

EL IMPACTO DE LAS PETROLERAS EXTRANJERAS EN COLOMBIA: EL CASO DE STANDARD OIL, 1919 – 1930

MARÍA TERESA RIPOLL*

RESUMEN

Este trabajo examina el papel del Estado colombiano en las negociaciones con las compañías extranjeras para la explotación de hidrocarburos en Colombia en la década de 1920. Se toma como estudio de caso las desventajosas negociaciones del gobierno colombiano con la Standard Oil de Nueva Jersey, controlada por la familia Rockefeller, a través de dos filiales: la Tropical Oil Company, para la explotación de los primeros yacimientos petroleros colombianos, y la Andian National Corporation, para la construcción del primer oleoducto Barrancabermeja-Cartagena. El trabajo se basa en la investigación de archivo que realizó la autora en 2015, en el Rockefeller Archive Center, en Sleepy Hollow, Estado de Nueva York. La principal conclusión es que, en esa época, Colombia carecía de las instituciones financieras, los conocimientos técnicos y la legislación petrolera para poder pactar de manera justa la explotación de sus recursos mineros. El débil Estado colombiano no estaba en condiciones de asumir la explotación de sus recursos, y menos aún de imponer las condiciones de negociación a unas millonarias corporaciones petroleras con gran poder de manipulación política.

* La autora es profesora de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad Tecnológica de Bolívar. Correo electrónico: mariateresa.ripoll@gmail.com. Este trabajo es una versión revisada de la ponencia que presentó en el Congreso de la Asociación de Historia Económica del Caribe (AHEC), reunido en Puerto España, Trinidad, del 4 al 8 de noviembre de 2015. Las citas en español de textos originalmente en inglés fueron traducidas por la autora. Recibido: febrero 22 de 2016; aceptado: mayo 6 de 2016.

Palabras clave: Colombia, petróleo, Standard Oil de Nueva Jersey

Clasificaciones JEL: N46, N56, Q34

ABSTRACT

The Impact of Foreign Oil Companies in Colombia: The Case of Standard Oil of New Jersey, 1919 – 1930

This essay examines the role of the Colombian government in negotiations with foreign companies for the exploitation of oil deposits in the 1920's. The case of Standard Oil of New Jersey, controlled by the Rockefeller family, is analyzed through two of its subsidiaries: Tropical Oil Company, for the exploitation of the first oil deposits in Colombia, and Andian National Corporation, for the construction of the first pipeline between the oil fields of Barrancabermeja and the Caribbean port of Cartagena. This study is based on research by the author at the Rockefeller Archive Center, Sleepy Hollow, New York. The main conclusion is that, at that time, Colombia lacked the financial institutions, the technical know-how and the proper legislation that would have enabled it to negotiate fairly the exploitation of its mineral resources. The weak Colombian state was in no condition to assume this and much less to impose terms on very wealthy oil corporations with great capacity for political manipulation.

Keywords: Colombia, oil, Standard Oil of New Jersey

JEL Classifications: N46, N56, Q34

I. INTRODUCCIÓN

La gran transformación industrial de los Estados Unidos se produjo en las décadas posteriores a la Guerra Civil (1861 - 1865). Antes del conflicto, el país era el quinto productor mundial de manufacturas. Al finalizar el siglo XIX pasó a ser el primero, duplicando la producción manufacturera de Inglaterra, que había sido hasta entonces el país líder. Con el cambio de siglo, las exportaciones de manufacturas de Estados Unidos se habían globalizado (Johnson, 1999, p. 531). Fue

así como en el transcurso de cinco décadas Estados Unidos se transformó en la primera potencia industrial (Mokyr, 1999).

La vuelta del siglo coincide también con el surgimiento de las modernas empresas multinacionales, entre las que destacan las compañías petroleras, como Royal Dutch Shell, International Harvester y Standard Oil de Nueva Jersey, firmas que se caracterizaron por tener la oficina principal en su país de origen (home-country), mientras mantenían operaciones de negocios en países huéspedes (host-countries) (Wilkins, 1998, p. 188). Para su gran expansión fue fundamental, además del desarrollo de nuevas tecnologías, la formación de redes más amplias de distribución y transporte, así como la integración vertical de los procesos de producción.

La expansión de las compañías petroleras extranjeras en América Latina tuvo profundos impactos en la región, que variaron según el nivel de desarrollo económico del país huésped (Wilkins, 1974). América Latina atravesaba entonces por un período de rápido crecimiento económico basado en exportaciones de materias primas a Europa y Estados Unidos. Este desarrollo, que no fue homogéneo, moldeó los efectos que tuvieron sobre estos países el arribo de las primeras petroleras extranjeras.

El arribo en América Latina de las compañías petroleras norteamericanas fue una expresión más de la expansión del capitalismo norteamericano en el vecindario, especialmente visible en países de Centroamérica y del Caribe insular desde finales del siglo XIX. La presencia en esos países de multinacionales como la United Fruit Co., la South Puerto Rico Sugar Co. o la Cuban American Sugar Co., anunciaba ya ese desplazamiento de inversionistas norteamericanos en la región, que se incrementó especialmente después de la Primera Guerra Mundial. Como señala Oscar Zanetti, (2012, p. 75) para el caso de la producción azucarera:

La actuación de capitalistas estadounidenses en los negocios azucareros antillanos [Cuba, Puerto Rico, República Dominicana] era ya perceptible en las décadas finales del siglo XIX, aunque el movimiento inversionista como tal no alcanza una escala significativa hasta comienzos de la siguiente centuria, momento a partir del cual el capital norteamericano se desplegará sobre las islas en tres etapas sucesivas.

Los países del área tenían, además, motivos suficientes para no querer desafiarse a la primera potencia económica del hemisferio: entre 1900 y 1925, Estados Unidos había invadido cinco veces a Honduras, tres a República Dominicana, Nicaragua, Cuba y Panamá, dos a Haití, y una a Guatemala y El Salvador (Bucheli,

2007, p. 12). Además, Estados Unidos había apoyado con éxito las independencias de Cuba y de Panamá, en defensa de sus intereses económicos en esos países. Según el historiador Marcelo Bucheli, los países de la cuenca del Caribe adoptaron políticas acomodaticias hacia Estados Unidos, y en la década de los años veinte competían entre sí por atraer capital norteamericano (Bucheli, 2007, p. 12).

