante

la presencia extranjera, son fuente principal de este capítulo en tanto que escenifican las relaciones que se “entablaron” entre extranjeros y locales.

Estas fuentes se analizan desde diferentes ámbitos en un ejercicio comparativo. Se estudiará la representación de ingleses y locales por parte de los locales, la representación de locales y extranjeros por parte de los gobiernos locales, regionales y nacionales y la representación de los ingleses y locales por parte de los ingleses

Los ingleses en singular y en plural

En cuanto a la permanencia de los ingleses en Mariquita, los locales recuerdan los ciudadanos más cercanos por la cotidianidad de sus oficios o por la relación laboral que sostuvieron con sus padres. A partir del análisis de las diferentes fuentes se puede señalar que en términos generales se configuraron dos tipos de caracterización de los extranjeros: una en singular como sujetos cercanos, amables, sencillos y buenas personas y una en plural como distantes, estrictos, flemáticos,

El ingles cercano

Ignacio Muñoz, trabajador del ferrocarril de la Dorada por más de treinta años, en su mayor parte bajo la dirección de la empresa inglesa comenta: *“En la época de los ingleses, yo me recuerdo de Míster Frost, de Míster Bercho que fue mi segundo jefe, de Míster Kriss que fue el primer jefe que tuve, mίster Kupa que era el contador general que me sirvió de fiador, y el que me dio el trabajo, un mίster Ricard.”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002). Son recurrentes en las entrevistas realizadas a los pobladores locales el recuerdo de otros ciudadanos ingleses de apellidos como Mike, Henry o Blaket. Rafael Arias, hijo de Rafael Arias Escobar, segundo jefe de talleres del ferrocarril de La Dorada recuerda particularmente al jefe directo de su padre, *“me acuerdo de mίster Birchall, Ernest Birchall, era el jefe de estación, el jefe que mandaba ahí, en lo que era el ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo Mariquita - Manizales”* (Rafael Arias, entrevista 2012)

En esta caracterización del extranjero en singular, se resalta la imagen de estos como amables, correctos, sencillos y buenas personas. Siguiendo con esta línea Beatriz García hija y nieta de trabajadores del ferrocarril de La Dorada, nombra a quienes para ella,

eran los ingleses más asequibles, *“míster Kupa era el más sencillo y lo mismo el tal míster Mike, el de la gringa que le decían la gaga; si, ellos eran muy queridos, míster Bercho era un viejito que tenía el brazo así, era como un defecto del brazo y también lo quisieron a él, pues también era bueno el viejo.”* (Beatriz García, entrevista 2012).

Esta idea la confirma Jaime Bernal, hijo del auditor fiscal del ferrocarril, en línea con lo señalado por Beatriz García resalta: *“Los más cercanos eran míster Kupa; el casado con “la gaga”, la que no hablaba bien, míster Miles, Mikes, eran los más cercanos”* Estos pobladores locales recuerdan estos extranjeros como los más cercanos, evidenciando también algunos defectos físicos, que los hacen más humanos, Otro ejemplo de esta caracterización, es evidente en la entrevista realizada a Enrique Mosquera, hijo de Eliseo Mosquera, trabajador del cable aéreo de Mariquita a Manizales, el señor Enrique ayudaba a la familia Creasse en algunas labores domésticas, recuerda, *“Trabajé en mi juventud allá con ellos hasta mi bachillerato y ellos nos pagaban a nosotros por arreglarles el jardín y con eso nos ayudábamos nosotros para los estudios, ellos lo trataban a uno familiarmente, ellos tenían buen trato con nosotros, inclusive yo lo vi morir a él (Míster Creasse), le gustaba mucho el traguito, bebía mucho ron el señor, él era de buen trato y la señora lo era también, serviciales a pesar de ser ingleses, eran muy correctos, muy estrictos en sus cosas.”* (Enrique Mosquera, entrevista 2012)

Los ingleses distantes

En contraposición los ingleses como grupo se presentan como distantes de la población local, Beatriz García, comenta, *“Ellos allá en sus quintas y el trabajo, ni a misa ni a nada siempre allá encerrados”*. (Beatriz García, entrevista 2012) Jaime Bernal también caracteriza al inglés en plural. *“los otros vivían en su mundo fumando pipa, la pipa produce una distancia entre el que fuma y el que no, en su mundo, el inglés siempre se mantuvo aparte, ellos simplemente “hello”.*” (Jaime Bernal, entrevista 2012), Con lo anterior es evidente que los extranjeros más cercanos o con quienes se ha tenido relaciones laborales, se presentan como familiares, correctos, “a pesar de ser ingleses”. Configurándose así como se había anotado en una caracterización del inglés en singular como amable, cercano, bueno y del inglés en plural, y en forma general, o grupal como distantes, serios y ajenos. Construyendo esta diferencia desde sus prácticas, como el no

asistir a ningún tipo de práctica religiosa o acto público, manteniéndose casi todo el tiempo en la zona inglesa a las afueras del municipio.

Dentro del grupo de extranjeros también llegaron antillanos (jamaquinos) como parte del imperio británico, gente de origen afro, que aunque extranjeros e ingleses son diferenciados por los locales. Mientras a los europeos se les llama “místeres” a esta población antillana, se les nombraba como “*negros yumecas*” con todo y que ejercieron algún cargo de importancia. Tal es el caso de Edward Nicholas, técnico de afroamericano, súbdito inglés de la isla Dominica, antiguo empleado de la compañía minera Malpasso Mining Co., y luego jefe de almacén del ferrocarril de La Dorada, después de haber sido inspector y pagador del cable aéreo, desde 1912, figurando también como propietario de tierras en la zona del norte del Tolima. Jaime Bernal, se refiere así a Nicholas quien por sus relaciones abiertas con algunas mujeres del municipio, no fue muy bien visto por la población “*un jamaicano, aquí los llamaban negros yumeicas, jumeican, una degeneración de la palabra, de la pronunciación de jamaicanos.*” (Jaime Bernal, entrevista 2012)

Beatriz García, lo muestra así: “*don Eduardo Nicholas, ese viejo sí era tremendo, sí que dejó hijos, ese sí dejó pero bastantes, eso mantenía mujeres así, ese viejo no respetaba, él sí quedó enterrado aquí en el cementerio de los católicos.*” (Beatriz García 2012).

Se elabora una representación de este extranjero en particular diferente a los “otros” ingleses, aunque es reconocido como extranjero y hace parte del grupo de estos (imagen 17), se muestra como un sujeto de poca confianza. Si bien algunos extranjeros tuvieron ciertas relaciones más que laborales con algunas mujeres del municipio, para los locales la actitud de Nicholas no era de fiar, “*tremendo*” e *irrespetuoso* es como lo define Beatriz García. A diferencia de los comportamientos de los “otros” ingleses que se representan por los locales como *entretenciones*, pasajeras y sin ninguna importancia. En la fotografía que aparece a continuación se presenta a Edward Nicholas en la plaza de Mariquita sobre un caballo; esta imagen fue tomada durante la década de los años veinte, aunque al parecer se trata de una fotografía informal pues no se baja del caballo, su posición sobre este y su mirada y actitud frente a la cámara lo muestran seguro de sí mismo, consciente de su cargo y rango social diferencia respecto a los locales que se puede evidenciar en su vestimenta, que se diferencia de la mayoría de los pobladores del municipio, accesorios como las botas de montar y un saco de tono más oscuro, además,

un sombrero de tipo canotier, usado ampliamente en Estados Unidos y Europa, y el corbatín eran elementos usados habitualmente con vestimenta formal, (para este momento ya era empleado del ferrocarril de La Dorada). La fotografía fue tomada en un lugar público, durante el día de mercado, sin embargo se muestra solo, sin ninguna persona a su alrededor.

No se han encontrado otras representaciones de ingleses en espacios públicos del municipio, sin embargo hay que tener en cuenta que Edward Nichollas, permaneció por más de cuarenta años en Mariquita y tuvo relación no solamente con el ferrocarril y el cable aéreo sino también en la compra de finca raíz. (Ramirez 2000)

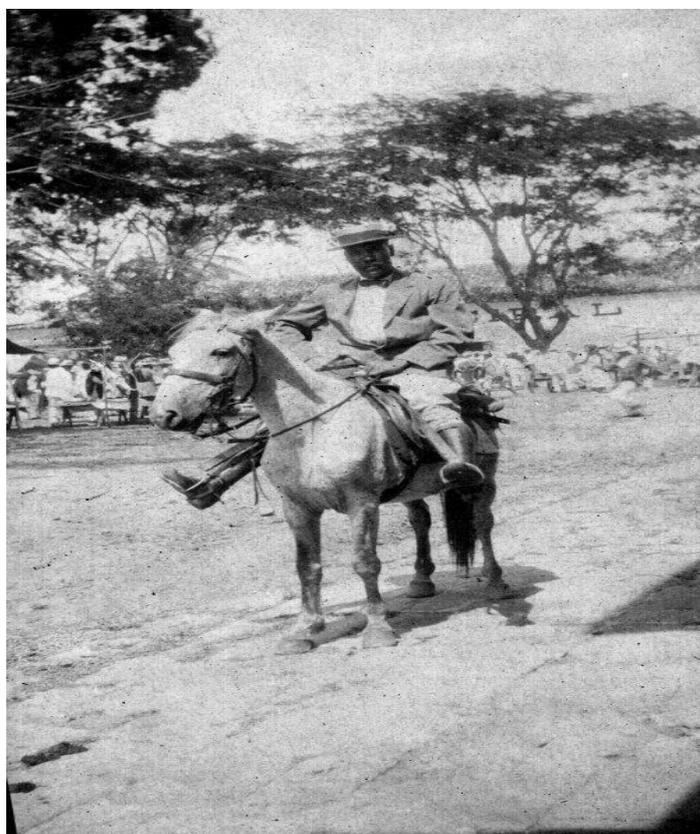


Imagen 17. Edward Nicholas, plaza de Mariquita. Década de los años veinte. Archivo particular.

A través de la permanencia inglesa en Mariquita se fueron desarrollando diferentes matices en su representación, la imagen de los extranjeros que dejan su país y familia por su trabajo, contiene características de sujetos decididos, aventureros y arriesgados, Jaime Bernal los compara con otra oleada de estos extranjeros que en el imaginario nacional es considerada como benéfica *“Muchos de los ingleses que venían eran irlandeses, eran los pobres de la época, los irlandeses siempre vivieron apabullados por los ingleses y se lanzaban, la legión británica que vino era de irlandeses y según entiendo por los lados de Guaduas les dieron tierras.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012)

Por su parte, en la prensa regional se presentan estos extranjeros como poseedores de una vasta experiencia en lo ingenieril y un conocimiento amplio de varios lugares de Suramérica, algunos con varios años en Colombia. En el periódico *El Motor*, de filiación liberal e impreso en el puerto de Honda, durante la huelga de trabajadores del ferrocarril de la Dorada en 1924, se publica la nota social sobre el gerente del ferrocarril William Major:

“De Mariquita. William Major administrador general del F.C.D. -Nació en Bridport en 1885 (tiene pues unos cuarenta años de edad), que a los catorce años entró de aprendiz de ingeniería en donde duró siete años; estuvo año y medio en el galpón de Niac Elms, ocho años y medio en el ferrocarril central de Argentina, tres años y medio en Francia en el regimiento inglés de ingenieros, de los cuales estuvo como año y medio como ingeniero y jefe de los talleres británicos en Rowen; luego estuvo en Cuba en los talleres del ferrocarril “Unidos” en Cuba y allí fue ingeniero jefe mecánico; un año en el Brasil; organizando talleres del ferrocarril de Sao Paulo, y el resto de los 25 años de su carrera ferrocarrilera, lo está pasando en Colombia a donde arribó por primera vez. Conceptúa Mister Major que por lo poco que ha conocido, Colombia es uno de los suelos que tiene “futuro grande y un bonito provenir.” (El Motor 1924. año VI)

Si bien en ese momento la empresa atraviesa una huelga de trabajadores exigiendo ciertas reivindicaciones, Major se muestra en esta breve biografía como hombre de experiencia y además de llevar un buen tiempo en Colombia, trabajó en diferentes lugares del mundo en los que existía una fuerte inversión inglesa, tal trayectoria pareciera darle en la publicación la legitimidad de conceptualizar sobre el porvenir del

país, mostrándose como apto para manejar una situación difícil, como lo es la huelga de trabajadores del ferrocarril.

Por su parte, algunas de las representaciones analizadas presentan lo que podríamos denominar un proceso de criollización de los ingleses debido a su estadía en la región. La permanencia en la zona no pasa sin ir modificando su relación con los habitantes de Mariquita, una representación de la inserción de estos extranjeros en la sociedad a la que llegaron y con la que se relacionaron. En una corta entrevista publicada, en 1927, en el periódico manizaleño, *La Voz de Caldas*, al jefe del cable aéreo el señor Blackett, a partir de la pregunta sobre la seguridad de este medio de transporte, contesta “*Oh no! Mire usted el grosor del cable, una pulgada y un octavo. El de Mariquita tiene solo siete octavos. La vagoneta tendrá mucho de dónde agarrarse; yo seré quien haga el primer viaje. Esto será de absoluta seguridad.*” Y el corresponsal agrega sobre las características humanas de este extranjero “*Míster Blaket, es un hombre de entusiasmos; no tiene la flema de los compatriotas; de comentario ríe festivamente, habla mucho y muy bien; es joven que tiene unido su nombre a nuestro pueblo y que merece por ello nuestro reconocimiento. Al despedirnos de Míster Blaket, nos dijo con el más clásico deje antioqueño. ¡Adiós Hombre! J. Palex.*” (La Voz de Caldas 1926 N° 97)

Se reitera en esta corta referencia, la idea de los ingleses caracterizados en singular como buenos, amables y cercanos, Míster Blackett se diferencia de los otros ingleses flemáticos y autocontentidos, apropiándose de características de lo cotidiano local, por su permanencia en el país.

La idea de *criollización* de los extranjeros por su permanencia en la zona, se construye también en la entrevista a Enrique Mosquera, cuando se refiere a la familia Creasse “*En cuanto a la forma de ser de ellos, ya eran muy a lo colombiano, ya estaban aclimatados aquí en el país, comían a lo colombiano*” (Enrique Mosquera, entrevista 2012). Por ejemplo, en cuanto su alimentación consumían en su mayoría los mismos productos que los locales, Rafael Arias señala, “*cuando trabajé en el ferrocarril, le hacía mandados a míster Birchall, era uno de las ocupaciones que tenía que hacer, ir a comprar donde Ignacio Gutiérrez Rico, la carne congelada, yo iba allá semanalmente a traerles, huevos, todo el mercado lo traía.*” (Rafael Arias, entrevista 2012)

Los mejores ejemplos de permanencia, con varios años en el país son los de Edward Nicholas, mencionado anteriormente, y el de señor Herbert Creasse que aunque registra su llegada en el puerto de Honda para trabajar con el ferrocarril de la Dorada, como ingeniero, a sus sesenta y nueve años ya había vivido en Colombia por cuarenta y siete, trabajando en otras empresas como las minas de Falan. Llegó a Mariquita con la idea no solo de trabajar con el ferrocarril de La Dorada, sino de establecerse en Mariquita para trabajar en agricultura.⁶

Como ya se había señalado, algunos extranjeros llegaron con sus familias, esposas e hijas inglesas, sin embargo estas eran poco vistas por los locales, razón por la cual se tenía la idea de que estas mujeres se aislaban del resto de la población. Ignacio Muñoz, trabajador del ferrocarril de la Dorada, comentaba sobre la presencia de mujeres inglesas en la zona del ferrocarril *“no les conocí si no a dos con esposa, que fue míster Kriss y la señora de él, aquí quedaron los dos y a míster Mike que también vivía con la señora en la número dos, falleció ella y él se fue para Bucaramanga, algo así, se perdió por allá {...} los demás vivían por ahí con sus entretenciones como míster Bercho y míster Frost...”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Se tiene conocimiento de relaciones generadas entre los ingleses y mujeres locales que dejaron una escasa descendencia; como se señaló anteriormente son representadas por los locales como *entretenciones*, sin ninguna importancia o trascendencia. Muchos de los ciudadanos extranjeros que vivieron en el municipio de Mariquita, habían llegado sin sus familias, por la representación que hacían de las condiciones adversas de la zona- La hija de Frost, quien vivió un tiempo en la zona de, ferrocarril. describía el ferrocarril de *“La Dorada” como un rebuzno, en la estación se daba la formación de polvo por el ganado en movimiento que llegaba a Mariquita a las ocho en la mañana, regularmente interrumpido por daño, las inundaciones y los deslizamientos de tierra, y se aleja trotando fatalmente por el camino de la locomotora”* (Smith 1999, 108).