Con la llegada de las compañías petroleras extranjeras, en los años veinte, se inició en Colombia la explotación de hidrocarburos, en momentos en que el país atravesaba un auge de crecimiento del sector externo, sostenido por el incremento en las exportaciones de café y los mejores precios internacionales. Era un crecimiento exportador muy vulnerable, basado en un solo producto, el café, y en un solo cliente, Estados Unidos, y en comparación con otros países de la región, un crecimiento muy limitado, ya que las exportaciones colombianas representaban apenas el 2% del total de las exportaciones en América Latina (Arias, 2011, p. 21).

La estrategia organizacional de las grandes compañías petroleras consistió en mantener también en el exterior la integración vertical del proceso de producción, que comprendía las etapas de exploración, explotación, transporte, refinación y comercialización. Con base en estudios de caso de las industrias del banano en Colombia y de nitratos en Chile, Bucheli sostiene que la integración vertical de las corporaciones multinacionales en países pobres no fue sólo un proceso económico, sino también un proceso político que se vio afectado por la dinámica social y política del país huésped, y por las relaciones entre el país huésped y el país de origen de la multinacional:

Yo propongo un análisis histórico del papel que tuvo la política en la integración vertical de las industrias del banano y los nitratos durante los siglos XIX y XX... Supongo que el Estado opera no sólo como un actor político sino también como un actor económico. De manera similar, supongo que la empresa multinacional es un actor político y económico. El Estado puede generar las condiciones que permitan una alta o baja transferencia de riqueza de la multinacional a la sociedad local. Esta capacidad, sin embargo, depende de la fortaleza de las instituciones locales y del relativo poder diferencial entre la multinacional y el Estado local. (Bucheli, 2007, p. 6).

En la propuesta de Bucheli, el Estado opera como un actor político y económico, al igual que la multinacional extranjera que opera en el país huésped. El Estado lo es porque con sus decisiones tiene el poder de generar las condiciones necesarias para que se dé una transferencia de riqueza de la multinacional a la sociedad local. Esta capacidad dependerá, dice Bucheli, de la fortaleza de las ins-

tituciones locales y de las diferencias relativas de poder entre la multinacional y el gobierno local.

El objetivo central de este trabajo, siguiendo un poco la tesis de Bucheli, es analizar bajo una perspectiva histórica el papel del Estado colombiano en las condiciones pactadas con las compañías extranjeras que iniciaron la explotación de hidrocarburos en Colombia. El análisis se hace a través de dos negociaciones entre el gobierno colombiano y la petrolera extranjera, que marcan el inicio de la explotación de hidrocarburos en Colombia en los años veinte: una es el traspaso de la Concesión De Mares a la Tropical Oil Company para la explotación de los primeros yacimientos petroleros; la otra es el contrato con la Andian National Corporation para la construcción del primer oleoducto que operó en el país para exportar el petróleo de la Concesión de Mares. Ambas compañías extranjeras, la Tropical y la Andian, ocultaron o intentaron ocultar su condición de filiales de la Standard Oil de Nueva Jersey al negociar estos contratos.

En el acopio de la documentación, además de fuentes secundarias, la autora se sirvió de fuentes primarias no muy conocidas en Colombia, como es la correspondencia de los señores John D. Rockefeller, padre e hijo, con quien parece ser su secretario y consejero personal del momento, Bertram Cutler. Esta correspondencia trata principalmente sobre las inversiones y negocios de la Standard Oil en Colombia entre 1924 y 1933. Fue consultada por la autora en abril de 2015 en el Rockefeller Archive Center, en Sleepy Hollow, Estado de Nueva York, bajo la siguiente referencia: Office of the Messrs. Rockefeller Records, Business Interests, Series C (FA 312), Folder Standard Oil Companies – Andian National Corporation, 1924-1933, Box 120, Folder 899. En lo que sigue, esta fuente será citada como Rockefeller Archive Center (RAC).

II. LOS INTERESES DE STANDARD OIL EN COLOMBIA

Al iniciarse el siglo xx, dos de las más grandes petroleras internacionales, la Royal Dutch Shell y la Standard Oil, rivalizaban por el control de los recursos petroleros en Estados Unidos, Asia y América Latina.¹ Según dos historiadores nor-

¹ La Royal Dutch Shell se formó en 1907 de la unión de la compañía holandesa Royal Dutch, que para entonces exploraba y distribuía petróleo en India y China, y la británica Shell que exploraba en Texas. La Standard Oil se formó en 1870 en Cleveland, Ohio. En 1900 tenía un capital declarado de us\$108 millones, 20 filiales, 65.000 empleados, una producción anual de 30 millones de barriles de crudo y obtenía beneficios anuales de us\$100 millones. (Sédillot, 1977, pp. 103 y 120-121).

teamericanos, la expansión de las grandes compañías petroleras norteamericanas en América Latina fue más una cuestión de supervivencia que de dominio imperialista, motivada por el desarrollo de una fuerte competencia interna por los mercados, compartidos con petroleros independientes (Brown y Linder, 1998).

La Standard Oil penetró en América Latina en tres etapas: a partir de 1880, exportando crudo y sus derivados; más adelante, adquiriendo concesiones en estos países, cuando empresarios independientes extranjeros comenzaron a penetrar la producción doméstica; y una tercera etapa, a partir de 1912, mediante la adquisición de pequeñas compañías en los países huéspedes, para expandir su producción y no perder participación en los mercados de la región (Brown y Linder, 1998, p. 126).

La Standard Oil inició sus negocios oficialmente en Colombia en 1919, durante la tercera etapa, con la adquisición de la Concesión de Mares. Existen, sin embargo, testimonios de la vinculación de la Standard a Colombia desde 1912, a través de la Compañía Explotadora de Petróleo creada por el colombiano Diego Martínez Camargo para explorar la región del Sinú, en el Caribe colombiano (Ripoll, 2007, pp. 115-117). Atrajo la atención de la petrolera extranjera la hoya del río Sinú, donde Martínez Camargo había ubicado minas en una extensión de 10.930 kilómetros cuadrados, en los distritos de Montería, San Onofre, Cereté y Loricá (Martínez Camargo, 1928, pp. 6-9). Entre 1913 y 1914, según testimonio de Martínez Camargo, la Standard había iniciado la perforación de tres pozos y construido varias obras de infraestructura en la zona, cuando la Primera Guerra Mundial les obligó a suspender las remesas de material desde Estados Unidos, lo que paralizó esta iniciativa (Martínez Camargo 1928, pp. 11-12; Isaza y Salcedo 1991, p. 130; Ripoll, 2007, p. 117; P. L. Bell, 2012/1921, pp. 177-178).²

La Standard Oil de Nueva Jersey inició la explotación oficial en Colombia, como ya se dijo, mediante la adquisición de la Concesión De Mares, en 1919, y con el contrato de la construcción de un oleoducto. A continuación se examinan los hechos que rodearon estos dos contratos. En ambos casos la Standard Oil negoció con el gobierno colombiano a través de compañías fachada, previamente

² Isaza y Salcedo sostienen que la Compañía Explotadora de Petróleo, creada por Martínez Camargo para taladrar en la zona del Sinú, trasladó sus derechos a una casa holandesa de Rotterdam, que a su vez vendió sus derechos a la Standard Oil, todo ello en el curso de un año (Isaza y Salcedo, 1991, p. 130). Según P. L. Bell, el interés de la Standard en la zona decayó porque, aunque se perforó a profundidad, sólo se encontraron “vestigios de petróleo en muy pequeñas cantidades” (P. L. Bell, 2012/1921, p. 178).

registradas como compañías independientes en el Estado de Delaware, Estados Unidos, y en Toronto, Canadá. Solo después de haber sido aprobados los contratos, el gobierno colombiano las identificó como filiales de la Standard Oil.

III. LAS IRREGULARIDADES DE LA CONCESIÓN DE MARES

La Concesión De Mares había sido adjudicada al colombiano Roberto De Mares en 1905, durante el gobierno del general Rafael Reyes (1904 - 1909). La Concesión otorgaba a De Mares el privilegio de explotar los yacimientos petrolíferos del sitio conocido como Las Infantas, en el departamento de Santander, por espacio de 30 años. Las tierras de la Concesión abarcaban un área total de 528.980 hectáreas (5.290 kilómetros cuadrados), una zona colindante con el río Magdalena que se extendía por el norte hasta el río Sogamoso, por el oriente hasta la cordillera oriental, y por el sur hasta el río Carare. A cambio de esta Concesión, De Mares se comprometía a entregar al Estado colombiano una participación del 15% sobre el producto neto, y a iniciar los trabajos en un plazo de 18 meses. En caso de no hacerlo así, la Concesión caducaba de forma automática.³

De Mares no logró llevar a cabo la explotación de los yacimientos, pero se las arregló para conservar la Concesión caduca hasta 1916, cuando consiguió interesar a un grupo de petroleros norteamericanos, con experiencia práctica en México y Estados Unidos, pero sin capital. Estos petroleros norteamericanos, Milo C. Treat, Mike Benedum y George Crawford, vinieron a Colombia en enero de 1916 a conocer la zona de la Concesión, donde el petróleo afloraba a la superficie. Entusiasmados con las perspectivas del negocio, registraron en Delaware una compañía, la Tropical Oil Co., con un capital suscrito de un millón de dólares y 200.000 acciones, con el objeto de adquirir la Concesión De Mares.

El traspaso de la Concesión De Mares a la Tropical Oil Co. se firmó el 25 de agosto de 1919. La operación no sólo trasladó un contrato que había caducado sino también modificó varias de sus cláusulas, algunas a favor de la compañía extranjera. Por ejemplo, se redujo el monto de las regalías que la compañía debía pagar al Estado colombiano, del 15% al 10% del producto bruto. Además, la

³ Todo lo relativo a las condiciones en que fue pactada la Concesión De Mares, en éste párrafo y los siguientes, se basa en De la Pedraja (1985, pp. 187-193).

compañía debía construir una refinería, y usufructuar de sus productos en el mercado nacional, y un oleoducto; ambas obras debían revertir al Estado al término de la Concesión. Estos empresarios norteamericanos no tenían la menor intención de explotar la Concesión; su objetivo era especular con su posesión, como hicieron con gran provecho económico un año más tarde.

En efecto, al año siguiente la Standard Oil, bajo la presidencia de Walter C. Teagle, tomó la decisión de adquirir la Concesión de Mares. Los socios de la Tropical Oil Co. negociaron entonces este segundo traspaso de la Concesión, y en el mes de agosto de 1920 acordaron entregar las acciones de la Tropical a la Standard Oil a cambio de USD \$33 millones representados en acciones de una filial de la Standard Oil, la International Petroleum Corporation Ltd.⁴

Es decir, la Concesión de Mares, que había caducado en 1907, fue traspasada en dos oportunidades desconociendo su invalidez, la primera en 1919 a la Tropical Oil, y la segunda, en 1920, a la Standard Oil, con gran ganancia para los fundadores de la Tropical, sin todavía haber extraído el primer barril de crudo y sin que el Estado colombiano tuviera participación alguna en esta ganancia. De esta forma, la explotación de la Concesión de Mares se inició 15 años después de la adjudicación que hizo el gobierno colombiano, modificadas las condiciones bajo las que había sido pactada, y sin que los colombianos supieran que el concesionario era una compañía fachada de la Standard Oil de Nueva Jersey.

Estas maniobras de las compañías petroleras fueron producto, en parte, de la falta de claridad en la legislación vigente sobre la propiedad del subsuelo en los regímenes mineros que se fueron conformando a lo largo del siglo XIX. Por ejemplo, un elemento común en los regímenes de minas expedidos por los Estados que conformaron la Confederación Granadina y los Estados Unidos de Colombia, en la segunda mitad del siglo XIX, (salvo Panamá), fue el reconocimiento al propietario del suelo del derecho sobre las minas diferentes a las de oro, plata, platino, cobre y piedras preciosas (Azuero, *et al.*, 2001, p. 40).

⁴ De la Pedraja (1985, p. 74) cita como fuentes la biografía de la Standard Oil de Gibb and Knowlton y la revista *Fortune*, de enero 1941. Otro punto de vista sobre el monto del valor pagado por la Standard Oil a estos empresarios se puede consultar en Villegas (1982, pp. 81-83). Villegas afirma que, en números redondos, la Standard Oil pagó a los petroleros de Pittsburgh USD\$40 millones por la Concesión De Mares, suma que se cargó a la cuenta de inversiones de la empresa en Colombia. El pago se hizo con acciones de la International Petroleum Ltd. de Canadá, subsidiaria de Imperial Oil y a su vez dependencia de la Standard Oil de Nueva Jersey. Su fuente principal es la revista *América Futura*. Una tercera fuente sobre el tema, inédita, es la correspondencia personal de John D. Rockefeller, hijo, con diferentes subalternos sobre el negocio de la Andian. En esta correspondencia se dice que la Tropical Oil Co. recibió a cambio de la Concesión De Mares el 25% de las acciones de la International Petroleum Co. (Carta de Bertram Cutler a John D. Rockefeller, hijo, sin fecha, RAC).