A pesar de la poca relación que parecía tener las mujeres inglesas con los locales, también en las representaciones que sobre ellas se configuran se evidencia la

⁶ Registro de pasaportes de extranjeros. N° 1232. Año 1939, registro número 210, página 5. Alcaldía Municipal de Honda.

caracterización del inglés en singular y el extranjero en plural. En cuanto a las mujeres inglesas establecidas en Mariquita, Beatriz García señala: “*ellas no se veían casi, no, ellas eran allá en sus quintas, la más tratable era la gringa “la gaga” ella no más, de resto las otras permanecían en sus {quintas} encerradas.*” (Beatriz García, entrevista 2012). Agrega Enrique Mosquera como caso particular “*Yo solamente conocí a la familia Kriss, la señora de los Kriss, era la señora Shirley Kriss, ella tuvo su primer esposo, se llamaba Eduardo Kriss⁷ y ya después de que él murió, ella se casó con el hermano, para seguir seguramente con la familia.*” (Enrique Mosquera, entrevista 2012).

Las mujeres inglesas al hacer parte de la dimensión privada, poco eran vistas por los habitantes y trabajadores locales, pues sus actividades y relaciones se suscribían al interior de la zona doméstica británica, presentándose como mujeres aisladas, poco amables y con una relación casi nula con los locales.

En contraste, algunas de las representaciones analizadas dan cuenta del servicio doméstico entendido como una prioridad para los extranjeros que vivían solos, contratando a mujeres de la región, en su mayoría jóvenes, que trabajaron en las *casas quintas*. Este es el caso de Elvia Quintero cocinera del señor Blackett, Lucila Forero empleada del señor Birchall o Ana e Isabel Cruz, empleadas de los Frost, quienes aparecen en una fotografía (imagen 18) tomada por la hija de Frost antes de su vuelta a Inglaterra a continuar con sus estudios, una imagen que permaneció en el archivo particular de los Frost y luego fue publicada en la novela escrita por un nieto de Leslie Frost, novela que circuló en el Reino Unido. En el detalle de la fotografía (Imagen 16) en la que aparece Isabel Cruz, se muestra una joven de piel morena y vestida humildemente, aunque con algo de timidez, evidente en la posición de sus brazos, mira directamente a la cámara, en confianza con quien elabora la imagen.

7 Registro de entradas y salidas de extranjeros, 23 de febrero de 1942.



Imagen 18. Isabel Cruz, Detalle. El tren de la cocaína. Siguiendo mi línea de sangre en Colombia. Smith 1999.

Sin embargo este servicio no siempre fue local, en algunas ocasiones fueron traídas mujeres para el servicio doméstico que se consideraban más acordes con el lenguaje y la religión de los ciudadanos británicos. En el año de 1940 se registra en el puerto de Honda Ruth M. Phipps⁸, (imagen 19) originaria de Kingston, Jamaica, protestante y de habla inglesa, contratada como niñera por trece meses, la fotografía del libro de registro es de tipo documento, realizada en estudio en la que la mujer se encuentra de frente, con un vestido sencillo, se tenía el imaginario que estas personas venían siempre a prestar servicios menores, técnicos cocineros, empleadas domesticas y niñeras.

En relación a esto, Rafael Arias recuerda que “...de Eduardo Nichollas decían que había llegado como cocinero de las minas y después empezó en el cable para terminar como jefe de almacén.” (Rafael Arias, entrevista 2012) No se han encontrado referencias que señalen que Nicholas haya trabajado como cocinero, pero si, como se señaló en el primer capítulo, capataz de minas y desde 1912 como empleado de la compañía inglesa en Mariquita.

⁸ Registro de entradas y salidas de extranjeros. N° 251, año 1940, noviembre 26. página 169. Alcaldía municipal de Honda. Tolima



Imagen 19. Ruth M. Phipps 1940. Libro de entradas y salidas de extranjeros. Alcaldía municipal de Honda

La representación de la diferencia

Durante su permanencia en el municipio de Mariquita los ciudadanos británicos continuaron desarrollando actividades de su cotidianidad, actividades recreativas o de ocio que daban cuenta de prácticas y costumbres desarrolladas por los ingleses en su país de origen y de la diferencia cultural entre locales y extranjeros. Jaime Bernal, quien vivía en la casa paterna ubicada frente a la zona del ferrocarril, muestra su impacto al conocer algunas actividades desarrolladas por los extranjeros, desconocidas para este periodo en Mariquita, *“tenían sus deportes, por primera vez para un provinciano como uno, ver que jugaban tenis, que jugaban golf, eso era una cosa rara, exótica.”* (Jaime Bernal , entrevista 2012)

Agrega Beatriz García, quien vivía también junto a la estación del cable aéreo *“La distracción de ellos era cuando estaba el campo desocupado hasta el número uno, allá se reunían los ingleses, hacían sus fiestas y montaban a caballo, jugaban tenis”* (Beatriz García, entrevista 2002)

Rafael Arias, quien diariamente entraba en la zona del ferrocarril a llevar los alimentos a su padre, comenta sobre uno de estos espacios de esparcimiento *“ellos tenían hasta cancha de tenis, ahí adelantico de donde entraba el cable aéreo había una cancha de tenis, en la época en que yo la conocí ya estaba abandonada”* (Rafael Arias, entrevista 2012)

Según las referencias definidas en las entrevistas, los ciudadanos ingleses no participaban en las actividades lúdicas o sociales de los locales, muchas veces actuaban frente a ellos con precaución o desconfianza, evidenciadas hasta en el nivel de los niños inculcado por los mayores. Beatriz García comenta de manera alegre, *“ellos poco se veían así con alguien, solos, ellos ni las familias, no le digo que decían las niñas de míster Kupa, que si salían a estudiar o a algo, y decían que no porque les prenden la fiebre amarilla, si esa gente era así, no juntarse con la gente colombiana y más amarillos estaban ellos.”* (Beatriz García, entrevista 2012). Tal representación elaborada por los ingleses sobre los locales da cuenta de que se posiblemente los consideraban como portadores de enfermedades, y desde tal representación justificaban el aislamiento del grupo de extranjeros.



Imagen 20. Ernest Birchall (detrás de la ventana) Julio García (frente) en la oficina de la administración del cable aéreo. Mariquita. Archivo Beatriz García.

La diferenciación también se puede observar en algunas representaciones como en las fotografías del archivo de Beatriz García (imag. 26-29) accidente curvas de Lumbì, y en la fotografía en la que aparece Julio García acompañando a Ernest Birchall, sin embargo separados por la pared de la oficina. (Imagen 20)

Sin embargo en la jerarquía de la empresa se tenían en cuenta algunos empleados locales que fueron incluidos en algunas reuniones de sus superiores ingleses, Jaime Bernal apunta *“entre ellos normalmente, hay un dicho, donde hay un inglés, hay un club, entonces sí, hacían sus reuniones e invitaban a los preferidos, a los mejores empleados que tenían, entre ellos mi padre, lógicamente era el que les llevaba las cuentas”* (Jaime Bernal, entrevista 2012). A pesar de esta inclusión de los locales en sus

actividades conservaban, características de su cotidianidad que asombraban al local, *“Ellos todos con sus modos de ser y su tradición, incluso habían unos ingleses aquí en la otra esquina, también amigos nuestros, los Creasse, ellos se fueron a morir en Inglaterra, ellos nos invitaban y brindábamos por la reina, “for the Queen”, todos formales, simpático para uno que no tenía regla de nada, era divertido.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012), apunta Jaime Bernal respecto a las reuniones de algunos ciudadanos extranjeros.

Los ingleses continuaron con las prácticas religiosas, por supuesto diferentes a la de los locales, ya que la gran mayoría practicaban el protestantismo y el anglicanismo, prácticas religiosas a las que algunos locales también asistían, señala Enrique Mosquera sobre las actividades que presencié *“en ciertas ocasiones venían unos anglicanos, unos sacerdotes anglicanos que si lo vi yo y le hacían sus festejos, les hacían unas comidas especiales, le asaban pato en el horno, nosotros lo ayudábamos a hacer y hacían su misa en el patio según la religión de esos anglicanos.”* (Enrique Mosquera, entrevista 2012). Estos rituales se mantuvieron cotidianamente, teniendo en cuenta una importante entrada de misioneros anglicanos en los primeros años de la década de los cuarenta; en el libro de registro de entradas y salidas del puerto de Honda, entre 1942 y 1945 se registra la llegada a Mariquita de seis de estos misioneros⁹. Llegada que se presenta en el contexto del fortalecimiento del protestantismo en Colombia, aunque sin un crecimiento en número notable. El periodo comprendido entre 1930 y 1946 conocido como la República liberal es favorable para el aumento de los creyentes protestantes. (Leguizamón 2012)

Las representaciones visuales de los ingleses

El libro de registros de pasaportes de extranjeros de la alcaldía del puerto fluvial de Honda, contiene registros de datos de los no nacionales, en especial siriolibaneses, alemanes e ingleses que pasaron o entraron a la zona del norte del Tolima por este puerto. Algunos de los documentos de ciudadanos ingleses llegados para laborar en el ferrocarril de la Dorada están acompañados de fotografías tipo documento como la de Herbert Henry Crease (Imagen 21) y la de Eduard Crease (Imagen 22).

9 1942. Tomas Herms, Johan Nathaniel Tomas, Walter Georg, Jean Guispo Mason, Johan Barrit Owen, George Kennedy. 1945 Harold A. D. Wood. Registro de entradas y salidas de extranjeros. Alcaldía municipal de Honda. Tolima

También en el archivo particular de Isabel Urdaneta se encontraron este tipo de fotografías, una tipo documento, del archivo privado del señor Kippen que fuera gerente general del ferrocarril durante la década de los cincuenta (Imagen 23)



Imagen 21. Herbert Henry Crease. Libro de entradas y salidas de extranjeros Honda 1939

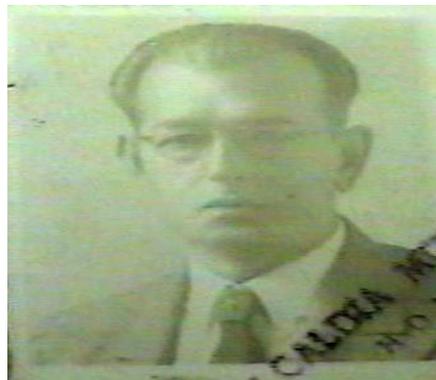


Imagen 22. Eduard Crease. Libro de entradas y salidas de extranjeros Honda 1942



Imagen 23. Alexander Kippen. Archivo Isabel de Urdaneta.



Imagen 24. Leslie Frost. Fotografía Smith 1999.

En este tipo de fotografías se puede observar como en su fisonomía, su vestuario formal y su actitud frente a la cámara, estos extranjeros se caracterizan como individuos conscientes de su subjetividad. En lugar de estar desplegada en una escena estas imágenes se concentran en el individuo que se representa así mismo y también a un grupo particular en este caso a los ingleses, diferenciándose de los habitantes locales de Mariquita (Penhos 2005). En la fotografía de Leslie Frost (Imagen 24.) publicada en la novela de Smith se evidencia un sujeto de clase alta, su vestimenta hace relación a un

clima más templado, tal vez Manizales. Se nota un aire de confianza y seguridad, hay que tener en cuenta que durante su permanencia en Manizales Leslie Frost, fue gerente del Cable Aéreo y al llegar a Mariquita fue nombrado no solamente gerente general, sino cónsul de su majestad en la zona del norte del Tolima.

En cuanto a las representaciones de los ingleses como un grupo aislado, ajeno a los locales, en la fotografía del archivo particular de Isabel Urdaneta, dejada con otros documentos por el señor Alexander Kippen, muestra a los ciudadanos ingleses reunidos en la “quinta” número uno, habitada generalmente por el gerente general de la compañía y representante consular. (Imagen 25) En esta fotografía se pone en escena la cotidianidad de la presencia inglesa en la zona del ferrocarril en Mariquita; en este grupo hay trece personas, En los hombres se nota una uniformidad en su vestuario y casi todos con el mismo estilo de ropa: camisa y pantalón blancos y corbata oscura; en sus poses, se representan como sujetos autocontenidos, ajenos, distantes, cada uno con una actitud diferente frente a la cámara.



Imagen 25. Grupo de ciudadanos ingleses reunidos en la “quinta” numero 1, década anos cuarenta. Mariquita. Archivo Isabel Urdaneta.

En la organización de los personajes en el cuadro el lugar que ocupan evidencia una jerarquía, pues al frente sentados se encuentran de derecha a izquierda, el cónsul Leslie

Frost, en el centro Herbert Henry Crease, ingeniero y el mayor del grupo de extranjeros y el gerente general del ferrocarril de la Dorada Alexander Kippen; atrás Edward Nichollas (segundo desde la derecha), El ingeniero, Eduard Creasse (Tercero), George L Cooper O. contador y uno de los empleados con mas duración en la compañía. Además en proporción a los hombres hay una mínima presencia de mujeres (solo tres) cuya vestimenta y actitud se diferencia notablemente a las mujeres locales (Imagen 36)

En relación con esta representación, en las fotografías de informe, sobre el accidente en 1922 en las “Curvas de Lumbí” (imágenes 26, 27,28 y 29) los ciudadanos ingleses, se evidencian distantes de los habitantes locales, no solo por su lugar en el cuadro de la fotografía, también por su vestimenta, diferente a la de los habitantes de la región. Mostrándose también como administradores pendientes y enterados del trabajo de los locales e insertos en las dinámicas particulares de la empresa. Con sus poses elaboradas y en un lugar visible en la fotografía se muestran como administradores vigilantes de la presencia y labores que realizan los locales, sin mostrar ningún tipo de contactos con ellos. Locales que se pueden evidenciar no solo laboriosos, sino sucios y descuidados en su aspecto, descalzos y con vestuario local. En la imagen 26, se muestran a los locales a la expectativa del proceso de la puesta en escena de los ingleses junto a los vagones de ferrocarril para la fotografía.



Imagen 26. Accidente “curvas de Lumbí” 1922. Archivo Beatriz García. Mariquita.

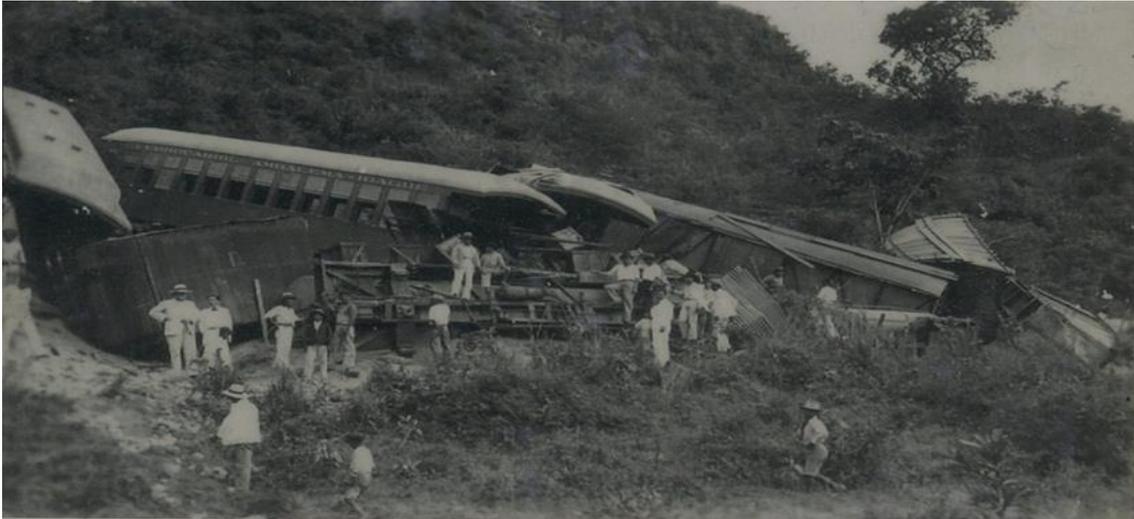


Imagen 27. Accidente "curvas de Lumbí" 1922. Archivo Beatriz García. Mariquita.



Imagen 28. Accidente "curvas de Lumbí" 1922. Archivo Beatriz García. Mariquita.



Imagen 29. Detalle.

Las representaciones del inglés en singular como amable y cercano, se puede evidenciar en las imágenes fuera de su espacio laboral, como por ejemplo en las fotografías de la novela de Smith, en las que se representa a Leslie Frost (a la derecha del grupo), a bordo de un barco, cruzando el Atlántico, en camino a Suramérica, a mediados de la década de los años treinta. (Imagen 30) en estas fotografías del archivo familiar de los Frost. Leslie Frost aparece en compañía de otros extranjeros y en un momento en el que no hace parte o representa una empresa o jerarquía, elaborándose una imagen de unos sujetos descompilados, lejanos a la idea de "ingleses flemáticos".

Esta imagen se puede relacionar con la imagen de la familia Kippen (Imagen 31) en el aeropuerto de techo de Bogotá a finales de la década de los cincuenta, el gerente general

del ferrocarril de la Dorada, se muestra aquí descomplicado, sin la uniformidad característica de los espacios laborales. Usando una prenda característica de los nacionales, la ruana. Sin embargo se conserva siempre una organización, para el cuadro de las fotografías (imágenes 25, 26, 30 y 31), que demuestra que no han sido casuales, demostrando una jerarquía al definirse quien va adelante, atrás o al margen en la imagen,

Mostrando la representación de estos extranjeros en escenarios que son asociados al progreso, como barcos, puertos marítimos o aeropuertos escenarios relacionados también con su trabajo en el país.



Imagen 30. Leslie Frost cruzando el Atlántico. Smith 1999.



Imagen 31. La familia Kippen en el aeropuerto de Techo. Finales década del cincuenta. Archivo Isabel Urdaneta.

En cuanto a las mujeres inglesas, se han encontrado pocas imágenes, en ellas se representan suscratas al ámbito doméstico. En los documentos personales dejados por los esposos Kippen a la señora Isabel Urdaneta, la mujer extranjera se representa en ámbitos privados en su viaje a Nueva York (Imagen 32) o en su casa en Mariquita (Imagen 33). Generalmente representada sola, no en grupo al igual que su hija (Imagen 34). No se han encontrado representaciones en la zona urbana del municipio, ni en espacios laborales, solo se presentan en espacios privados. En la fotografía de los esposos Frost, de la novela de Smith se muestra a Rosemary Frost, Leslie Frost y el administrador Kippen en, la “quinta” número uno, en un momento de esparcimiento que da cuenta de las prácticas cotidianas inglesas.



Imagen 32. Señora Kippen en Nueva York. Archivo Isabel Urdaneta.



Imagen 33. Señora Kippen en su Casa en Mariquita. Década de los cincuenta. . Archivo Isabel Urdaneta.



Imagen 34. Hija de la familia Kippen. Archivo Isabel Urdaneta.

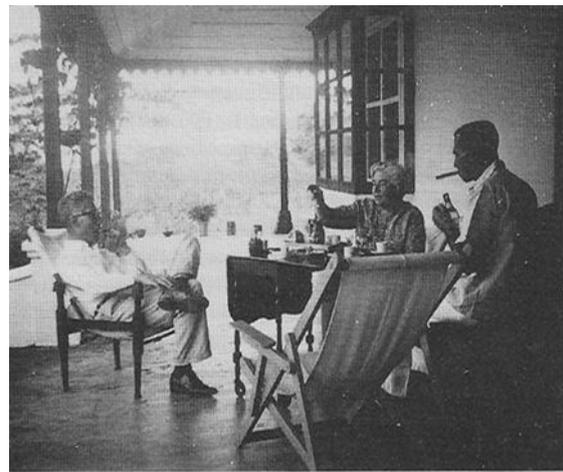


Imagen 35. Rosmary y Leslie frost en compañía de míster Kippen, en la “quinta” numero 1. Smith 1999.

Frente a las mujeres inglesas, algunas mujeres locales se presentan como descuidadas y con una actitud de timidez frente a la cámara, diferenciándose de las mujeres inglesas que se muestran como organizadas y seguras. (Imagen 37)

Las mujeres del municipio son representadas en espacios abiertos, públicos y acompañadas o en grupo, a diferencia de las mujeres extranjeras que se muestran en sitios privados y generalmente a solas.

Un claro elemento diferenciador es el vestido, como elemento de la identidad social, durante su permanencia en el municipio las mujeres inglesas se caracterizan por llevar vestidos formales, (imágenes 25 o 35) y poses seguras, autocontenidas. En las representaciones de las mujeres locales se evidencia también la diferencia entre ellas. En la fotografía, en la “pila de los ingleses” fotografía elaborada al final de la presencia inglesa en Mariquita, se muestra seis mujeres adolescentes con un niño, hijas de trabajadores de las compañías inglesas (imagen 36), sus vestidos aunque sencillos son más elaborados que las de las locales que se emplean en las casas de los extranjeros (imagen 37), sin embargo hay una relación en la representación de las mujeres locales, su timidez frente a la cámara.



Imagen 36. Hijas e hijo de trabajadores del ferrocarril en la Pila de los Ingleses. Mariquita 1957. Archivo particular.



*Imagen 37. Isabel Cruz, segunda desde la izquierda.
Smith 1999.*

Finalizando este apartado podríamos señalar que durante la primera mitad del siglo XX, para la administración del ferrocarril de La Dorada y el cable aéreo Mariquita a Manizales, fue necesario la llegada de ciudadanos ingleses en el municipio de Mariquita, lugar en el cual se estableció la administración de estas empresas de transporte, configurándose en los locales dos tipos de caracterización de los ingleses, en singular como los sujetos cercanos, correctos, buenos familiares y de los imágenes de los ingleses en plural, los otros ingleses, como distantes, serios, ajenos a los locales.

En el transcurso de su permanencia adoptaron costumbres y prácticas de los locales, como la alimentación o el lenguaje en un proceso de *criollización* generado en los extranjeros que permanecieron por mucho tiempo en la zona de Mariquita, en su relación con los habitantes locales, sin embargo las mujeres inglesas al hacer parte del ámbito privado sus actividades y relaciones se desarrollaban al interior de la zona *domestica* británica, representándose por los locales como personas aisladas y con una relación casi inexistente con los locales.

Este grupo de ciudadanos ingleses a pesar de su permanencia en el municipio, mantuvieron prácticas y costumbres propias de su cultura, actividades que desarrollaban en el ámbito privado, la recreación con algunos deportes como el tenis o el polo,

reuniones y celebraciones sociales y prácticas religiosas, en las que participaron algunos locales *cercanos* a los ingleses.

Dado el considerable número de ingleses en la zona del Tolima durante la primera mitad del siglo XX, se hizo necesario establecer un consulado británico para atender las necesidades de los ciudadanos ingleses llegando a intervenir en problemas relacionados con los locales. Con la entrega del ferrocarril de La Dorada y el cable aéreo al gobierno colombiano, se generó la salida gradual de los ingleses de Mariquita, quedando solo unos pocos, que establecieron empresa privada.

Las relaciones entre extranjeros y locales puestas en escena. La representación de los locales.

A continuación se caracterizará la visión de los ingleses y de los locales a partir de las relaciones laborales entabladas entre estos, señalando los matices en los empleados locales intermedios y las relaciones por fuera del *orden* entre extranjeros y locales.

Los ciudadanos ingleses administradores del ferrocarril de La Dorada y el cable aéreo de Mariquita a Manizales pretendieron formar sus empleados en individuos obedientes, atentos y diligentes en función de un mejor rendimiento de sus empresas. En el reglamento interno de transportes del ferrocarril de La Dorada, que le era prestado al empleado durante su permanencia en servicio, se hace un llamado de atención sobre el comportamiento a adquirir al ingresar a la empresa:

“ADVERTENCIA GENERAL. El hecho de entrar o permanecer en el servicio una persona, se considerará como su anuencia a obedecer las instrucciones y reglamentos. La estricta observancia del reglamento es indispensable para la seguridad del público y de los trabajadores, así como para la protección de los intereses de la empresa. Para el mejor éxito del servicio, se exige que todos los trabajadores sean atentos, diligentes y fieles en el desempeño de sus deberes.” (Dorada 1947, 3).

Se resaltan las cualidades que se esperan de los trabajadores, en ellos debe haber atención, diligencia y fidelidad, argumentando que el cumplimiento de este reglamento posee una triple finalidad, la de proteger al público, a los trabajadores y a los bienes de la empresa

Como ejemplo, Ignacio Muñoz comenta sobre lo que se esperaba de funcionarios como los jefes de estación “*los jefes de estaciones en esa época tenían que ser un jefe hecho que supiera liquidar la carga que usted traía para aforar, que supiera atender el personal.*” (Ignacio Muñoz, entrevista 2002). Funcionarios atentos y diligentes en sus correspondientes labores siguiendo el reglamento. Así se esperaba de todos los empleados que hacían parte del ferrocarril y el cable aéreo.

Dentro de los oficios que realizaban los locales en las empresas de transporte en un estudio que sobre las condiciones de vida de la clase obrera en Mariquita en 1948, realizó la Contraloría general de la república, resalta veinte y tres, algunos empleados que prestaban su servicio en el ferrocarril como eran los maquinistas, fogoneros y freneros, otros que se referían a empleados que trabajaban en el cable, carreros y aceiteros, los servicios en taller del ferrocarril como torneros, soldadores, pintores, paileros, modelistas, mecánicos electricistas, herreros, fundidores y carpinteros; los peones, guarda agujas y bomberos que trabajaban sobre la línea férrea; los chequeadores y celadores que prestan sus servicios en las bodegas y depósitos; los braceros que se ocupaban del cargue y descargue de los carros del ferrocarril y del cable y el albañil en la reparación de edificios. (Colombia. 1948)



Imagen 38. Abuelo de Beatriz García, maquinista del ferrocarril de la Dorada. 1922. Archivo particular Beatriz García. Mariquita

Varios de los empleados que trabajan en los talleres realizaron estudios especializados en escuelas técnicas o talleres industriales, algunos poseían diplomas que acreditaban su formación. (Colombia. 1948), al igual que en la parte de la administración los reglamentos y procedimientos exigían una capacitación en los empleados, en el reglamento interno se insiste en cada una de las funciones de los empleados del

ferrocarril, por ejemplo en el capítulo. XXI. Art.116.del reglamento interno de transporte del ferrocarril, *Rendición de fondos y comprobantes respectivos. El control y el manejo de fondos de la Empresa está bajo la directa responsabilidad del jefe de estación y, por consiguiente, debe efectuar personalmente las revisiones, chequeos y confrontaciones del caso para cerciorarse de la exactitud de las caratulas, sumarios y efectivo rendido. En caso de que encontrare cualquier irregularidad debe comunicarlo inmediatamente a la auditoria y departamento de tráfico a fin de que se adopten las medidas conducentes en relación con el responsable, pero si el jefe omite este requisito se hará coparticipe del monto de los valores extraviados o anomalías cometidas. Todos los jefes de estación tienen la obligación de enviar personalmente el cajero, en bolsa cerrada cada día, todos los valores que hayan recaudado, sin deducción de ninguna especie. Antes de efectuar esto, deben revisar, también personalmente, la caratula respectiva, confrontándola con los correspondientes comprobantes y cerciorándose de que sea enviada una copia de esta a la Auditoria.” (Dorada 1947, 102).* Se resaltan aquí valores como la responsabilidad en las funciones, la precisión y la exactitud, valores que como la atención, la diligencia y la fidelidad nombradas anteriormente, se esperan en los trabajadores del ferrocarril de La Dorada.

Ignacio Muñoz que trabajó por veinticinco años con el ferrocarril inglés comenta un aspecto sobre la disciplina en la empresa, *“eso sí, para nosotros fue una escuela, le enseñaban a uno, porque ellos eran, a las seis de la mañana tiene que estar ya cambiado en ropa de trabajo para trabaja , se oía el pito que sonaba a las cinco y media, se tomaba su café y salía, aunque lloviendo, que le daba el agua acá (señala el cuello) no le hace, cogía mi ropita, la envolvía en una bolsa de cemento y me iba chapuciando, enchingado y allá llegaba y me cambiaba en la ropa de trabajo, esos eran los ingleses y usted desobedecía una vez lo pasaba a la oficina y en la oficina ya estaba la carta hecha, vaya donde el médico y a lo que venía, lo liquidaban, porque eso si la plática así fuera de un mes, fuera una semana, lo que fuera y va pa fuera, por eso uno se enseñó a ser puntual...”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002). Otro valor que deberían tener los empleados, la férrea disciplina del trabajo y los horarios.

La señora Leonor Carrillo nos acerca a las consecuencias del incumplimiento de las normas, su esposo José Barrera quien además de faltar a su trabajo mintió sobre el motivo y fue despedido inmediatamente, *“a él le gustaba mucho estar tomando, un día llego amanecido y no podía ni parase, entonces mando a decir que estaba muy enfermo*

y los ingleses mandaron a un muchacho para ver cómo estaba y él ya se había ido para donde la otra señora entonces se dieron cuenta de la mentira, lo mandaron llamar y le dieron la liquidación”. (Carrillo 2009)

Los empleados locales fueron formados en un nuevo manejo del tiempo *“Cuando en la época mía usted llegaba a las cinco y media y tenía que echar una ficha, yo era el fichero, el que abría ese fichero y estaba pendiente de la echada de la fichas, llegaba el de la oficina y de una vez cogía esas fichas y en el libro miraba y anotaba fulano de tal, porque sabía el número, si llegó, no llegó y a lo que no llegó le llamaban la atención {...} con los ingleses era muy fregado...”* (Ignacio Muñoz 2002). Se representan aquí los ingleses como gente estricta con su personal, con la adopción de estrategias de control como las fichas de entrada. En función del rendimiento incorporaron a sus empleados en las dinámicas de modernización y en los adelantos tecnológicos, *“mi padre era el auditor, era tal vez de los poquitos que sabían contabilidad, él era una maquina eléctrica sumadora, no se equivocaba ni un pelo, de eso tenía fama, era el que mandaba el informe a Londres, decían el cable a Londres, eso se llevaba a Bogotá, Alexander Koppel y compañía, lo enviaban por cable, por una empresa de cable submarino, el imperio inglés, lógicamente tenía que tener sus comunicaciones.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012)

La percepción de algunos locales con respecto a las relaciones laborales permiten observar que estos eran percibidos como estrictos y a la vez correctos Ignacio Muñoz, trabajador del ferrocarril que inició en la empresa en limpieza de patios de la estación de Mariquita hasta ascender a ayudante de almacén, señala que: *“esa gente si eran administradores de verdad, el que no quería cumplir con el trabajo va pa’ fuera y venga otro porque eso había gente así, todos los días, Hay vacantes, hay vacantes, del que era buen trabajador no tenían quejas y con usted no se metían nunca, para nada, antes le tenían un aprecio...”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Es evidente en el relato de Ignacio Muñoz, que el trabajo del ferrocarril era difícil y quien permanecía en este trabajo se reconocía así mismo como buen trabajador *“Muy bueno ese ferrocarril {...} no había tanta vagancia, no había tanto muchacho libre {...} claro que hubo mucha gente que entraba al ferrocarril a trabajar y no daban las voces, porque los mandaban coja esa pala y se va desyerbar y ese sol que brillaba en las espaldas, soltaban la pala y decían, yo no voy a trabajar, botaban la pala y se iban, no*

volvían y en cambio uno si se aguantó, allá a palo seco.” (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Aquellos trabajadores que permanecían en el trabajo siguiendo sus reglamentos de trabajo, adaptándose a las dinámicas laborales, eran *premiados* con ascensos evidente en casos como los de Eliseo Mosquera, Ignacio Muñoz o Rafael Arias E. segundo jefe de Talleres,

Eliseo Mosquera nombra los cargos que desempeñó por más de veinticinco años en el ferrocarril de la Dorada, *“yo trabajé con ellos con los ingleses, era de los ingleses cuando yo entré a trabajar, trabajé en el cargue y descargue. Entre trabajando en la vía y luego pasé a la cuadrilla de descargue, yo permanecí la mayor parte en las bodegas del cable y terminé en Honda.”* (Eliseo Mosquera, entrevista 2012)

Ignacio Muñoz, ingresó a trabajar con los ingleses en la limpieza de los patios ascendiendo hasta segundo del almacén, luego de la entrega del ferrocarril de La Dorada a la Nación obtuvo el cargo de almacenista, cargo que solo desempeñan ciudadanos ingleses durante su permanencia, relata al respecto: *“yo entré a trabajar en limpieza de patios y ahí fui ascendiendo hasta que llegué a almacenista de la vía y de almacenista de la vía, llegué después del cincuenta y siete a almacenista de talleres, hacer pedidos de materiales y tenerlos ahí en el almacén para los trabajadores, éramos doscientos trabajadores.”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Mostrándose a los extranjeros como sujetos justos y buenos con sus empleados, sin embargo siempre vigilando. Eliseo Mosquera resalta la buena relación laboral con los ingleses y la importancia de los subjefes en el mantenimiento del orden y el cumplimiento del reglamento *“con los ingleses se trabajaba tan amplio, que uno no tenía ni que pensar en reclamaciones con ellos, ellos tenían sus segundos jefes para vigilar todas sus cosas.”* (Eliseo Mosquera, entrevista 2012) Rafael Arias Escobar llegó al cargo de subjefe de taller segundo en responsabilidad *“mi papá trabajó en el ferrocarril, hasta que se pensionó, era segundo jefe, de ahí de los talleres, en ese momento el que mandaba era mister Bercho y seguía el subjefe.”* (Rafael Arias, entrevista 2012) los más resistentes, obedientes y honestos podían permanecer en la compañía.