Con la Constitución de 1886, la soberanía de los Estados pasó a la Nación, incluyendo el dominio de las minas. En 1919 el Congreso expidió la Ley 110, que adoptó un nuevo Código Fiscal para toda la Nación. Este Código reiteró lo dispuesto por la Ley 30 de 1903, en el sentido de incluir expresamente el petróleo entre las sustancias que fueron reservadas por el Código Fiscal de 1873 como bienes de la Nación (Azüero, *et al.*, 2001, p. 42).

El gobierno de Marco Fidel Suárez (1918 - 1921), a quien le correspondió negociar las condiciones del contrato con la Tropical Oil Co., intentó proteger aún más la propiedad de los recursos mineros del país mediante un decreto que reafirmaba, entre otros puntos, la propiedad estatal sobre el subsuelo, y obligaba a las compañías petroleras a someter sus actividades a la fiscalización del gobierno. El decreto del presidente Suárez fue motivo de discordia con las compañías petroleras, y dejó entrever el poder de manipulación de las petroleras ante el Congreso norteamericano. Como mecanismo de presión para avanzar en la defensa de sus intereses, la compañía petrolera consiguió del Congreso norteamericano el aplazamiento indefinido de la aprobación del Tratado Urrutia-Thompson, pactado desde 1914, mediante el cual Estados Unidos otorgaba una indemnización a Colombia de 25 millones dólares por la pérdida de Panamá.⁵

El decreto del presidente Suárez, causa de la discordia, tuvo que ser derogado. En su lugar se aceptó una doble propiedad sobre el subsuelo: la que daba el derecho a los particulares con títulos de propiedad anterior a 1873, y los expedidos después de esa fecha, que daban derechos al Estado (Villegas, 1982). Según las fuentes de Villegas, un memorando de la Legación americana instruyó al gobierno colombiano sobre los lineamientos que debían regir la política petrolera en el país. Y acto seguido la Corte Suprema de Justicia, bajo la influencia de abogados colombianos pagados por las compañías norteamericanas, dio su visto bueno a la nueva Ley 120 de 1919, que acogió todas las sugerencias del gobierno de Estados

⁵ El Tratado Urrutia-Thompson entre Colombia y Estados Unidos fue firmado el 6 de abril de 1914 por los plenipotenciarios Thadeus A Thompson, de Estados Unidos, y Francisco José Urrutia, de Colombia. Su objetivo era solucionar el conflicto suscitado por el apoyo que dio Estados Unidos a Panamá para su separación de Colombia en 1903. El Tratado estipuló una indemnización a Colombia de usd\$25 millones, y desde junio de 1914 esperaba su aprobación en el Congreso norteamericano. Informada la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso norteamericano del decreto en cuestión, decidió aplazar indefinidamente la aprobación del Tratado para presionar al gobierno colombiano. Una vez derogado el decreto causa de la discordia, el Tratado Urrutia-Thompson fue ratificado por el Congreso norteamericano, siete años después de haber sido firmado. Sobre la relación entre la aprobación del Tratado Urrutia-Thompson y la política petrolera colombo-americana en este período, véanse Villegas (1982, pp. 37-75). También abordan el tema De la Pedraja (1985) y Rippy (1981).

Unidos. El presidente de Colombia, Marco Fidel Suárez, se vio entonces obligado a renunciar a la Presidencia de la República antes de terminar su mandato por haber cedido a esas presiones.

La Ley 120 de 1919 fue la primera norma que reguló en forma expresa e independiente el tema del petróleo en Colombia. La Ley declaró de utilidad pública la explotación de hidrocarburos y la construcción de oleoductos y creó la “servidumbre del oleoducto” a favor del contratista constructor del oleoducto. De esa fecha en adelante la legislación relacionada con el tema petrolero fue apareciendo en la medida en que se fue desarrollando la industria petrolera en el país (Azuelo, *et al.*, 2001, pp. 53-61).

IV. EL CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL OLEODUCTO BARRANCABERMEJA-CARTAGENA

La Tropical Oil Company inició la explotación de los yacimientos de Santander, construyó la refinería en Barrancabermeja, inaugurada en 1923, y suministró combustibles y lubricantes a todo el país. El siguiente paso era construir el oleoducto para poder exportar el petróleo de su concesión, desde Barrancabermeja hasta el puerto de Cartagena, lo que también había quedado estipulado en el traspaso.

El 31 de agosto de 1924, durante la administración del presidente Pedro Nel Ospina (1922 – 1926), se aprobó finalmente el contrato para la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena con la compañía canadiense Andian National Corporation Ltd., una empresa en apariencia independiente de la Tropical. Esto cambiaba los términos del traspaso de la Concesión a la Tropical, según los cuales la concesionaria sería directamente responsable de la construcción del oleoducto. La modificación fue una maniobra calculada por el presidente de Standard Oil, Walter Teagle, como se puede comprobar en la correspondencia personal de Rockefeller. En esta correspondencia, Cutler le explica a Rockefeller el argumento de Mr. Teagle para evitar que fuera la Standard (Tropical Oil) la que apareciera como propietaria del oleoducto. El párrafo en que se alude al tema dice así:

(...) Mr. Teagle declaró que esa cuestión había sido cuidadosamente pensada y que había muchas razones para que el oleoducto no se considerara bajo el control de

la Standard Oil Co. Él dijo que la Concesión a la compañía debía expirar en 30 años con todo revirtiendo al Gobierno [colombiano]. Si el oleoducto fuera propiedad de la Tropical Oil, él también debe revertir al Gobierno. Las tarifas del oleoducto pueden ser ajustadas cada cinco años, y va a transportar petróleo de otras compañías, y se puede asegurar mejores tarifas si aparece como una compañía ajena a la Standard Oil (...) (Carta de Bertram Cutler a John D. Rockefeller, hijo, diciembre 4 de 1924, RAC. Traducción de la autora. También lo es el subrayado).

La razón de este cambio, como vemos, fue evitar que el oleoducto revirtiera al Estado colombiano una vez vencidos el término de 30 años de la Concesión. Al expirar la Concesión De Mares, todos los bienes de la Tropical debían revertir a la Nación. Por lo tanto, solo si contrataban por separado el oleoducto con una compañía independiente, como se creía era Andian National Corporation, podrían conservar el monopolio del transporte de crudo en Colombia, todo el tiempo que lo desearan, y manipular las tarifas del transporte del crudo, como en efecto sucedió en el contrato pactado con la Andian por 50 años.

Las condiciones del contrato con la Andian para la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena contribuyeron a exacerbar los ánimos nacionalistas en el Congreso colombiano, y una comisión investigadora nombrada por el Congreso en 1925 selló las oficinas de la Andian y confiscó sus archivos en Bogotá. El examen de la correspondencia puso en evidencia los nexos de estas compañías con la Standard Oil, y además el pago de sobornos que involucraban al presidente de la Andian en Colombia, capitán James Flanagan, y a abogados y funcionarios colombianos, incluido el presidente de la República, Pedro Nel Ospina, y su ministro de Industrias, Esteban Jaramillo (Villegas, 1982, pp. 87-102). Estas investigaciones, sin embargo, no produjeron ningún resultado judicial.⁶

El artículo más controvertido del contrato del oleoducto se refería a la tarifa de 95 centavos de dólar por barril, que la compañía cobraba al gobierno para transportar el crudo que le correspondía (por concepto de regalías) hasta el puerto de Cartagena. La Tropical cancelaba sus regalías al gobierno en barriles de petróleo que el gobierno debía transportar hasta el puerto para su exportación. Las tarifas cobradas, sumadas a otras condiciones que puso la Andian para el

⁶ Esta correspondencia de la Andian fue reproducida por Villegas (1982, pp. 87-102). Todos los documentos sobre este negociado fueron publicados en ediciones sucesivas de *El Espectador*, durante los meses de septiembre y octubre de 1925. Otros textos críticos de la voracidad de las compañías petroleras norteamericanas son los de Rippey (1981) y De la Pedraja (1985).

transporte del crudo del gobierno, minimizaban las ganancias de este, hasta el punto que debió renunciar a exportarlo y se vio obligado a vender el petróleo de sus regalías a la Tropical en Barrancabermeja a precios fijados por la Andian (Villagas, 1982, pp. 108-109; De la Pedraja, 1985, p. 203).

V. LA INVERSIÓN EN EL OLEODUCTO BARRANCABERMEJA-CARTAGENA

En la correspondencia examinada en el Rockefeller Archive Center, los estimativos de la Standard Oil sobre el costo de la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena oscilan entre USD \$10 y USD \$11 millones. En cuanto a las fuentes de financiación, se descartaron de entrada los bancos norteamericanos porque, como había dicho Mr. Donnell, presidente de Ohio Oil Co., accionista del oleoducto y amigo íntimo de Rockefeller padre,

[...] Si el oleoducto va a producir mucho dinero [...] sería lamentable dejar que los banqueros aseguren las acciones como bonos para cuando los bonos sean redimidos por acciones sean ellos quienes reciban altos dividendos durante años. (Citado en carta de Cutler a Rockefeller, hijo, septiembre 4 de 1924, RAC).

El oleoducto que construyó la Andian fue financiado por la firma Jesup & Lamont, mediante la emisión y venta de 10.000.000 de bonos al 6% anual a 15 años, con garantía adjunta.⁷ La garantía (*warrant*) de cada bono otorgaba al tenedor el derecho a comprar 20 acciones de la compañía, a USD \$10 cada una. La mayoría de los bonos fueron adquiridos por los Rockefeller y sus más cercanos colaboradores. Una cantidad menor fue vendida al público en general a través de Jesup & Lamont. John D. Rockefeller, hijo, había contemplado la posibilidad de adquirir la totalidad de los bonos emitidos, pero desistió de la idea por sugerir-

⁷ Jesup & Lamont Inc. fue una tradicional firma corredora de bolsa en Manhattan, que quebró en julio de 2010, un mes después de haber sido intervenida por el gobierno de los Estados Unidos. La compañía había sido fundada en 1877 por dos financistas neoyorkinos, James Jesup y Lansing Lamont. El futuro económico de Estados Unidos estaba representado entonces en petróleo y ferrocarriles. John D. Rockefeller, padre, acudió a esta firma cuando necesitó obtener capital financiero para fundar Standard Oil, entre otras compañías, y también para la construcción del afamado Rockefeller Center, un gran conjunto de edificios en Manhattan, a finales de los años veinte. (Consultado en Google-History, Jesup & Lamont, 20 de junio de 2015).

cia del presidente de Standard Oil, el señor Teagle, quien recomendó dejar libre al público en general una porción de los bonos para atraer a algunos tenedores y accionistas colombianos (Cutler a Rockefeller, hijo, febrero 28 de 1933, RAC).

De la emisión total de 10.000.000 de bonos, John D. Rockefeller, hijo, adquirió el mayor número, 4.190.000; John D. Rockefeller, padre, 2.000.000; el presidente de la Standard Oil, señor Teagle, 185.000, y el señor Donnell, presidente de la Ohio Oil Co., 1.000.000. Los bonos restantes fueron distribuidos en Pittsburgh, Canadá, Colombia y Europa. Jessup & Lamont recibió una comisión de 25.000 dólares (Cutler a Rockefeller, hijo, 20, 21, 23 y 28 de enero de 1925, RAC).

La cotización de los bonos en abril de 1925, un año antes de que comenzara a operar el oleoducto, varió entre USD \$103 y USD \$104 por bono. En agosto de 1926, un mes después de comenzar a operar el oleoducto, los bonos se cotizaban a USD \$160 por unidad, contra USD \$99 pagado por los Rockefeller en 1924 (Cutler a Rockefeller, hijo, 24 de abril de 1925 y 14 de agosto de 1926, RAC).

El oleoducto comenzó a operar en julio de 1926. En carta del 27 de agosto, un mes después, el secretario privado de John D. Rockefeller, hijo, le aconsejaba cambiar sus bonos por acciones, porque el negocio del transporte prometía arrojar buenas ganancias, gracias a las altas tarifas y a las perspectivas de un aumento de la producción en el futuro próximo. Al cambiar bonos por acciones podían ejercer su derecho como accionistas de adquirir una proporción de nuevas acciones por valor de USD \$10 cada una. Esto se debía a la garantía (*warrant*) adjunta, que otorgaba al propietario, como ya se dijo, el derecho de suscribir 20 acciones extras por cada bono, pagando USD \$10 por acción (Cutler a Rockefeller, hijo, 27 de agosto de 1926, RAC). El presidente de la Standard Oil aconsejaba hacerlo porque esperaba grandes ganancias de la compañía.

En 1928 la Andian decidió retirar aproximadamente tres millones de bonos del mercado, pagando USD \$105 por bono más intereses. La Andian calculaba que había unos cinco o seis millones de bonos en manos de tenedores, de los cuales Rockefeller, hijo, poseía 4.176.000. En estas circunstancias era aconsejable retirar los bonos del mercado, ya que las condiciones de las tasas habían cambiado desde junio de 1926. Rockefeller, hijo, poseía, además, 104.750 acciones que se cotizaban en el mercado en pequeños lotes a cerca de USD \$50 la acción. En un año el valor sus acciones se había quintuplicado (Cutler a Rockefeller, hijo, mayo 2 de 1929, RAC).