Como ejemplo de organización, en su informe sobre el ferrocarril de la Dorada escribe Alfredo Ortega de la organización del Taller en la zona de Mariquita, *“el antiguo taller de la compañía que estaba establecido en Honda, se trasladó para Mariquita, a un espacioso local construido para tal efecto. Allí funciona con el mayor orden, y en la disposición de su maquinaria se nota la competencia del jefe a cuyo cargo está.”* (Ortega 1922, 383)

Rafael Arias, describe mejor la dinámica que se desarrollaba en la zona del ferrocarril, *“yo trabajé en los ferrocarriles como unos dos o tres meses en unas vacaciones para poder comprar una bicicleta, entonces me puse a trabajar en el taller, eso era por secciones, una sección de tornería, otra de carpintería, calderas, eso estaba bien organizado, uno captaba otro ambiente, diferente al país en cuanto al trabajo, había una organización, una cosa diferente...era diferente el ambiente, uno iba al ferrocarril a buscar los talleres y esa era un ambiente diferente, como de otro país, en orden todo, todo el mundo trabajando.”* (Rafael Arias , entrevista 2012)

La idea de la buena administración de la que podemos decir que los locales aprendieron eficacia, rendimiento y responsabilidad, quedó en el imaginario de los trabajadores locales, en contradicción con la actitud gubernamental para con los ferrocarriles. el hijo de hijo de Lucas Bernal, quien trabajó como auditor del ferrocarril de La Dorada, en sus últimos veinticinco años de funcionamiento antes de su traspaso, comenta, *“lógicamente fue un retroceso, los que estábamos habituados a los ingleses y a la jerarquía quedaba en el aire eso, veníamos a ser reemplazados por los ferrocarriles nacionales que tenían mala fama y la prueba está en que se quebraron, se volvieron nada, entonces esto se volvió un coge, coge, un robo, mucha gente sacó cosas de aquí, por años estuvieron saqueando.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012).

Ignacio Muñoz, compara las dinámicas de trabajo y utilización del material, *“En la época del ferrocarril de la Dorada, no se hacía lo de los Nacionales, que iban a un descarrilamiento y llevaban un equipo de cortar y volvían pedazos un vagón, con Dorada había que trabajar usted, hasta encarrilarlo y ponerlo en otra carrilera que le hacían a un lado, ese era el sistema, encarrilarlo, no se dañaba un material para nada”* (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)



Imagen 39. Accidente estación de Honda. Foto Sol. Archivo particular Beatriz García. Mariquita

Algunos empleados de la administración, se insertaron en dinámicas propias de los británicos diferenciándose de los otros empleados que tenían contacto con los extranjeros solo desde lo laboral, *“por el lado inglés, ellos eran un mundo aparte; sin embargo, allí habían unos cuatro o cinco privilegiados que eran los que estaban más alto en el ferrocarril, podrían ser invitados a veces a tomar whisky, esas cosa que un subalterno recibe de un superior, por cierto a nosotros nos regalaron una lora, una guacamaya, se llamaba Megije, fue mi amiga.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012). Estos locales que lograban insertarse en las dinámicas privadas de los ingleses, ayudaban también a legitimar y autodefinir las relaciones de poder establecidas con los extranjeros.

Lucas Bernal se configura como un ejecutivo en la administración de The Dorada Railway Company, con cierto grado de influencia, Jaime Bernal describe las funciones de su padre: *“era el auditor, después lo llamaron revisor fiscal, contador, era una especie de ejecutivo en el ferrocarril, entonces le daba puesto a mucha gentecita”* (Jaime Bernal, entrevista 2012) y su atuendo iba acorde a su cargo y su estatus, (Imagen 40) *“usted ve el atuendo de mi padre, él se ponía breeches de montar ingleses, a lo mejor se los compró a algún gringo o se los regalaron, pero el montaba a caballo con breeches, como mi madre sabia sastrería le confeccionaba unos de dril, el breeche es*

originario de la india, los ingleses lo captaron de los hindúes, se ponían polainas, todos, corbatín.” (Jaime Bernal, entrevista 2012)



Imagen 40. Lucas Bernal y su esposa, Mariquita. Archivo particular Jaime Bernal. Mariquita.

Gracias a la cercanía con los ingleses algunos de estos empleados locales tuvieron acceso a conocer ciertas herramientas o dinámicas privadas de estos, relata Jaime Bernal *“Yo conocí las neveras, al estilo de aquel que el papá lo llevó a conocer el hielo, una nevera allí en el número uno de los ingleses, era una caja con tapa encima pero con doble pared, la doble pared la rellenaban con cisco, traían del taller donde tenían un compresor de amoniaco, bloques de hielo para que los ingleses disfrutaran su whisky, sus vainas con hielo, en la nevera tenían dos bloques de hielo y las verduras.” (Jaime Bernal, entrevista 2012)*

Estos locales se distinguían del resto de la población mariquiteña, no solo trabajaban en una empresa extranjera sino tenían también un trabajo estable y de mejores ingresos¹⁰, *“los del barrio El Carmen y el barrio La Estación, eran los que recibían sueldo, eran consumidores, ellos no producían, producían servicios a la empresa pero iban y compraban arriba, donde estaban los comerciantes, que generalmente fueron mineros*

¹⁰ Estudio sobre las condiciones económico-sociales, Contraloría General. 1948

antioqueños que dejaron sus minas, tenían su plástica y compraban telas y los turcos...”
(Jaime Bernal, entrevista 2012)

A pesar de la imagen elaborada por los locales del inglés en plural, como distante y de temperamento flemático, se dieron ciertos acercamientos con los locales que sin embargo no modificaron esta imagen, aparte de Edward Nicholas mencionado anteriormente, casos como el de Corlett o Birchall muestran otras relaciones con las mujeres locales más allá de lo laboral,¹¹ la relación de Leslie Frost e Isabel Forero (Imagen 41) es poco nombrada por los locales, una relación particular finalizando el periodo de presencia inglesa en Mariquita.

Hechos que se conocieron en Inglaterra por la hija de Frost, gracias a las cartas recibidas por dos muchachas locales que trabajaron para los ingleses, las hermanas Ana e Isabel Cruz, mejor descritos por Smith, al recoger los relatos de su madre, hija de Leslie Frost: *“Amigas de mi madre le contaron que la amante de Leslie había sido una colombiana, una mujer de Mariquita , más que una mujer, una adolescente (“que maduran temprano”) y había sido más que una aventura, un matrimonio de hecho, habían vivido juntos, no en la número dos, si no en la número cinco...mi abuelo y su chica se reunían a pasear en las noches de sábado, la versión local del paseo, empujando el cochecito del niño juntos. La idea de que el inglés Leslie saliera a dar una vuelta por el pueblo con su mujer no era la más correcta. Tan asombroso como la misma relación que no solo trascendió la clase y la edad, sino que transgredió el tabú de la raza ”* (Smith 1999, 15-16) Se hace énfasis aquí en la idea de la diferenciación social y de edad, temas que eran tabú y que el inglés en general no debería traspasar partiendo de la representación que de estos ciudadanos tenían los locales y los mismos extranjeros, como personas autocontenidas, apegados a las normas.

¹¹ *“El señor Birchall que dirigía el taller, Tenía una amante colombiana siempre elegante. Mi madre decía que ella se opacaba, tenía una mano deforme a la que le faltaban dos dedos y la mantenía fuera de la vista en un bolsillo de su falda ”,* (Smith 1999, 108)

“El papa de Jorge Hernández, fue ese gringo de apellido Corlett, no me acuerdo del nombre, esos gringos hicieron leña dejando hijos, ese gringo perjudico una señora en el Fresno y tuvo a Jorge, le dio ese hijo...él fue puntual, en la perjudicó pero mientras estuvo acá, él le pasaba sueldo a ella y cuando él se fue, ya le toco volverse para Inglaterra dejó comisionado al viejo Nicholas...” (García 2012)



Imagen 41. Leslie Frost e Isabel Forero. *El tren de la cocaína. Siguiendo mi línea de sangre en Colombia.. Smith*
1999

Las empresas del ferrocarril de la Dorada y del cable aéreo, se configuraron para los locales como elementos importantes para el desarrollo del municipio, como una escuela de formación de oficios y ejemplo de organización, eficacia orden y eficiencia que se evidenciaron en varias representaciones analizadas, sin embargo para los gobiernos regionales y nacionales se presenta como una empresa explotadora que no cumplía ciertas normas en lo laboral, con sus usuarios y frente al estado. Como ejemplo de la inconformidad frente a la compañía extranjera se pueden citar las palabras del señor ministro de Obras Públicas, contenidas en la memoria que presentó al congreso en el año de 1920, *“probablemente no hay empresa ferroviaria en el país que tenga la importancia de esta para los departamentos del interior, por el hecho de estar situada en el paso obligado del comercio de importación y exportación de la capital de la Republica y de las regiones adyacentes.*

Por consiguiente, es la que más ha tenido que resentirse del extraordinario aumento del tráfico en los últimos tiempos. Antes de que esta situación se presentara, el servicio del ferrocarril era ya muy deficiente, por la lentitud e impuntualidad en los trasportes de pasajeros y mercancías. Hoy con un tráfico inmensamente mayor que el que antes había, la empresa ha demostrado su absoluta ineficacia para corresponder a las necesidades del comercio del “país, y ello debido a tres causas principales: organización deficiente de los servicios administrativos de la empresa; falta de combustible en cantidad, y calidad apropiadas, y notoria deficiencia del material rodante necesario para un tráfico intenso.” (Ortega 1932, 146)

En cuanto a las empresas inglesas como generadoras de empleo y dinamismo económico en la región como elementos fundamentales, Jaime Bernal resalta la importancia que tuvo una trilladora de café, establecida en la estación del cable aéreo, *“Una trilladora de café que se llamaba American Coffe Corporation, la única trilladora que había en esa época, aquí llegaba el café de Palo cabildo, Falan, Fresno, del Líbano, el café que salía de acá, ahí llegaban, habían escogedoras que llamaban en esa época, sesenta o setenta mujeres fuera del personal masculino.”* (Rafael Arias entrevista 2012).

En cuanto a la ocupación de personal por la empresa inglesa Beatriz García podría agregar: *“Mucha gente, todo el personal que venía de por ahí, que trabajaba; ahora esa trilladora y en el cable, tanta gente trabajando, había tantas mujeres trabajando también en esa trilladora que las ocupaban en la cuestión del café. {...} pero pasó a manos del gobierno y se acabó.”* (Beatriz García, entrevista 2012)

Al ser Mariquita una zona de producción agrícola, las empresas británicas se presentan como elementos importantes en el dinamismo económico del casco urbano. Rafael Arias vecino de la zona inglesa resalta: *“era la única fuente de trabajo que había, fuera de las fincas, todo giraba alrededor de ellos, siempre había harto personal, como cien hombres obreros, fuera del personal de oficina, esto fue importantísimo para este barrio.”* (Rafael Arias, entrevista 2012). Y como eje de desarrollo vital para la región y el municipio *“el ferrocarril en esa época fue la vida, los pulmones de Mariquita, porque todo se movía por ahí”* (Rafael Arias, entrevista 2012).

Empresas que jalonaron no solo la economía del municipio, sino la zona del norte del Tolima, Jaime Bernal, recordando sus viajes al puerto de Honda en el ferrocarril de la Dorada describe algo de este desarrollo: *“Honda era un emporio realmente, el cable aéreo fue el complemento del negocio, de un lado traían el tabaco de Ambalema, de otro lado el café de Manizales, con el cable aéreo, todo llegaba a Mariquita, seguía rumbo Honda, Dorada, los barcos.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012).

Durante su tiempo de permanencia de los ciudadanos ingleses en la administración del ferrocarril y del cable aéreo, estas empresas se configuraron como ejes de desarrollo del municipio y como fuentes de empleo fundamentales para una parte importante de la población local.

En contraste con la imagen de las empresas inglesas establecidas en Mariquita como fundamentales para el desarrollo económico, se genera también la representación de una empresa explotadora que no cumplía ciertas normas en lo laboral, con sus usuarios y frente al estado. Ya para 1906, a punto de terminar la extensión del ferrocarril hasta Ambalema, se escuchaban voces de protesta en cuanto a lo inadecuado de los elementos de transporte para la función que debía cumplir.

Ismael Romero en su descripción de los ferrocarriles de Colombia para los viajeros, una “guía de viajes” de principios del siglo XX, se refiere así sobre las condiciones de viaje que se tenían que soportar en la línea férrea de administración inglesa: *“El ferrocarril de La Dorada... pasa por varios puentes de hierro muy bien construirlos, grandes y elegantes. Actualmente se está prolongando esta línea férrea hasta Ambalema, para unirlo después con el de Girardot. Los carros de pasajeros de este ferrocarril son pequeños y sin la ventilación necesaria para esos climas tan ardientes. Es un clima muy húmedo, muy caliente y con mucha plaga, y por consiguiente malsano.”* (Romero 1906, 24-25)

Si bien en el contrato de extensión del ferrocarril celebrado en 1905¹², se contempla dar por terminada la obra cuando estén concluidas todas las obras, es evidente la falta de inversión de la empresa para terminarlas, luego de quince años de funcionamiento. Ortega en su visita a este ferrocarril reseña, *“Hay doce edificios destinados para estaciones que en lo general no corresponden a la categoría del ferrocarril a que se hace referencia, fueron construidos económicamente con muros de bahareque y cubierta de teja metálica. Tiene pavimento de tierra pisada y parecen estrechos e incómodos para el tráfico. El señor Miller, a quien llamé la atención sobre este particular, me manifestó que la compañía pensaba construir entre Honda y Mariquita dos buenos edificios de hormigón para estaciones de línea”* (Ortega 1922, 382). Se evidencia la poca inversión de esta empresa en infraestructura para ese año, además de incumplir, algunos acuerdos legales celebrados con el estado colombiano.

¹²contrato de concesión al señor Tomas G. Ribón, fecha 17 de julio de 1905. Artículo 79. *Se entenderá terminada la -obra cuando se haya establecido el servicio regular en toda la línea; pero si cuando -esto se verificare no estuvieren concluidas las estaciones, paraderos y demás obras de servicio que no son absolutamente indispensables para establecer el tráfico, se le -dará al Concesionario un plazo prudencial para concluir dichas obras. (Colombia 1915)*

Frente a las tarifas para pasajeros y fletes en la prensa se denunciaba lo inadecuado de los precios de los servicios de este ferrocarril *“En lo que respecta a los pasajes la extorsión es mayor aun, el pasaje de primera en el ferrocarril de la Sabana en carros lujosos con asientos forrados en peluche y con toda clase de comodidades vale \$ 0.60 en un trayecto de 40 km, en segunda en carros aún mejores que los de este ferrocarril vale \$0.45; y aquí cobra esta empresa \$1.10 a la Dorada en un trayecto de 30 kilómetros.”* (El Motor 1922. Año VI)

Además de estos incumplimientos, deficiencias y altos costos, la empresa del ferrocarril de La Dorada administrada por los ciudadanos ingleses, tuvo que enfrentar algunos procesos frente al estado colombiano, también por incumplimiento de algunas disposiciones consignadas en los contratos celebrados con el ferrocarril, una participación económica que correspondía al departamento del Tolima por el rendimiento de su explotación.

“1°. Condénase a The Dorada Extension Railway Limited, sociedad inglesa que tiene domicilio en Londres y en Bogotá, a pagar al departamento del Tolima (...) la participación que corresponde de a aquella entidad en la explotación del ferrocarril de la Dorada, a razón de cinco centavos por carga transportada, de ciento cuarenta kilogramos de peso y durante el lapso transcurrido desde el nueve de noviembre de mil novecientos tres hasta el nueve de noviembre de mil novecientos veinte tres, fecha de notificación de la demanda...4°. La compañía demandada está en la obligación de permitir que el departamento demandante tenga un inspector que vigile el movimiento de transporte de carga en el ferrocarril de la Dorada, en los términos que declara la cláusula cuarta del contrato...”. (S. d. Tolima 1931, 68-69)

Esta posición de incumplimiento llevo a debates en el congreso colombiano sobre la actuación de la empresa inglesa, en 1924 el periódico El Motor de Honda publica un fragmento de un debate en torno al tema del ferrocarril de La Dorada: *“El Senado contra F.C.D. En la conciencia del país está arraigada la idea de que la empresa de F.C.D. no ha cumplido sus contratos, que han explotado, está explotando y explotara al país si el gobierno no pone falla a esa vertiginosa carrera que se lleva por delante otros derechos que no pueden morir aplastados por el peso de una poderosa empresa.”* (El Motor 1924. Año VII)

Las empresas del inglesas del ferrocarril y el cable aéreo, durante su funcionamiento en la zona del norte del Tolima y con su administración en Mariquita, se representaban como empresas fundamentales para el desarrollo del municipio y la región, sin embargo paralelamente, por su incumplimiento en normas laborales, de funcionamiento y frente al estado se configuro también como una empresa explotadora y contraria a los intereses regionales y nacionales.

En este capítulo se abordaron las características de las representaciones producidas en el marco de la presencia inglesa en Mariquita. Representaciones que escenifican a los actores locales y a los extranjeros, y las imágenes que de cada grupo se configuraron. Abordando la representación de su llegada y permanencia, teniendo en cuenta como se elaboraron las caracterizaciones de los ingleses por los locales, el inglés en singular como cercano, amable, familiar y cercano y el inglés en plural como distante, ajeno flemático. Caracterizaciones elaboradas a partir de las relaciones laborales desarrolladas entre ingleses y locales.

Las relaciones entre locales y extranjeros no solo se suscribieron a lo laboral, también generaron relaciones amorosas que trasgredieron tabús de raza y de clase que dejaron alguna escasa descendencia, siendo no muy bien visto tanto por locales como por los ingleses.

El establecimiento de las empresas inglesas en el municipio de Mariquita, jalonó el desarrollo económico de este y de la región del norte del Tolima. Sin embargo también se presentaron como empresas que incumplían los acuerdos y normativas consignadas en contratos celebrados con el estado colombiano.

Capítulo III. Atentos, diligentes y fieles. Estrategias y tácticas

A principios del siglo XX, el imperio británico “abarcaba casi una cuarta parte de la superficie terrestre, superior en tamaño al imperio francés y al imperio alemán y controlaba casi la misma proporción de la población mundial: unos cuatrocientos cuarenta millones de personas que vivían bajo alguna de las formas de dominio británico.” (Ferguson 2011, 240)

Para Niall Ferguson, el cable de telégrafo, la ruta de los vapores y el ferrocarril fueron las tres redes de metal que simultáneamente hicieron el mundo más pequeño e hicieron más fácil su control. La extensión del imperio era también evidente en el hecho de que Gran Bretaña se posicionaba como el banquero del mundo invirtiendo inmensas sumas en varios lugares del planeta

Con este control de inmensos territorios y personas, los representantes británicos daban por sentado que sus subalternos coloniales no tenían el derecho a gobernarse a sí mismos por su propia debilidad y atraso. (Cohn 1999, 109) Los imperios de Europa y los Estados Unidos, creían estar sirviendo a la causa comercial y altamente civilizadora del imperio, desarrollando “una disparidad del poder y masiva organización que afectaba los más mínimos detalles y no únicamente las grandes líneas de la vida social.” (Said 1993, 343)

La idea de dominación y de la centralidad geográfica europea se refuerza por un discurso cultural. Que representa y excluye lo no europeo a un rango secundario tanto racial, como cultural y ontológicamente hablando; darles este carácter secundario a los otros, es fundamental para la primacía de lo europeo (Said 1993, 112) y como criterio civilizador dio a Europa dominación cultural e ideológica. (Mignolo. 2004, 218) El pensamiento ilustrado occidental se posicionó como fuente inagotable de conocimiento universal de ciencia y filosofía. Considerándose a todo aquello que fuera no occidente como un lugar de sabiduría pueblerina, de tradiciones antiguas, de hábitos y significaciones exóticas.” (Comaroff 2013, 15)

Con estas ideas eurocentristas se afirmó el derecho a poseer y controlar a los otros, para ilustrar este punto Ferguson describe un par de ejemplos de tal visión del mundo y de su derecho a dominarlo: “... Se imprimió un sello de correos que nos mostraba un mapa del mundo con la siguiente leyenda: “Tenemos el imperio más grande que nunca ha

existido.” O los mapas de su territorio coloreado de un rojo llamativo que colgaban en las escuelas de todo la nación inglesa. No es de extrañar que los británicos comenzaran a creer que tenían el derecho divino a dominar el mundo” (Ferguson 2011, 243)

Los funcionarios del Imperio británico se establecieron en los pueblos blancos o en centros administrativos recién construidos desde los cuales podían gobernar a los “nativos cercanos” (Comaroff 2013, 94) Participando “en la constitución de estilos de vida bien determinados en los contextos coloniales como una medida de la distancia entre la comunidad anglo europea y las culturas locales...” (Dube 2001, 24) y poniéndolos en práctica como forma de ahondar y legitimar esa distancia y dominación.

Colombia no fue la excepción a este proceso y como se vio en el primer capítulo los británicos tuvieron un lugar importante en el desarrollo de ciertos sectores en el país a finales del siglo XIX y una parte del XX. En el municipio de Mariquita los ingleses se establecieron, aunque no propiamente en una colonia ni en un enclave, en todo caso durante su permanencia conservaron algunas características de un enclave socioeconómico¹³, mantuvieron fuertes relaciones económicas, sociales y religiosas con Gran Bretaña. Su actividad económica se diferenció del resto de la economía de la región además que generó un nivel de empleo elevado, mejores salarios para sus empleados con respecto a los que tenía el resto de la población, el uso de tecnología de punta, la especialización de la mano de obra local y una alta inversión de capital. La compañía inglesa del ferrocarril de La Dorada se caracterizó por importar, desde la Gran Bretaña, sus Locomotoras, sus equipos, las maquinarias, repuestos e insumos necesarios para su funcionamiento, así como su personal directivo, los técnicos y los operarios calificados.

En este capítulo se estudian algunas herramientas, estrategias de control, desarrolladas por los administradores ingleses durante su permanencia en el municipio de Mariquita,

13 Definiendo un enclave económico como una zona que se diferencia del resto de la economía que la integra. Son mas prosperas que la economía que lo rodea y su impacto en la misma puede ser perjudicial o beneficioso, cuenta con características particulares como el alto nivel de empleo, salarios elevados, uso de tecnología de última generación y mano de obra especializada y se da una alta inversión de capital. Puede surgir en diferencias espontaneas con el resto de la economía o puede surgir voluntariamente, por iniciativa de sus integrantes o por un esfuerzo deliberado del gobierno en cooperación con las empresas

estrategias entendidas como la manipulación de fuerzas producidas por y desde las instituciones que presentan capacidad de anticipación, organizando el espacio y tiempo cotidiano, dictando normas, leyes. Estrategias elaboradas como acciones de los dominadores, de los poderosos (Certeau 2000)

Como estrategia principal y buscando el beneficio y rentabilidad de las empresas extranjeras, los ingleses pretendían transformar los empleados locales, en personas “atentas, diligentes y fieles en el desempeño de sus deberes” además de cumplir las instrucciones de sus “inmediatos superiores (que) deben también vigilar por que tales instrucciones se cumplan estrictamente” (Dorada, Reglamento interno de transportes 1947, 105)

Sin embargo y frente a esta intención de los ingleses, los locales improvisaron algunas tácticas, entendidas como prácticas de desvío, producidas por los débiles, que actúan en los escenarios del poderoso y aprovechan las fallas y fisuras de la dominación; tácticas elaboradas por los locales para cambiar el guión de los extranjeros para beneficio propio, elaboradas en la cotidianidad.

Así en este capítulo se analizan las estrategias para controlar y transformar a los trabajadores locales y las diferentes formas en que estos las desviaron o las adaptaron para su beneficio. Particularmente se estudiarán los filtros para escoger a los empleados, el aislamiento de los extranjeros frente a los locales, el reglamento interno de transportes y la manera como a través de este se buscó controlar el tiempo y los sentidos, y, por último, se analizan las huelgas como una táctica recurrente puesta en juego por parte de los locales.

Teniendo en cuenta las fuentes, entendidas como representaciones, es decir atendiendo a su materialidad, y a que son elaboradas en contextos particulares, se desarrollará un análisis de dos principales: el reglamento interno de transportes del ferrocarril de la Dorada, en este caso su última edición de 1947, para evidenciar las estrategias impuestas por los administradores ingleses; y la prensa regional y nacional para ver las tácticas improvisadas de los trabajadores locales y sus familias para cambiar el guion puesto en escena por los extranjeros.

El reglamento interno

El reglamento interno de transportes del ferrocarril de la dorada era un cuadernillo entregado a los empleados recién contratados por los jefes de sección y que debía ser devuelto al finalizar su trabajo en la empresa a riesgo de pagar una sanción en caso de pérdida. En su contra-carátula se especifica *“Este libro es propiedad de la empresa y está prestado a (...) quien se compromete a devolverlo al jefe respectivo cuando le sea pedido o al salir del servicio, o en su defecto abonar \$ 2.00 valor del mismo.”* (Dorada, Reglamento interno de transportes 1947). Este cuadernillo de pasta dura, tiene unas dimensiones de 15.5 x 10.5 cm, lo que lo hacía fácil de llevar por los empleados del ferrocarril en sus labores diarias, editado por El Grafico, de Bogotá, con 141 paginas. Hay que tener en cuenta que esta editorial fue una de las de mejor calidad en Bogotá en la primera mitad del siglo XX, evidenciándose la importancia que le daba el ferrocarril de la Dorada a la materialidad misma del reglamento, pensando en su circulación. Estos manuales venían enumerados lo que hacía más fácil el control de entrega y devolución a los trabajadores.



Imagen 42. Portada y contra caratula. Reglamento interno de transportes. The Dorada Railway Company. 1947

El reglamento interno de transportes entró en vigor el primero de enero de 1947 y estuvo vigente hasta la liquidación de la empresa en 1957, era para uso exclusivo del

personal de la empresa. Estaba organizado en veinticuatro capítulos con ciento cuarenta y nueve artículos.

Pensando en su circulación y para una mejor apropiación del reglamento y sus normas se señala como los trabajadores del ferrocarril deben enseñar a leer a los trabajadores analfabetas. El artículo 121 del manual en las instrucciones suplementarias al personal de tráfico, reza *“instrucción del personal analfabeta, deberes especiales capataces de trenes y empleo personal suplente. Tanto la jefatura de movimiento, como los jefes de estación y conductores de trenes, deben instruir convenientemente al personal que no sabe leer o que desconoce sus deberes a fin de que se cumplan debidamente los reglamentos e indicaciones que se impartan”* (Dorada, Reglamento interno de transportes 1947, 106)

Por su contenido el reglamento se puede dividir en dos partes, aunque no es específico en el texto. En la primera se describen las dinámicas de circulación, tráfico y trabajo en el ferrocarril: definiciones generales, señales, sistema de circulación, protección de personal y mercancías, aforos, correos, ilustrados con sencillas figuras a una sola tinta. (Imagen 39) En la segunda parte se desarrollan las instrucciones para el personal, para los jefes de sección y demás empleados: manejo de fondos, confección de documentos, rendición de informes, instrucciones suplementarias al personal de tráfico, responsabilidades, obligaciones, deberes y prohibiciones. En estos dos partes del reglamento se puede notar una intención de condicionar a los trabajadores a ciertas prácticas en la primera parte una regulación de los sentidos, del ver y el oír. En la segunda el condicionamiento del hacer, mostrando cuales son las funciones, comportamientos y valores que debe desarrollar un empleado del ferrocarril.

Control de los sentidos. El ver y oír

En sus notas sobre la percepción social del cuerpo, Bordieu argumenta que el cuerpo humano es un producto social mucho más que natural y es modelado o construido en relaciones sociales que lo condicionan y le dan forma. Y es a través del cuerpo que se evidencian las condiciones de trabajo, los hábitos de consumo, la condición social (Bordieu 1986, 184), además de las relaciones de poder y dominación.

El universo del trabajo, crea una nueva corporeidad, a través de las incesantes transformaciones de las formas de producción o intercambio, desarrollándose la idea de

someter los cuerpos a dispositivos técnicos, desde una sucesión de prácticas. (Ory 2006, 156)

En el reglamento interno de transportes están consignadas una serie de señales auditivas y visibles, que debían memorizar los trabajadores y poner en práctica, como parte de sus responsabilidades y labores y como forma de organización para prevenir accidentes. Sin importar la actividad, todos los empleados debían conocer estas señales que regulaban qué escuchar y ver durante las horas laborales.

Se mostraba en el reglamento, que se manejaban dos tipos generales de señales las auditivas y las señales visibles. En las primeras sobresalen aquellas que se hacen con el pito de la locomotora (imagen 43) y las campanas de estación. Utilizándose para indicar las acciones a realizar por los operarios, en los patios de estación o durante la marcha.

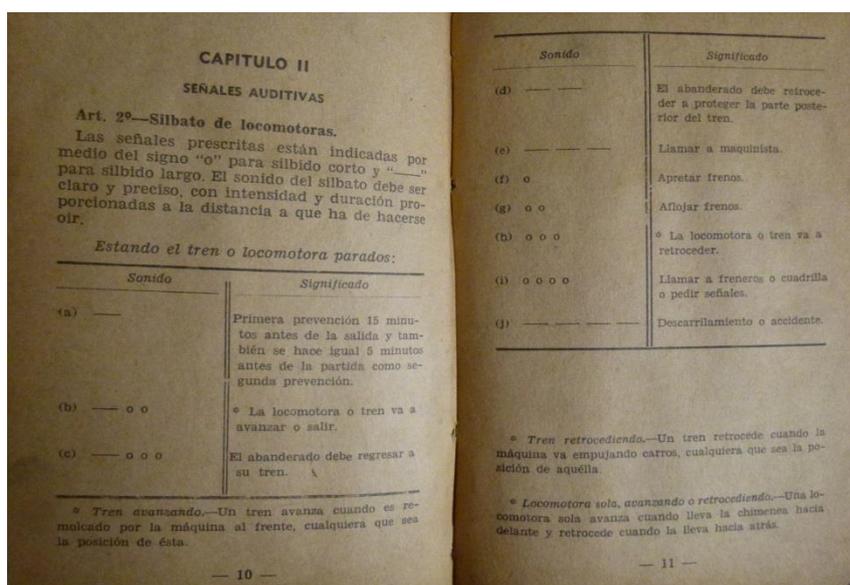


Imagen 43. Señales Auditivas. Reglamento interno de transportes. The Dorada Railway Company. 1947

Las señales visibles se hacían por medio de postes indicadores, banderas, faroles y por los brazos de los trabajadores, con esto se usaban unos colores particulares: el rojo, amarillo y el verde.

En las ilustraciones del reglamento se muestra cómo deben ser los movimientos de los trabajadores al momento de usar las señales visibles (imagen 40) evidenciándose además un modelo a seguir a través de la imagen de un empleado que se muestra elegantemente vestido. Los empleados del ferrocarril debían agudizar y acostumbrar su visión y escucha para su trabajo en la línea férrea y los patios de estación, identificando los límites del espacio, cercanías a municipios, prohibiciones y peligros (Imágenes 44, 45 y 46). Señales que regulaban el uso de los sentidos, y a su vez el uso del tiempo, ya que algunas señales, en especial las auditivas avisaban los tiempos laborales y de descanso en la zona inglesa, a sus trabajadores y demás pobladores de la zona cercana a la estación de ferrocarril y cable aéreo británico.

Estas señales, intentaban recodificar los sentidos, superponiendo rejillas que filtraban lo que se veía y oía, con el fin de agudizar la atención durante las horas laborales para evitar accidentes pero también para mejorar el rendimiento de los trabajadores, al hacer mucho más cercanas y asimilables las normas, prohibiciones y limitaciones desarrolladas por los empleadores de las empresas de transporte.

Manera de usarse:	Significado:	Significado:	Manera de usarse:
(l) Moviéndose horizontalmente a través de la vía.	Parar.	(l) Moviéndose verticalmente en círculo, a brazo extendido, a través de la vía, estando el tren en movimiento.	El tren se ha partido.
(j) Moviéndose verticalmente de arriba hacia abajo.	Seguir.	(m) Moviéndose horizontalmente, encima de la cabeza, estando el tren parado.	Aplicar frenos.
(k) Moviéndose verticalmente en círculo, a medio brazo a través de la vía.	Retroceder.	(n) Sosteniéndose a brazo extendido, sobre la cabeza, estando el tren parado.	Aflojar frenos.