Estos valores habían cambiado para 1933, cuando Estados Unidos se hallaba en medio de la Gran Depresión. Según la correspondencia consultada, en 1933

la Standard Oil, a través de su filial, la International Petroleum Corporation, poseía el 95% de las acciones de Andian. Sin embargo, el secretario consejero, Bertram Cutler, en carta de febrero de 1933, le aconsejaba a Rockefeller, hijo, vender sus acciones de Andian, ante una oferta de USD \$18,50 por acción, lo que justificaba en los siguientes términos:

Es una compañía que está fuera de Estados Unidos y no es una de las compañías más importantes de la Standard Oil. Si vendemos a 18,50 por acción, Ud. recibirá aproximadamente 2.345.000 dólares. La mayoría de las otras acciones están considerablemente más bajas de lo que estaban en marzo pasado. La Andian National Corporation no tiene deudas y tiene alrededor de 9 dólares por acción en efectivo y en bonos del gobierno canadiense, siendo su otro activo el oleoducto en la República de Columbia [sic]. Ha pagado en los últimos años dos dólares por acción en dividendos. Ha sido una buena inversión mientras la hemos tenido y una de las pocas que podemos vender ahora con ganancias (Cutler a Rockefeller, hijo, febrero 28 de 1933, RAC).

Por la siguiente nota de Cutler, fechada marzo 1 de 1933, sabemos que Rockefeller aceptó su sugerencia y vendió sus 125.700 acciones de la Andian, a USD \$18 cada una, al presidente de la International Petroleum Corporation de Canadá, adueñándose así esta filial del 95% del total de las acciones de la Andian.

El oleoducto de la Andian fue terminado en 1926 en un lapso de 18 meses. El tendido de su tubería conectó el patio de tanques de Barrancabermeja, Santander, con el puerto terminal de Cartagena. Tenía una longitud de 538,3 kilómetros, nueve estaciones de bombeo y una capacidad inicial de transportar 30.000 barriles de crudo diarios. Durante su construcción empleó a 4.000 trabajadores colombianos, de los cuales 3.000 eran jornaleros, con un salario diario que osciló entre uno y cinco pesos, y que estaba por encima de los salarios rurales de 1926. Los empleados extranjeros eran cerca de 370. La totalidad de los materiales utilizados en la construcción del oleoducto debieron ser importados (Báez y Ripoll, 2001, pp. 35-42).

El 1° de julio de 1926 atracó en los muelles de la zona de Mamonal, en Cartagena, el primer buque tanque en recibir petróleo colombiano bombeado desde el corazón del país. Zarpó a Nueva York el 3 de julio llevando en su cisterna 87.128 barriles de crudo. En ese momento el oleoducto sólo contaba con el tendido de una línea de tubería. Al año siguiente una segunda línea se tendió paralela a la primera, incrementando la capacidad transportadora del oleoducto a 58.000

barriles de crudo por día (b.c.d). De nuevo, en 1945, se incrementó su capacidad con la instalación de ocho estaciones auxiliares de bombeo localizadas en los centros hidráulicos del sistema, a 30 kilómetros de cada estación principal.

A partir de esta última ampliación, el oleoducto prestó servicios de transporte a Shell, y para 1956 manejaba el transporte de Shell, Texas, y del fuel-oil de Intercol y de Exxon. En 1963 la Andian vendió a la Empresa Colombiana de Petróleos, ECOPETROL, un tramo del oleoducto, ya que el crudo extraído de la Concesión de Mares era consumido en su totalidad por la refinería de Barrancabermeja. Para 1979, la Andian construyó una tercera línea de bombeo entre Yariri y Barrancabermeja. El oleoducto Barrancabermeja-Cartagena prestó servicios hasta agosto de 1984, cuando se inició el bombeo del nuevo oleoducto Barrancabermeja-Coveñas-Cartagena para el transporte de fuel-oil o combustóleo para la exportación (Báez y Ripoll, 2001, pp. 43-53).

VI. EL LEGADO DE LA ANDIAN EN CARTAGENA

Entre 1919 y 1923, los cartageneros fueron sorprendidos con la llegada de varios representantes de la Andian National Corporation a la ciudad. Venían con la misión de elegir el sitio más conveniente sobre la bahía para la construcción del puerto y muelle petrolero, que habría de ser el punto terminal del oleoducto tendido desde Barrancabermeja. Con ese propósito en mente estos desconocidos representantes de la Andian adquirieron en los años siguientes la casi totalidad de las tierras que colindaban con la bahía interna y externa de la ciudad (Cuadro 1).

Al mismo tiempo, el capitán James Flanagan, representante legal de la compañía, consiguió en 1922 el privilegio del control y usufructo de la infraestructura existente en el puerto de Cartagena para el manejo de la carga, incluido el ferrocarril Cartagena-Calamar, importante para la introducción de mercancía hacia el interior del país por el río Magdalena. Esta operación también quedó registrada en la correspondencia de Rockefeller, hijo, así:

Esta concesión tiene una vida de 50 años a partir del 1° de octubre de 1923, que puede extenderse por acuerdo de las partes. La concesión garantiza a la compañía el derecho a operar bajo una tarifa, lo que asegura un poder de ganancia definitivo y adecuado. La compañía también tiene el derecho exclusivo, extendido por

CUADRO 1
*Compras de tierras de la Andian National Corporation
 en Cartagena, 1920 – 1924*
 (pesos oro)

Año	Predio	Valor
1920	Hacienda en Tierrabomba (730 has.)	50.000
	Península de Bocagrande (66 has.)	50.000
	Isla Coquito, Barú (1.045 has.)	---
1922	Hacienda de J. B. Mainero y Trucco	61.500
	Cevallos y San Pedro Mártir (400 has.)	18.000
	Seis caballerías en Pasacaballos	10.000
1924	Segunda porción Hacienda J.B. Mainero y Trucco	45.000

Notas: (1) has.: hectáreas. (2) La Hacienda de Juan Bautista Mainero y Trucco estaba conformada por un conjunto de fincas vecinas, así como de potreros y pequeñas granjas, que Mainero fue adquiriendo poco a poco y que, con el tiempo, formaron un conjunto muy extenso de tierras cuyos límites se extendían desde la bahía de Cartagena, por el norte, hasta la cabecera de Turbaco por el sur, y desde el municipio de Turbana por el oriente, hasta Albornoz por el occidente. Se trataba de un gigantesco globo de tierras, cruzado en parte por el ferrocarril Cartagena-Calamar y dotado de puertos y embarcaciones sobre la bahía. Allí Mainero mantenía un promedio de 1.500 cabezas de ganado, y un establecimiento para producir cal, tejas y ladrillos (Molina, 1998, p. 98). No se menciona la extensión de esta propiedad ni su avalúo en la fuente consultada.