Imagen 44. Señales visibles. Reglamento interno de transportes. The Dorada Railway Company. 1947

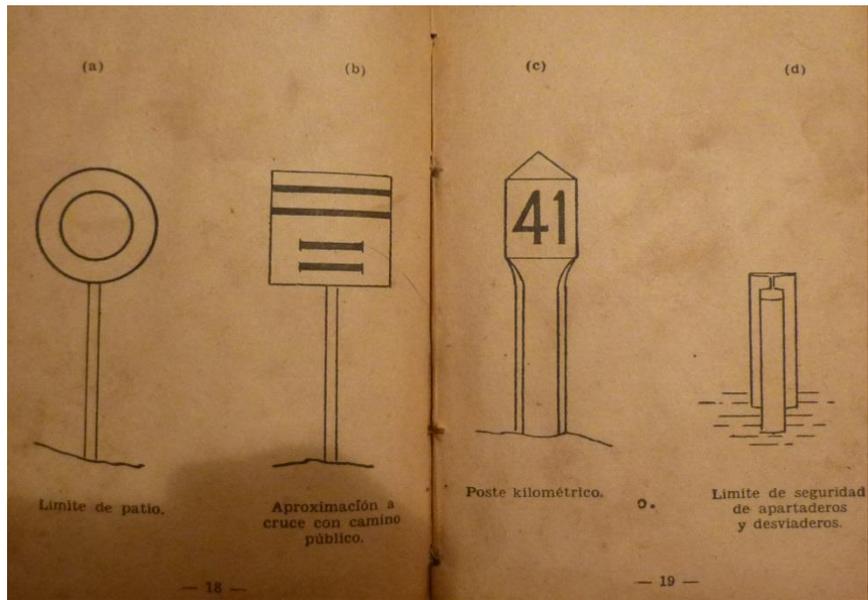


Imagen 45. Señales visibles. Reglamento interno de transportes. The Dorada Railway Company. 1947

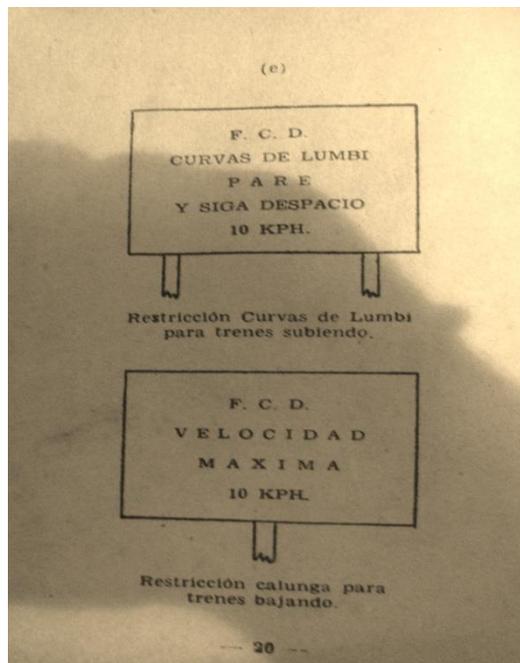


Imagen 46. Señales visibles. Reglamento interno de transportes. The Dorada Railway Company. 1947

El manejo del tiempo

La transición a las sociedades industriales supuso una reestructuración de los hábitos del trabajo, ahora regulado por el reloj, hábitos en los que domina no el quehacer sino el valor del tiempo al ser reducido a dinero, el tiempo se convierte en moneda: “no pasa sino que se gasta.” Para Thompson esta nueva percepción del tiempo generó la formación de nuevos hábitos de trabajo y a imposición de una “nueva disciplina de tiempo, en todos estos modos: la división del trabajo, la vigilancia del mismo, multas, campanas y relojes, estímulos en metálico” (Thompson 1984, 284)

Frente a esta transformación Mauricio Archila apunta: *“Los trabajadores urbanos colombianos de mediados de este siglo, como sus antepasados campesinos, también se levantaban al amanecer; pero, en contraste con aquellos, no era el monótono sonar de las campanas de la Iglesia lo que los despertaba, sino el impaciente ruido de las sirenas de las fábricas. En realidad los ritmos de vida de las grandes ciudades y centros productivos que concentraban asalariados se habían modificado en favor de una nueva concepción del tiempo”*. (Archila 1992, 164)

Con el establecimiento de las empresas inglesas en el municipio de Mariquita, las dinámicas del uso del tiempo de los empleados locales se vieron transformadas por la imposición de nuevos ritmos de trabajo. Se desarrolla así una disciplina del tiempo relacionada con una vigilancia moral y control social de los empleados. Durante su permanencia en las empresas los empleados eran sujetos a ciertas estrategias de control como las fichas de entrada mencionadas por Ignacio Muñoz y recogidas en el capítulo dos de este trabajo, en ellas cada empleado registraba su hora de entrada y salida y eran revisadas diariamente por los administradores ingleses.

Siguiendo con la idea del trabajo regulado y la disciplina de la mano de obra, en el reglamento interno de transportes se apunta, *“artículo 9 es deber de todo el personal de estaciones, maquinistas y conductores controlar permanentemente la exactitud de la hora, a cuyo efecto debe consultarse y aclararse cualquier diferencia que se note”* definiendo la hora de la zona inglesa como la hora oficial de los sitios por donde pasaba la línea férrea. En el Artículo 10 se lee *“suministro de hora reglamentaria- diariamente la oficina de movimiento de Mariquita transmitirá la hora oficial a las estaciones antes de salir el primer tren del itinerario en vigencia.”* (Dorada, Reglamento interno de transportes 1947, 22)

Los empleados locales se regían por el horario de las empresas, Ignacio Muñoz comenta: *“ellos eran a las seis de la mañana tiene que estar ya cambiado y en ropa de trabajo para trabajar, se oía el pito que sonaba a las cinco y media, se tomaba su café y salía, aunque lloviendo, que le daba el agua acá (señala cuello) no le hace, cogía mi ropita, la envolvía en una bolsa de cemento y me iba chapuceando, enchingado y allá llegaba y me cambiaba a ropa de trabajo”* (Muñoz 2002)

Los horarios de la zona del ferrocarril y el cable aéreo regulaban las dinámicas de los trabajadores, antes de lograr la jornada de 8 horas, las horas laborales llegaban a doce, en entrevista realizada por Ernesto Ramírez a Rosendo Díaz trabajador del ferrocarril de la Dorada se destaca: *“El horario de los talleres de Mariquita era de 6:00 am a 6:00 pm. Luego de 6:00 a 11:30 y de 1:30 a 8:30 pm”* (Ramírez 2006, 149) tiempo suficiente para regular al trabajador, desde la observación y seguimiento de sus labores, y el control de sus tiempos: se regulaba cuándo comer, cuándo descansar, cuándo trabajar, además el ritmo de las empresas inglesas marcaba el tiempo también para otras ocupaciones y otros habitantes de la zona aledaña a la zona del ferrocarril.

Por ejemplo, con la permanencia de los ingleses también variaron las dinámicas del control del tiempo y del uso del tiempo libre en los barrios de obreros el Carmen y la Estación. La sirena del ferrocarril no solo marcaba el horario laboral de la zona “Inglesa” también avisaba el inicio de ciertas dinámicas; Beatriz García quien vivía frente a las estaciones, comenta *“A la hora de la salida de esos ferrocarriles, cuando sonaba ese silbato de las estaciones todo ese personal, hombres y mujeres, salían, era muy bonito, muy movido todo”* (García 2012)

El municipio de Mariquita se había caracterizado hasta las primeras décadas del siglo XX como un municipio agrícola y sus habitantes vivían su tiempo marcado por los periodos de lluvia, las festividades religiosas o las cosechas. Con el establecimiento de las empresas extranjeras, el silbato, los horarios y los itinerarios impuestos por las compañías inglesas, empezaron a regir la cotidianidad de los pobladores de la zona continua, no solo en la parte laboral sino también en los espacios sociales, familiares, recreativos o comerciales pues también avisaba a vianderas, comerciantes de comida y/o bebida, cuando llegaba el tren de pasajeros, quienes consumían sus productos.

Frente a la zona inglesa también existían algunas casas locales de prostitución y venta de licor, Beatriz García comenta *“en la tarde cuando sonaba el pito todos los empleados salían para los siete pecados, una casa que compró un señor, lo dividió en varias habitaciones y tenía muchachas allá y venta de licor, cuando sonaba el silbato todos los empleados corrían pa allá, a los siete pecados, eran tremendos”* (García 2012)

El control del tiempo que se buscaba para mayor rentabilidad de las empresas inglesas y para el control de los locales y como forma de regular su trabajo, evidenciado en los itinerarios, horarios laborales, el control de entradas y salidas o la sincronización de la hora. También se adaptaron en beneficio de los locales, usando para otras dinámicas como la recreación, el comercio y actividades sociales. Se da un cambio del guión inglés de control inglés en el tiempo del trabajador para su beneficio.

Si bien existe una herramienta principal, un reglamento puesto en circulación para controlar los locales y formarlos en beneficio propio, estos ponen en evidencia el no cumplimiento de este reglamento, por ejemplo en un accidente ocurrido en las curvas de Lumbí el 23 de junio de 1934 (Rodríguez 1934) ocasionado por la alta velocidad que llevaba un tren mixto al tomar la curva que según el reglamento debía ser de 15 k/h, a pesar de que *“según todos los datos la causa del siniestro fue la imprudencia del maquinista...que tomo la peligrosa curva de Lumbi a más de 45 km de velocidad”* sin embargo Joaquín Pinzón se disculpa con la mala organización del tren que debía ser ordenado según el reglamento de transportes y la situación del terreno, disculpa que evidencia el incumplimiento del reglamento interno de transportes.

La seguridad en la zona inglesa, se cubría por turnos de vigilancia debidamente organizados, para cuidar enseres e instalaciones y mercancías, (Dorada, Reglamento interno de transportes 1947, 80), sin embargo se presentaban robos, accidentes, deterioros de mercancías, especialmente en la línea del cable aéreo entre Mariquita y El Fresno, sin embargo una muestra de la apropiación y defensa del trabajo es el caso de la organización de vigilancia de las instalaciones de las empresas inglesas durante el mes de julio de 1929, durante los hechos ocurridos en el Líbano al norte del Tolima cuando un grupo de 300 pobladores de este municipio, conocidos como los bolcheviques del Líbano, liderados por el zapatero Pedro Narvárez y adscritos al Partido socialista

revolucionario. Protagonizaron un intento de golpe que fue sofocado tres días después por fuerzas del gobierno.

Tiempo durante el cual, los trabajadores de las empresas extranjeras. Cuidaron las instalaciones durante las noches en turnos de vigilancia que recorrían también las calles del municipio y la zona del ferrocarril, el periódico El Tiempo de circulación nacional, lo comenta así: *“Ha sido una nota culminante que merece mención especial, la solidaridad asumida por el personal de obreros y trabajadores del ferrocarril de la Dorada, que unánimemente se ha puesto al servicio de la autoridad civil y de los elementos directos de la ciudad para proteger, llegado el caso, los intereses de la empresa y sus propios hogares”* (1929, 4)

Desvió de los filtros o el uso de estos en provecho de locales

Retomando el planteamiento inicial del capítulo, los administradores ingleses buscaban modificar el comportamiento de los locales para formar sujetos fieles y responsables, sin embargo los empleadores ingleses se quejan de que los trabajadores locales no contaban con las capacidades suficientes para las labores que debían asumir, en una conferencia sobre la crisis de los transportes, dictada por el abogado de la compañía, a los miembros de la SAC en 1919, hace referencia a las nulas capacidades de los trabajadores *“Es una desgracia y es penoso tener que confesarlo... muchos carecen de las más elementales nociones de honorabilidad, de responsabilidad y con su manejo desidioso e inepto y a veces poco honrado, causan daños de graves consecuencias, complican la responsabilidad de las empresas o sus compañías, atraen cargos, enemistades y desprestigios.”* (Gonzales 1919) Para este abogado no solo carecen de capacidad para las labores propias de las empresas de transporte, sino también se representan como sujetos deshonorados, irresponsables y faltos de compromiso, desventajas que traen inconvenientes económicos a las empresas inglesas.

Con el fin de seleccionar el personal para trabajar en el ferrocarril y el cable aéreo, los administradores implementaron estrategias de control, filtros, que el abogado de la compañía describe así: *“La administración del ferrocarril de la Dorada, lucha constantemente con la calamidad a la que estoy aludiendo (los trabajadores locales) busca, escoge, selecciona, toma referencias, pide recomendaciones y con todo, aunque no siempre fracasa, en su intento de contar con un personal de empleados enteramente satisfactorio”* (Gonzales 1919) Unos de estos filtros son las fiadas o recomendaciones,

las personas que solicitaban empleo debían ser “fiadas”, recomendadas por un administrador o por un empleado local de alto cargo, al no tener esta recomendación y sin ser conocido, esta fue entregada algunas veces por los mismos empleadores, dejando a un lado los requisitos.

Ignacio Muñoz comenta como fue fiado por un inglés que no conocía al momento de solicitar el empleo “*cuando yo entré a trabajar al ferrocarril en 1937, en la fila para el empleo el inglés me preguntó ¿Quién lo fía? Yo respondí que nadie, entonces me sacó de la fila y otro inglés que estaba ahí fue y me dijo yo lo fío, un míster Ricard, quien fue mi primer jefe.*” (Ignacio Muñoz, entrevista 2002)

Otros empleados contaban con un familiar dentro de la empresa como Julio García, que se pensionó luego de treinta años de trabajo con el ferrocarril, su padre José García, Maquinista lo presentó en 1922 a la administración inglesa. Rafael Arias hijo del segundo jefe de talleres, a sus 17 años trabajó en los talleres de la estación de Mariquita y como mensajero, para comprarse una bicicleta, “*yo trabaje en los talleres por unas vacaciones, para comprarme una bicicleta, me enganchó mi papá que era el segundo jefe de talleres, ahí trabajé un tiempo y haciéndole mandados a míster Birchall*” (Rafael Arias, entrevista 2012)

A veces estas recomendaciones eran más formales, en 1933 Nicanor Díaz Quintero pensionado por un accidente, enviaba una nota a George Cooper solicitando tener en cuenta a su hijo para algún puesto en el ferrocarril: “*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.*” (Ramírez 2006, 148)

Lucas Bernal quien fuera el contador local de la empresa, un cargo importante en la jerarquía de la administración de The Dorada Railway, recomendaba para empleos en la empresa extranjera a varias personas que se lo solicitaban, “*mi padre era el auditor y después lo nombraron, lo llamaron revisor fiscal, era una especie de ejecutivo ahí en el ferrocarril, entonces le daba puesto a mucha gentecita, ese barrio de aquí, después de*

la avenida Quesada, fue de muchos empleados del ferrocarril que obtuvieron su lote y su casita por el trabajo que tuvieron en el ferrocarril” (Jaime Bernal, entrevista 2012)

Los locales usaron los filtros para la escogencia del personal de la empresa para su beneficio, sin embargo en dinámicas más particulares e íntimas del grupo extranjero, solo unos pocos locales pudieron entrar a su círculo.

División entre extranjeros y locales, Nuevos objetos, nuevas prácticas.

Los ingleses implementaron estrategias de diferenciación, manteniendo ciertas prácticas propias y al construir una ciudadela, externa al casco urbano del municipio, se configuraron como un grupo aparte. Sin embargo fueron trastocadas por los locales a través de la apropiación de objetos y costumbres como algunos elementos domésticos y el vestido. En la zona del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo de Mariquita se desarrollaron y diferenciaron espacios públicos laborales y lugares privados en los cuales el acceso a los locales era restringido. Generando un aislamiento de este grupo del resto de la población y de los trabajadores del ferrocarril y sus familias.

James Scott, argumenta este tipo de aislamiento como un recurso del grupo para *“crear un lugar totalmente aislado de la escena pública donde ya no estén en exhibición y puedan relajarse...el recurso de ritualizar el contacto con los subordinados para que no dejen de cumplir su función y se reduzca al mínimo el peligro de un acontecimiento funesto”* (Scott 2004, 36), o un contacto no controlado con los locales que pudieran debilitar la autoridad del dominador. El propósito es mantener una imagen de dominación, un guion que debe ser seguido también por los locales. Los espacios privados y las practicas particulares que en ellos se desarrollan son medios para ocultar *“...las actividades, los gestos, las expresiones y el vestuario inadecuado para el papel público...Este encierro de las elites no solo les ofrece un lugar para descansar de las tareas formales que les exige su papel, también minimiza la posibilidad de que cierta familiaridad propicie el desprecio o por lo menos deteriore la imagen creada por sus apariciones rituales.”* (Scott 2004, 37)

En relación con este argumento Eliseo Mosquera comenta: *“Ellos tenían sus momentos en que salían, pero más que todo permanecían allá, muy poco los veía uno en la calle”* (Eliseo Mosquera, entrevista 2012) Beatriz García complementa: *“los ingleses, ellos casi no se veían, ellos si se portaban bien con el personal, pero como ellos eran cada uno metido en sus quintas.”* (Beatriz García, entrevista 2002)

A pesar del aislamiento de los extranjeros algunos empleados locales lograron entrar a estos círculos, a veces invitados por los administradores como una forma de estrechar vínculos de lealtad, Jaime Bernal comenta al respecto, *“por ahí había unos cuatro o cinco privilegiados que eran los que estaban más alto en el ferrocarril, podían entrar, de pronto eran invitados a tomar whisky, en fin estas cosas que un subalterno recibe del superior”* (Jaime Bernal, entrevista 2012)

La familia Mosquera además de que su hijo mayor colaboró en varios oficios en la casa de los Kriss, la esposa y las hijas ayudaran en ocasiones particulares como cocineras bajo orientación de la señora Sirly Kriss, también estuvieron en momentos íntimos de la familia como la muerte y entierro de un ciudadano inglés, *“Míster Kriss, el quedó aquí, yo fui el que hice el hoyo para enterrarlo y la lápida que le puse encima la hice yo”* (Eliseo Mosquera, entrevista 2012)

Rafael Arias, como ayudante en los talleres también sirvió para míster Birchall jefe de esa sección y periódicamente entraba en la casa de esta familia *“me tocaba ir a comprar la carne congelada donde don Carlos Gutiérrez Rico, quincenalmente les llevaba el mercado, las carnes y muchas verduras y se lo entregaba a Lucila Forero (mujer local que trabaja como empleada doméstica)”* (Rafael Arias, entrevista 2012)

También en la vestimenta, otros locales, trataron de imitar a los ingleses, como una forma de nivelarse frente a estos, Jaime Bernal comenta sobre esto: *“las señoras y señores que se las daban trataban de imitarlos, vestían como ellos, pantalón blanco de dril, mi madre, le hacía ropa a una esposa de un inglés y copia los modelos que le señalaba la señora.”* (Eliseo Mosquera, entrevista 2012) Evidenciado también en la fotografía en la que aparecen Lucas Bernal y su esposa, en la cual Bernal viste un traje similar al de Nichollas, vestimenta que se diferencia del resto de los locales. (Imagen 37)

Un anhelo de superioridad de los locales que era imposible en las relaciones laborales se representa en los deportes. En una nota publicada en el periódico El Tiempo, respecto a un partido de fútbol realizado en diciembre de 1927 entre empleados locales del ferrocarril y administradores ingleses, se describe así el triunfo de los locales sobre los ingleses: *“después de la reñida lucha obtuvo el triunfo el equipo “Honda” por 2-0. Se notó una gran superioridad de nuestros jugadores sobre los ingleses, los vencedores fueron calurosamente ovacionados por el público”* (1927, 7) el reconocimiento que se

venía luchando por medio de huelgas y movilizaciones y exigencias, desde finales de la década del diez, se ve representado en esta nota deportiva recalcando la superioridad de los jugadores locales y el apoyo de los asistentes.

Dentro del grupo de los locales se dio la transformación de algunas prácticas cotidianas a través del ingreso de nuevos objetos traídos y usados por los extranjeros, con la adaptación y la apropiación de estos. No solo los locales adaptaban para su beneficio nuevos elementos sino que usan materiales y herramientas de su trabajo de las empresas extranjeras, algo prohibido por los administradores ingleses.

Jaime Bernal comenta sobre esto, *“Julio García, el papa de Beatriz García, copió una ducha como la que se habían traído los ingleses, la hizo allá en el taller, aquí todos nos bañábamos con totuma y la familia García tuvo ducha, así también, el inodoro y su descarga, solamente teníamos letrinas fuera de la casa, muchos de los trabajadores empezaron a organizar los baños dentro de la casa con tuberías conectados a pozos sépticos muy diferentes a los baños del municipio”* (Jaime Bernal, entrevista 2012)

También aprovecharon un producto agrícola traído por los extranjeros, el Mangostán, traído desde indonesia por algunos ingleses, Bernal comenta, *“Nos dejaron de recuerdo los mangostinos, cuarenta arboles de mangostino, de ahí salió todo el mangostinero de aquí y de parte del país, mi padre un día nos llevó a la casa un mangostino y lo abrió y nos dio a comer, exquisito, después esa finca fue a poder nuestro a través de un hijo mío y fuimos los primeros en exportar mangostinos al Japón y los únicos, se exportaron cuatro y media toneladas, ellos extraían de por allá de Indonesia, sembraban en Jamaica y aquí llegaban.”* (Jaime Bernal, entrevista 2012)

La movilización

A partir de los años veinte del siglo XX, el sector de asalariados, que había surgido imperceptiblemente en los medios de transporte, las actividades extractivas y las modernas industrias, tomaría las riendas de la protesta popular (Archila 1992, 206) Se da la presión de los sectores populares por mejores condiciones de existencia. Generándose varias manifestaciones en las que se pedían mejores condiciones de vida para los trabajadores

En medio de esa creciente agitación social fue que la clase obrera hizo su irrupción en el escenario público aportando, una forma de presión: la huelga, la primera reseñada históricamente fue la de los trabajadores fluviales de Barranquilla en Febrero de 1910 por el intento de rebaja salarial por parte de los empresarios del transporte por el Río Magdalena, la principal vía de comunicación en la época. (Archila 1992)

Los obreros colombianos comenzaban a identificarse como un grupo social productivo y digno de respeto, tanto en sus condiciones de existencia en los sitios de trabajo, como fuera de ellos, desarrollándose un sentimiento de *comunidad* entre trabajadores de similares condiciones. (Archila 1992) Representado en la huelga, una táctica reelaborada, constantemente desde las prácticas de la cotidianidad.

En respuesta a una serie de desventajas laborales a las que se enfrentaban los locales, durante las primeras décadas del siglo XX, en el municipio de Mariquita y parte del norte del Tolima se dieron las movilizaciones de trabajadores que desembocaron en algunas ocasiones en huelgas. Para 1919 los trabajadores del ferrocarril de la Dorada, iniciaron una especie de trabajo “mediático” para dar a conocer, sus demandas. Con telegramas y “avisos” publicados en la prensa local, se muestra el desarrollo del movimiento y sus participantes. Un ejemplo de esto es la imagen publicada por el periódico El Gráfico sobre la huelga de los trabajadores del ferrocarril de la Dorada (Imagen 47) en la que se reseña como la primera en el país, dejando al margen el desarrollo de otros procesos de las reivindicaciones laborales.

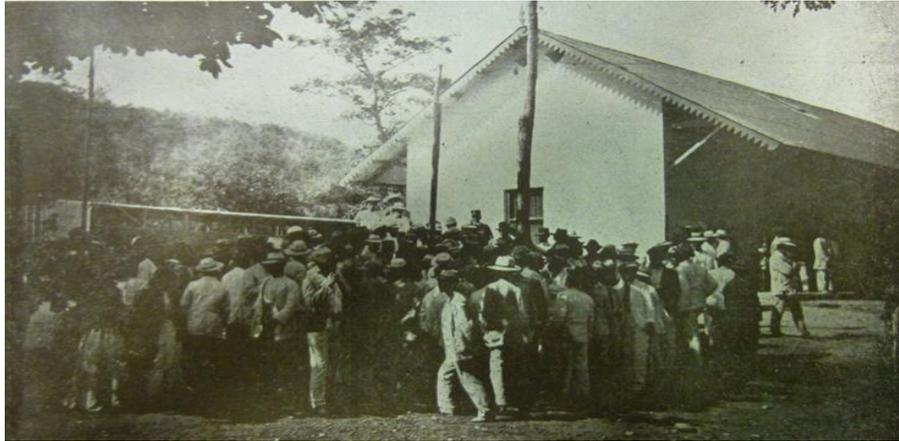


Imagen 47. “La primera huelga en Colombia- Aspecto que presentaba la estación de Honda en la mañana del 9 del presente al declararse los empleados del ferrocarril de la Dorada en Huelga a causa de no satisfacerles algunas exigencias que hacían. Los huelguistas se negaron a trabajar hasta el 11, día en que la empresa por intervención del presidente de la Republica, accedió a concederles un aumento en el salario.” (Grafico 1919)

Este tipo de táctica no fue bien recibida por el establecimiento, por intentar desestabilizar el orden, en el informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento del Tolima se señalaba con preocupación el desarrollo de este proceso, “Pocos días hace, los obreros del ferrocarril de Dorada y los trabajadores de la empresa minera de Frías en Santa Ana, se declararon en huelga y solicitaron de sus patronos aumento de salario y otras ventajas más. La huelga fue en lo general pacífica pero de inmensos perjuicios para el comercio por la paralización del tráfico y del trabajo en empresas en que están comprometidos valiosos intereses, por fortuna el problema se solucionó al cabo de pocos días. El gobierno del departamento en guarda del orden social y del respeto que se le debe a los ciudadanos, dicto órdenes precisas a los alcaldes de la región del norte, señalándoles la conducta que debían adoptar en relación con los conferencistas en conformidad con las reglas del código de policía y los instruyó así mismo en lo que respecta a las huelgas en caso de que estas degeneren en motines o asonadas (...) el gobierno tiene la obligación de reprimir en cumplimiento de sus deberes.” (Tolima 1920, 4-5)

Frente a esto, una muestra del trabajo mediático desarrollado por los trabajadores, se puede evidenciar en el cruce de telegramas, publicados en el periódico El Motor de Honda

“Honda junio 6 de 1924

Ministro industrias Bogotá

Ferrocarril niéganos jornadas de 8 horas exigimos, dice si autoridades establecenla, aplicara disposición díctese. Situación trabajadores, obreros- empresa azarosa. Por favor proveer.

Jefe de obreros

Bonifacio Pérez T.

Honda 6 de junio de 1924

Directorio nacional socialista Bogotá

Ferrocarril niégase concedernos jornada 8 horas, justo reclamo salario. Hoy dirigimonos ministro de industrias, favor activar

Jefe de obreros

Bonifacio Pérez T.” (Motor 1924)

Para este tipo de reclamaciones los administradores extranjeros se excusan de no cumplirlas, en la interpretación de la ley. Para no dar viabilidad a estas reformas, el gerente general del ferrocarril en 1924 W. Major, contesta a los trabajadores, “*Señores Jacinto Cíceros, Julio Grisales, Bonifacio Pérez, Rafael Tobar.*

Respecto a nuestra conversación de hoy y los reclamos que ustedes han hecho, lo siguiente es mi contestación: sobre la cuestión de aumento de salario hasta \$2.00 m.c. por día, siendo esto una cuestión discutible me convendría que sea sometido a arbitrariedades imparciales. Sobre la cuestión de una jornada de ocho horas. Respecto a esta solicitud debo manifestarles que la situación de la compañía sobre el particular es hoy la misma del año pasado, que se tuvo en cuenta en el acuerdo que se escribió el día siete de febrero: la empresa no puede, no debe, introducir en las costumbres del país una modificación de esta naturaleza, pues si el congreso nacional o las autoridades de la republica lleguen a establecerla, tendré el mayor gusto en aplicar la disposición legal inmediatamente que se dicte.

Ferrocarril de la Dorada. W. R. Major. Administrador general.” (El Motor 1924. año VI)

La organización sindical de los trabajadores del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo, mantenían constante comunicación con otros círculos de trabajadores del país, relación en la que intercambiaban información. Entre 1919 y mediados de la década de

los cuarenta los trabajadores del ferrocarril de la Dorada y el cable aéreo de Mariquita y algunas de sus dependencias, desarrollaron 7 huelgas importantes.¹⁴

Logrando varias reivindicaciones laborales, para 1917 una mejora en los salarios con el aumento del 20%, una jornada laboral de nueve horas y pases semanales para viajar en el ferrocarril. En 1919 se alcanzó la jornada laboral de ocho horas y se logró el mejoramiento del servicio médico prestado por la empresa y la entrega de medicamentos, en 1923 se consiguió el descanso remunerado y la indemnización por despido o enfermedad. Las huelgas, movimientos de obreros y su manejo mediático, se elaboraron como una forma de resistencia y de reivindicación de los derechos de los empleados de las compañías inglesas, y su desvió por parte de los locales.

El guion elaborado y desarrollado por los administradores ingleses, y su desvió por parte de los locales muestran como las fisuras de la dominación se usaban para mejorar las condiciones de vidas de los locales.

En este capítulo se estudiaron algunas estrategias de control desarrolladas por los administradores ingleses durante su permanencia en el municipio de Mariquita. Como estrategia principal y buscando mayor rentabilidad se pretendió formar a los locales como personas fieles y diligentes, herramientas como los filtros para escoger el personal, el aislamiento de los ingleses en la parte urbana como en sus prácticas frente a los locales y el reglamento interno con el manejo de los sentidos el ver el oír, el hacer y el control del tiempo.

14 -Ferrocarril de la Dorada y Cable Aéreo de Mariquita 19 abril - 16 mayo 1919

-Ferrocarril de la Dorada y Cable Aéreo de Mariquita 31 dic. de 1919 a 10 enero de 1920 y 19-21 enero 1921

-Braceros Ferrocarril de la Dorada en Beltrán 17-19 agosto 1921

-Ferrocarril de la Dorada 15-23 mayo 1924

-Ferrocarril de la Dorada y Cable Aéreo de Mariquita 8-10 enero 1925

-Ferrocarril de La Dorada y Cable Aéreo de Mariquita 24 dic. - 5 enero de 1935

-Trabajadoras de trilladoras de Honda, Tolima 6-12 julio 1944 (Cultura e identidad obrera. Colombia 1910-1945 1992)

Sin embargo estas estrategias fueron desviadas por los locales para su beneficio propio, buscando el mejoramiento de su calidad de vida y la de sus familias.

Conclusiones

La creciente importancia que cobró la navegación por el río Magdalena, llevó a la zona del norte del Tolima a convertirse en un relevante centro de cruce de caminos y de confluencia de productos de exportación como el tabaco y luego el café. A partir de tal proceso se establecieron agentes comerciales, principalmente ingleses, dado el intercambio y el creciente flujo de mercancías, haciéndose evidente la necesidad del mejoramiento y desarrollo de las vías de comunicación para conectar las regiones productivas y los puertos de salida. En este caso la zona del “Viejo” Caldas y el noroccidente del Tolima con la producción del café y tabaco y el tránsito de pasajeros que llegaban desde o hacia Bogotá,

Estos factores impulsaron el desarrollo de un ferrocarril y luego de un cable aéreo administrado por compañías inglesas con el fin de conectar importantes puntos de producción y a los puertos salida de Ambalema, Honda y La Dorada.

La construcción del Ferrocarril de la Dorada que se inició a finales del siglo XIX, fue terminada en 1906, año en el que prestaba servicio en sus 111 Km de recorrido entre los puertos fluviales de la Dorada y Ambalema. Para 1911 con la construcción del cable aéreo con su punto inicial en el municipio de Mariquita se configuró una zona exclusiva de permanencia de ciudadanos ingleses, administradores de las empresas de transporte, algunos con sus familias, presencia que llevó al establecimiento de un consulado británico en esta zona, para tratar los asuntos principalmente comerciales de los extranjeros en la región del norte del Tolima. Así la presencia británica en Mariquita durante el siglo XX no solo fue económica, con el establecimiento del consulado esta presencia se institucionaliza convirtiéndose en una presencia diplomática y más allá de eso una presencia social y cultural.

A pesar de la escasa información con que se cuenta sobre los ciudadanos ingleses establecidos en Mariquita, existen ciertos registros y se mantienen en la memoria de sus habitantes los recuerdos sobre algunos de los últimos ingleses que permanecieron en el

municipio. A partir de los registros y testimonios en este trabajo se pudo analizar cómo los ciudadanos ingleses que se establecieron en Mariquita se configuraron como una comunidad particular, al mantener ciertas prácticas propias de su cultura y de su país de origen.

La llegada de estos extranjeros se dio en un municipio que para principios del siglo XX se caracterizaba como una zona agrícola. Para el establecimiento y funcionamiento de las empresas de transporte fue necesario el empleo de personal local para las diferentes labores, en las que estos luego se fueron especializando.

Los trabajadores del ferrocarril y el cable aéreo, así como sus esposas e hijos y los habitantes de los barrios de obreros cercanos a la zona inglesa hicieron parte de prácticas desarrolladas a partir del establecimiento de los extranjeros y de las relaciones entabladas con ellos desde lo laboral. Este grupo de personas se distinguía de los otros habitantes del municipio, por la relación con los extranjeros, las dinámicas labores en las que estaban inmersos, los mejores salarios que recibían y la especialización en oficios, además de la adopción de ciertos elementos foráneos, como el vestuario o las técnicas de construcción y los materiales empleados; la adopción de duchas y sanitarios por parte de los locales a partir de los modelos a los que tenían acceso en la zona inglesa, además de la posibilidad de usar las herramienta y materiales de las compañías para fabricar algunos de estos elementos.