Fuente: Archivo Histórico de Cartagena, Sección Notarías.

19 años a partir de 1924, de controlar todas las tarifas del tráfico marítimo en el puerto de Cartagena, operar los muelles, las bodegas, etc., que fuesen necesarias. La compañía es dueña de todos los muelles y bodegas hoy en operación, además de 10 millas del frente portuario, abarcando sitios ventajosos para la construcción de otras bodegas, muelles y mejoras portuarias por el estilo (RAC, Box 120, Folder 899, en el primer documento de esta carpeta).

La compra masiva de tierras que bordeaban la bahía fue, tal vez, una medida preventiva y de seguridad que le dio a la Andian la opción de poder elegir el sitio más apropiado para construir el muelle terminal del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena. Una vez elegida la zona de la antigua hacienda Mainero y Trucco, la compañía prescindió poco a poco de las tierras adquiridas, ofreciéndolas a in-

versionistas a través de la Compañía Mamonal Ltd. Otros terrenos fueron donados posteriormente a entidades oficiales y privadas, como la Armada Nacional, el Instituto de Crédito Territorial, la Zona Franca Industrial y Comercial, el Club Campestre, y otras. De igual manera, la libre utilización de muelles, bodegajes y el ferrocarril Cartagena-Calamar, durante la construcción del oleoducto, obedeció a la necesidad de disponer ampliamente de este corredor de carga para la recepción y movilización de todo el material, máquinas y tuberías, que debió importar para llevar a cabo esta empresa.

En una ciudad pequeña, como Cartagena en 1920, produjo zozobra el comportamiento inexplicable de una compañía extranjera que en pocos años se adueñó de un importante globo de tierras colindantes con la bahía, y del manejo de toda la infraestructura portuaria, sin aun haber formalizado el contrato de la construcción del oleoducto, que era la razón de su presencia en Colombia. En las siguientes décadas, el capitán James Flanagan contribuyó a disipar la desconfianza al emprender una efectiva campaña de relaciones públicas que produjo resultados positivos en la comunidad cartagenera. Además del oleoducto y las obras en el puerto, la Andian intervino en la construcción de una carretera de 25 kilómetros entre Cartagena y Pasacaballos, financiando la totalidad de la obra y asumiendo el 25% de los costos. En 1932, financió más de una tercera parte de un nuevo muelle en la isla de Manga, que el gobierno contrató con la Frederick Snare Corporation, así como los dragados en la bahía y en el Canal del Dique. El costo del nuevo terminal marítimo de Manga, hoy ocupado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, fue estimado en USD \$2.850.000 (*Diario Oficial*, 1933). En 1930 inauguró en Mamonal un hospital de 100 camas que existió hasta 1950. Urbanizó el sector de Bocagrande, inicialmente construyendo viviendas para sus empleados. Construyó un edificio de siete pisos para sus oficinas, en la Plaza de la Aduana, inaugurado en 1929 (Meisel, 2000, pp. 37-40).

Algunos jubilados de la Andian, al ser interrogados sobre su experiencia laboral en la empresa, mostraron sentimientos de gratitud hacia la compañía, al considerar que ésta había hecho un aporte positivo en la formación de capital humano en la ciudad, por la continua capacitación que brindó a sus empleados a lo largo de su existencia, y que se prolongó en 1957 con la inauguración de la Refinería de Cartagena administrada conjuntamente por Intercol y la Andian hasta 1973, cuando fue vendida a ECOPEPETROL (Báez y Ripoll, 2001, pp. 49-50).

No se podría decir lo mismo desde el punto de vista fiscal, puesto que la presencia de la Andian en la ciudad no mejoró el recaudo de las rentas municipales o departamentales, ya que el contrato del oleoducto, en su Artículo 14, eximía a

la compañía “de todo impuesto departamental o municipal, directo o indirecto, de cualquier clase que sea, tanto en el transporte de la maquinaria como en los impuestos fluviales”. Además, pagaba los impuestos sobre la renta en Bogotá, en la Tesorería General de la Nación, en los que el departamento de Bolívar participaba en un 30%, una suma insignificante (*Ibid.*, p. 51).

Tampoco tuvo mayor relevancia para Cartagena convertirse en el primer puerto exportador de petróleo en Colombia, puesto que ni el petróleo ni el transporte ni la producción de derivados era capitalizado por Colombia sino por las compañías extranjeras, gracias a los excesivos beneficios pactados con el gobierno colombiano y a la inexistencia de una legislación favorable a los intereses económicos del Estado (*Ibid.*, pp. 51-52).

Los pocos beneficios de corto plazo para el país se reducen aún más si se tienen en cuenta las ganancias que obtuvieron las filiales de la Standard Oil en 50 años de explotación de los recursos nacionales. Un indicador es el volumen y el valor de las exportaciones petroleras que hizo la Standard desde Colombia tan sólo en los 10 primeros años de explotación de la Concesión de Mares (Cuadro 2).

CUADRO 2
Colombia: Exportaciones de petróleo, 1926 – 1936
(barriles y pesos corrientes)

Año	Barriles de 42 galones	Valor por barril	Valor total
1926	4.642.249	2,07	9.609.455
1927	13.679.199	1,68	22.981.020
1928	17.911.168	1,47	26.329.416
1929	18.600.869	1,51	28.087.312
1930	19.113.106	1,43	27.331.741
1931	16.989.060	0,96	16.309.497
1932	15.321.540	1,13	17.313.340
1933	11.805.701	0,93	10.979.301
1934	16.477.173	1,67	27.516.878
1935	15.949.330	1,82	29.027.780
1936	16.436.955	1,72	28.271.562

Fuentes: *Anuario General de Estadística 1936*, p. 132; y Valbuena (1947, p. 291), citado en De la Pedraja (1985), p. 198.

VII. A MANERA DE CONCLUSIÓN

El poder desplegado por las filiales de Standard Oil, (Tropical Oil Co. y Andian National Corporation) en sus negociaciones con Colombia en los años veinte fueron una manifestación más de las formas como operó el capitalismo norteamericano en expansión en América Latina, especialmente después de la Primera Guerra Mundial. La Tropical Oil consiguió moldear a su conveniencia cualquier intento del Estado colombiano de ejercer su derecho a regular y fiscalizar la explotación de los recursos naturales del país. De la misma manera, la Andian pudo iniciar en Cartagena acciones conducentes a la elección del sitio del puerto terminal del oleoducto años antes de que el contrato para su construcción fuera aprobado por el Congreso de la República, y sin tener que dar explicaciones a las autoridades locales. Y una vez aprobado el contrato por el Congreso colombiano, la Andian no encontró resistencia alguna para monopolizar la infraestructura del corredor de carga por la ruta de Cartagena. Era la forma de proceder de las grandes corporaciones norteamericanas en expansión en el vecindario.

El Estado colombiano no estaba en condiciones de asumir la explotación de sus recursos mineros, y menos aún de imponer las condiciones de negociación a unas millonarias corporaciones petroleras que demostraron tener gran poder de manipulación política al interior del Congreso norteamericano. En los años veinte no existían en Colombia las instituciones financieras, ni los conocimientos técnicos, ni la legislación petrolera que se requería para poder pactar de forma justa y equitativa la explotación de los recursos mineros del subsuelo colombiano con la poderosas petroleras extranjeras. Estaba todavía fresca en la memoria de los colombianos el papel decisivo que había tenido Estados Unidos en la separación de Panamá de Colombia.

En una nación pobre, con una población de mayorías analfabetas, que en la década de los años veinte iniciaba un lento proceso de urbanización, la construcción del oleoducto representaba una colosal obra de ingeniería de cuya inversión se esperaban beneficios para el país entero y para un amplio sector de la población. La explotación de sus yacimientos petroleros y la construcción del oleoducto que conectaría a Barrancabermeja con el puerto de Cartagena representaba para muchos una oportunidad de trabajo y de capacitación, en una sociedad en la que seguía siendo un privilegio de muy pocos acceder a una educación superior. Colombia en los años veinte tenía unos seis millones de habitantes, en su mayoría campesinos que habitaban las zonas rurales. Las tasas de analfabetismo

rondaban el 70% de la población mayor de 14 años (Arias, 2011, p. 27). Todavía en el censo de 1951, tan solo el 10% de los habitantes de Cartagena había completado la educación secundaria, y sólo el 0,96% tenía educación universitaria (Báez y Ripoll, 2001, p. 49).

REFERENCIAS

Fuentes primarias

Anuario General de Estadística 1936, Cámara de Comercio de Cartagena.

Archivo Histórico de Cartagena

Diario Oficial (1933) No. 22.233, “Contratos modificativos de algunas especificaciones del celebrado con Frederick Snare Corporation, sobre construcción del puerto de Cartagena”, No. 22.233, marzo 9.

Rockefeller Archive Center

Fuentes secundarias

Arias, Ricardo (2011), *Historia de Colombia contemporánea (1920 – 2010)*, Bogotá: Universidad de los Andes.

Azuero, Fernando, Isamary Barrios, Beatriz Burgos, Carlos Cañón, Wilson Gómez, y Clara Páez (2001), *Algunos aspectos jurídicos de la propiedad del subsuelo petrolífero frente a las minorías étnicas*, Tesis de Grado, Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Báez, Javier, y María Teresa Ripoll (2001), *Desarrollo industrial y cultura empresarial. La Andian National Corporation y la Refinería de Mamonal, 1920 – 2000*, Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional del Caribe.

Bell, P. L. (2012/1921), *Colombia. Manual comercial e industrial, 1921*, Bogotá: Banco de la República.

Brown, Jonathan, and Peter Linder (1998), “Oil”, in Steven Topik and Allen Wells (editors), *The Second Conquest of Latin America. Coffee, Henequen, and Oil during the Export Boom*, Austin: University of Texas Press.

Bucheli, Marcelo (2007), “The Politics of Vertical Integration in Extractive Industries: Business History and Political Economy”, *Working Papers*, University of Illinois, [Available at: https://business.illinois.edu/working_papers/papers/07-0112.pdf, Consulted: May, 2015].

- Burgos, Remberto (2000/1965), *El general Burgos*, Bogotá: Gobernación de Bolívar, Instituto Internacional de Estudios del Caribe.
- Congreso de la República de Colombia (1919), Ley 120 de 30 diciembre, “Sobre yacimientos o depósitos de hidrocarburos”, [Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gov.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/E614FBAFD0419ADE06257791007801CF?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gov.ni/normaweb.nsf/($All)/E614FBAFD0419ADE06257791007801CF?OpenDocument)].
- De la Pedraja, René (1985), *Historia de la energía en Colombia 1537 – 1930*, Bogotá: El Áncora Editores.
- Isaza, José Fernando, y Luis Eduardo Salcedo (1991), *Sucedió en la Costa Atlántica. Los albores de la industria petrolera en Colombia*, Bogotá: El Ancora Editores.
- Johnson, Paul (1999), *A History of the American People*, New York: Harper-Perennial Books.
- Martínez Camargo, Diego (1928), *Compañía Explotadora de Petróleo*, Bogotá: Imprenta Mundial.
- Mokyr, Joel (1999), “The Second Industrial Revolution, 1870 – 1914”, en Valerio Castronovo (editor), *Storia dell'economia Mondiale*, Roma: Laterza Publishing, [Avaailable at: <http://sites.northwestern.edu/jmokyr/research/>].
- Molina, Luis Fernando (1998), *Empresarios colombianos del siglo XIX*, Bogotá: Banco de la República: El Áncora Editores.
- Meisel, Adolfo (2000), “Cartagena 1900 – 1950: A remolque de la economía nacional”, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (editores), *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Bogotá: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional del Caribe.
- Montoya, José (1936), *Cartagena 1936*, Cartagena: Tipografía El Mercurio.
- Ripoll, María Teresa (2007), “Diego Martínez Camargo, el ganadero petrolero”, en María Teresa Ripoll, *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de caso*, Cartagena: Universidad Tecnológica de Bolívar.
- Rippy, Fred J. (1981), *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, Bogotá: El Áncora Editores, Bogotá
- Sédillot, René (1977), *Historia del petróleo*, Bogotá: Editorial Pluma.
- Valbuena, Martiniano (1947), *Memorias de Barrancabermeja*, Bucaramanga: Editorial El Frente.
- Villegas, Jorge (1982), *Petróleo, oligarquía e imperio*, Bogotá: El Ancora Editores.
- Wilkins, Mira (1974), “Multinational Oil Companies in South America in the 1920s: Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador and Peru”, *Business History Review*, Vol. 48, No. 3.

- Wilkins, Mira (1998), "An Alternative Approach", in Steven Topik and Allen Wells (editors), *The Second Conquest Of Latin America. Coffee, Henequen and Oil during the Export Boom, 1850-1930*, Austin: University of Texas.
- Zanetti, Oscar (2012), *Esplendor y decadencia del azúcar en las Antillas hispanas*, La Habana: Ruth Casa Editorial.