La presencia británica tuvo lugar en el desarrollo urbano de una parte del municipio, cercana a la zona del ferrocarril y el Cable, que se diferencia de la zona colonial que prevaleció hasta los primeros años del siglo XX, por sus casas de amplios espacios, calles amplias, zonas verdes, además de contar con acueducto y un cementerio laico construido por los ingleses. Dicho desarrollo urbano incentivó la construcción de barrios de obreros como La Estación y El Carmen, en los que se dio la adaptación de técnicas y materiales de construcción propios de las edificaciones características de los ingleses.

La parte del municipio en que se establecieron los ingleses fue constituida como un lugar dividido en zonas pública y privada. En sus oficinas, talleres, bodegas y estaciones era permitido el tránsito del personal local, sin embargo las casas quintas y sus partes aledañas permanecieron desconocidos a la mayoría de los locales.

En el marco de la presencia inglesa en Mariquita se elaboraron las representaciones que escenificaban a los actores locales y a los extranjeros, y las imágenes que de cada grupo se configuraron. Este trabajo de investigación permitió analizar como en el contexto de la relación permanente entre ingleses y locales se elaboraron unas caracterizaciones de los ingleses por los locales que en términos generales representan al inglés en singular como cercano, amable y familiar, mientras que el inglés en plural aparece como distante, ajeno y flemático. Caracterizaciones elaboradas a partir de las relaciones laborales desarrolladas entre ingleses y locales. Sin embargo en el transcurso de la investigación se hizo visible que estas relaciones no solo se suscribieron a lo laboral, también generaron otro tipo de relaciones, entre ellas las amorosas que trasgredieron tabús de raza y de clase y que dejaron alguna escasa descendencia, aunque estas en general no fueron bien vista ni por locales ni por los ingleses.

Por otra parte, el establecimiento de las empresas inglesas en el municipio de Mariquita, jalonó el desarrollo económico de este y de la región del norte del Tolima. Sin embargo tales empresas también se caracterizaron como empresas que incumplían los acuerdos y normativas consignadas en contratos celebrados con el estado colombiano.

Con esta investigación se logró analizar cómo durante la permanencia de las compañías inglesas en Mariquita se desarrollaron algunas estrategias de control por parte de los administradores ingleses. Dichas estrategias apuntaban al beneficio y rentabilidad de la compañía extranjera, desarrollando unas normas y estableciendo unos comportamientos que trascendieron de lo laboral a la cotidianidad de familiares de empleados y vecinos de la zona inglesa.

En lo laboral a través de un reglamento interno de transportes, en el que consignaba y se ponía en circulación, normas, restricciones comportamientos, símbolos y señales, usados por los ingleses en su pretensión de transformar los empleados locales, en personas “atentas, diligentes y fieles en el desempeño de sus deberes”. Sin embargo y frente a esta intención de los ingleses, los locales improvisaron algunas tácticas, entendidas como prácticas de desvío, producidas por los débiles, que se desarrollaron en los escenarios de dominación, aprovechando para si las fallas y fisuras de esta, improvisando tácticas como las huelgas, desvío de filtros para emplearse en las compañías o el acercamiento a los extranjeros y la inserción en algunas de sus prácticas. Se desarrollaron entonces por casi cincuenta años estrategias para controlar y

transformar a los trabajadores locales y diferentes formas en que estos las desviaron o las adaptaron para su beneficio.

Los locales, se apropiaron de las normas que elaboraron los ingleses o las escenificaron tan bien, que continuaron con prácticas laborales desarrolladas durante el trabajo con los extranjeros, prácticas de eficiencia y responsabilidad y siguieron representando la compañía inglesa y a los ciudadanos británicos como escuelas de trabajo y personas correctas, lejanas pero también cercanos amables y buenas personas. Los habitantes locales que tuvieron que ver de alguna forma con la presencia extranjera en Mariquita, se representan así mismos como diligentes eficaces y buenos trabajadores, formación que recibieron en el intercambio con los ingleses.

Sin embargo también evidencian en sus representaciones y prácticas como su permanencia en la compañía y el mejoramiento de sus condiciones requirió la improvisación de algunas tácticas como la huelga, el uso del tiempo, su inserción a dinámicas y espacios ingleses, la copia de elementos foráneos como el vestido o la construcción y el desvío de los filtros para entrar a trabajar a las compañías o el uso de estos en benéfico propio.

Con este trabajo se pretende dar otra mirada a las relaciones y las practicas y las representaciones elaboradas de estas, en las relaciones que se entablaron entre locales un grupo de extranjeros en un lugar determinado de Colombia, pues estas relaciones se venían abordando desde lo económico, lo ingenieril, desde los aportes de los migrantes o lo anecdótico. Así se elabora una aproximación a como fueron las dinámicas en que se desarrollaron las relaciones de poder o dominación entre migrantes y locales.

Partiendo desde una perspectiva social y cultural se analizaron las relaciones entre inmigrantes y habitantes locales, teniendo en cuenta las prácticas y representaciones que sobre estos se elaboraron durante su presencia. Estas representaciones y prácticas culturales se estudiaron a partir del análisis de variadas tipos de fuentes como prensa, archivos particulares y públicos, fotografías, informes, novelas y un reglamento interno de transportes.

Además de identificar relaciones de jerarquía y poder entre los mismos locales generadas por las dinámicas que se desarrollaron durante la permanencia de ingleses en Mariquita, diferentes al resto de la población que desarrollaron una distancia entre los

locales, no solo en la separación física urbana, sino también en el mejoramiento y transformación de estilo y calidad de vida, además de su cotidianidad y en la mentalidad y su forma de ver el mundo.

La caracterización del contacto entre inmigrantes y agentes locales, debe partir de la idea de que no son relaciones gratuitas e inocentes, sí que se desarrollan desde unas relaciones de poder y dominación y los intereses de cada grupo. Relaciones que desarrollan unas prácticas que a su vez elaboran unas representaciones de cómo se ven y como ven a los otros mostrando no solo las formas de dominación sino también las sutiles formas de la resistencia.

Entrevistas

Rafael Arias, 2012

Jaime Bernal, 2012

Leonor Carrillo, 2009

Beatriz García, 2002

Eliseo Mosquera, 2012

Enrique Mosquera, 2012

Ignacio Muñoz, 2002

Fuentes primarias

Aguilera, Miguel. «Página histórica: Una excursión a Mariquita.» *El Gráfico*, volumen 25 n° 1265 de febrero de 1936: 616-617.

Caicedo, Juan Esteban. *Julia*. Bogotá: Imprenta de Luis M. Holguín, 1901.

Colombia, Gobierno de. «IV Contrato celebrado con el señor Tomás Germán Ribón, reformatorio de los marcados con los números 47 y 49 de 1893, y todos los anteriores a estos contratos, con referencia al ferrocarril de la Dorada. En las secciones de Arrancaplumas a Buenos Aires y Bu.» *Contratos y disposiciones vigentes sobre el ferrocarril de la Dorada*. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1915.

Colombia., Contraloría General de la República de. *Las condiciones económico-sociales y el costo de vida de la clase obrera en la ciudad de Mariquita*. Estudio, Bogotá: Imprenta Nacional, 1948.

Cromos. «La inauguración de la estación terminal del cable aéreo.» *Cromos* XIII (Febrero 1922).

Dorada, Railway company The. *Reglamento interno de transportes*. Bogotá: El Gráfico, 1947.

El Motor. 7 de Noviembre de 1922. Año VI.

El Motor. Miércoles 4 de Junio de 1924. Año VI.

El Motor. Sábado 7 de Junio de 1924. Año VI.

El Motor. Miércoles 19 de Junio de 1924. Año VI.

El Motor. Miércoles, 10 de Septiembre de 1924. Año VII.

El Renacimiento. 8 de julio de 1905.

El Tiempo. «El Equipo "Honda" de futbol derrotó a los ingleses de The Dorada Railway.» 20 de Diciembre de 1927: 7.

El Tiempo. «Los deplorables sucesos ocurridos en el Libano.» 31 de julio de 1929: 4.

Escobar, J.N. *El Motor*, 16 de Agosto de 1924. Año VII.

Fonnegra, Carlos. «Mariquita.» *Revista Pan*, febrero 1937: 135-144.

Gonzales, Gabriel. «El Ferrocarril de la Dorada y el problema de los transportes.» *El Tiempo*, 9 de Noviembre de 1919: 3a-4a.

Grafico, El. «La primera huelga en Colombia.» *El Grafico*, 10 de Diciembre de 1919.

Honda, Alcaldia municipal. «Archivo de entradas y salidas de extranjeros 1925.» Honda.

Koppel, Frank A. *Recuerdos de Frank A. Koppel para sus nietos*. Bogotá: Antena, 1942.

Motor, El. *El Motor*, 7 de Junio de 1924.

Palex, J. *La Voz de Caldas*, Sabado, 15 de Mayo de 1926 N° 97.

Pereira, Benjamin. «Mariquita.» En *Hojas de cultura popular colombiana*, de Varios. Bogotá: Imprenta nacional de publicaciones, 1866.

Rodriguez, Carlos. «Fueron tres los heridos en el siniestro de Mariquita.» *El Tiempo*, 24 de Junio de 1934: 6.

Romero, Ismael Jose. *Descripción de los ferrocarriles de Colombia y viaje por el río Magdalena para uso de escuelas y colegios: é irinerario para viajeros*. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1906.

Tolima, secretaria de gobierno. *Informe del secretario de gobierno al gobernador del departamento*. oficial, Ibagué: Imprenta Departamental, 1920.

Tolima, secretario de hacienda. *Informe que presenta el secretario de hacienda al señor gobernador del departamento del Tolima* . Ibagué: Imprenta Departamental, 1931.

Smith, Stephen. *Cocaine Train. Tracing my bloodline through Colombia*. London: Little, brown and company, 1999.

Urdaneta, Emilio Cuervo Marquez- Alfredo Ramos. «El cable aéreo de Manizales.» *Revista Moderna*, 1 de Febrero de 1916. Tomo III Año II n° 15 : 143.

Fuentes secundarias

Archila Neira, Mauricio. «Fuentes orales e historia obrera.» En *Los usos de la historia de vida en las ciencias sociales*, de Thierry Lulle , Lucero Zamudio Cárdenas y Pilar Vargas, 281-296. Santa Fe de Bogotá: Anthropos, 1998.

- Archila, Mauricio. *Cultura e identidad obrera. Colombia 1910-1945*. Bogotá: Cinep, 1992.
- Bejarano, Jesús Antonio. *El Régimen agrario. De la economía exportadora a la economía industrial*. Bogotá: La carrera inéditos Ltda, 1979.
- Bejarano, Jesús Antonio. «La economía.» En *Manual de Historia de Colombia Tomo III*, de compilación, 17-79. Bogotá: Procultura, 1984.
- Bejarano, Jesús Antonio. «La economía.» En *Manual de Historia de Colombia Tomo III*, de Procultura, 17-79. Bogotá: Procultura, 1984.
- Bergquist, Charles. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910). La Guerra de los Mil Días. Sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: Banco de la República- El Ancora editores, 1999.
- Bergquist, Charles. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910). La Guerra de los Mil Días. Sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: Banco de la República- El Ancora Editores., 1999.
- Betancourt Echeverry, Dario. «Memoria individual, memoria colectiva y memoria histórica. Lo secreto y lo escondido en la narración y el recuerdo.» En *La práctica investigativa en ciencias sociales*, de Absalom Jiménez Becerra y Alfonso Torres Carrillo. Bogotá: UPN, Universidad Pedagógica Nacional, 2006.
- Certeau, Michel De. *La invención de lo cotidiano. Artes del hacer I*. México: Cultura Libre, 2000.
- Chartier, Robert. *Escribir las prácticas. Foucault, De Certeau, Marin*. Buenos Aires: Ediciones manantial, 1996.
- De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano. 1 formas de hacer*. México: Universidad Iberoamericana. Instituto tecnológico y de estudios superiores de occidente, 2000.
- Deas, Malcom. «La influencia inglesa -y otras influencias- en Colombia.» En *Nueva Historia de Colombia Tomo III*, de Compilación, 161-182. Bogotá: Planeta, 1989.
- Dube, Saurabh. *Sujetos Subalternos. Capítulos de una historia antropológica*. México: El Colegio de México. Centro de estudios de Asia y África, 2001.
- Ferguson, Niall. *El Imperio Británico. Como Gran Bretaña forjó el orden mundial*. 3ª edición. Barcelona: Debate, 2011 .
- Giddens, Anthony. *The constitution of society. Outline of the theory of structuration*. Los Angeles: University of California press, 1984.
- Gutiérrez, José Bernal. «Los informes británicos del Distrito Consular de Málaga (1863-1912). Una clasificación.» *Isla de Arriaran*, 2004: 221-232.
- Guzmán, Ángela Inés. *La ciudad del río Honda*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia , 2002.
- Hering Torres, Max S. & Pérez Benavides, Amada. «Apuntes introductorios para una historia cultural desde Colombia.» En *Historia Cultural desde Colombia*, de Compilación, 15-46. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2012.

Lázaro, Julian Andres. «Presencia extranjera en Barranquilla: El caso de los alemanes, sus actividades económicas y el final de su influencia en la urbe caribeña, 1930-1941.» *Memorias: Revista digital de historia y Arqueología desde el Caribe* n° 16. 16 de septiembre de 2012. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1794-88862012000100007&script=sci_arttext.

Leal Villamizar, Lina María. *Colombia frente al antisemitismo y la inmigración de judíos polacos y alemanes. 1933- 1948*. Tesis de maestría, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011.

Leguizamón, Fernando García. «Protestantes, evangélicos y pentecostales: aclaraciones conceptuales preliminares en un campo de investigación social.» *Folios*, julio 2012: 171-187.

Lida, C. E. *Inmigración y exilio. Reflexiones sobre el caso español*. México: Siglo XXI editores s. a de c. v en coedición con el Colegio de México, 1997.

Melo, Jorge Orlando. «La evolución económica de Colombia 1830-1900.» En *Manual de Historia de Colombia Tomo II*. Bogotá: Procultura, 1984..

Ortega, Alfredo. *ferrocarriles colombianos, Tomo II*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1922.

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

—. *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Imprenta nacional, 1923.

Palacios, Marco. *El café en Colombia: 1850-1970. Una historia social y política*. México: Ancora editores, 1984.

Penhos, Marta. «Frente y perfil. Una indagación acerca de la fotografía en las prácticas antropológicas y criminológicas en Argentina a finales del siglo XIX y principios del XX.» En *Arte y antropología en la Argentina*, de Marta Penhos, 15-64. Fundacionespigas, 2005.

Pérez, Gustavo Ángel. *Colgado de las nubes. Historia de los cables aéreos en Colombia*. Bogotá: Nomos S.A, 1997.

Poveda Ramos, Gabriel. *Carrileras y Locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Colombia: Fondo Editorial EAFIT, 2010.

Ramírez, José Ernesto. «Ingenieros Ingleses en el Noerte de Tolima.» *XI Congreso Colombiano de Historia*. Bogotá: Universidad Nacional, 2000.

Ramírez, José Ernesto. «Ingenieros Ingleses en el Norte de Tolima.» *Boletín bibliográfico y cultural* (Universidad Nacional) 43, n° 71-72 (2000): 139-164.

Ramírez, José Ernesto. «Ingenieros ingleses en el norte del Tolima.» *Boletín cultural y Bibliográfico* (Banco de la República) 43, n° 71-72 (2006): 139-164.

Ramírez, José Ernesto. «Ingenieros Ingleses en el Norte del Tolima.» *XI Congreso Colombiano de Historia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000. 11.

Scott, James C. *Los dominados y el arte de la resistencia*. Primera reimpresión. México: Ediciones Era, S A de C. V., 2004.

Thompson, Edward P. *Tradición, revuelta y conciencia de clase*. Segunda edición. Barcelona: Crítica, 1984.

Torres Carrillo, Alfonso. *Pasados Hegemonicos, memorias colectivas*. Bogotá: Encuentro Internacional de Historia oral "Oralidad y archivos de la memoria", 2005 , 15.

Tovar Zambrano, Bernardo. «La economía colombiana 1886- 1922.» En *Nueva Historia de Colombia Tomo V Economía, café, industria.*, de compilacion, 9-51. Bogotá: Planeta colombiana editorial S. A., 1989.

Archivos fotográficos de particulares

Isabel de Urdaneta. Bogotá.

Beatriz García. Mariquita, Tolima.

Claudia Ruiz, Iván Herrera. Bogotá.

Guillermo Giraldo. Mariquita, Tolima

