

**Facultad de Administración**

**Monografías**

**Universidad de los Andes**

Los empresarios extranjeros  
de Barranquilla  
1820-1900

Manuel Rodríguez Becerra  
Jorge Restrepo Restrepo



**Abril de 1987**

**Facultad de Administración**

# **Monografías**

**Universidad de los Andes**

## **Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900**

Manuel Rodríguez Becerra  
Jorge Restrepo Restrepo



Cuadros 2 p. 21

Cuadros 3 p. 22

4 p. 32

Apéndice 1 p. 39

2 p. 40

**Abril de 1987**

## Monografías

Universidad de los Andes

### MONOGRAFIAS

1. Serrano, J. "Valoración de Empresas: Marco teórico para su realización". Espinosa, A. y F. Acosta, "Manejo de las valorizaciones en la sociedad accionaria colombiana". Serie Finanzas.
2. Ogliastri, E. "Etapas y crisis en el matrimonio de los ejecutivos". Serie Recursos Humanos.
3. Bernal, R. "Mujeres ejecutivas: La integración de trabajo y familia en su vida íntima". Serie Recursos Humanos.
4. Rodríguez, M. y J. Restrepo, "Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900". Serie Historia Empresarial.

Pedidos:

Pedidos:

Librería Uniandes

o Facultad de Administración de Empresas

Universidad de los Andes

Carrera 1 Este No. 18A-10

Apartado 4976

Bogotá.



## POLITICA EDITORIAL

La Facultad de Administración de Empresas de la Universidad de los Andes, entrega a la comunidad académica su serie Monografías, donde se recogerán los trabajos de sus profesores.

Se publicarán tanto las investigaciones realizadas, como los documentos de docencia que se utilicen con frecuencia en los cursos y seminarios regulares de la Facultad. Una buena parte de estos documentos serán reimpressiones de artículos ya publicados, pero algunos podrán ser inéditos.

Comité Editorial

Enrique Ogliastri  
Manuel Rodríguez Becerra  
Ignacio Vélez

## PRESENTACION

El primer número de la serie Historia del Desarrollo Empresarial y cuarto de nuestras *Monografías*, lo constituye el artículo de los profesores Manuel Rodríguez Becerra y Jorge Restrepo Restrepo. *Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900* publicado en *Desarrollo y Sociedad* No. 8 de mayo de 1982, págs. 77-114.

Manuel Rodríguez Becerra es profesor de la Facultad de Administración y Decano de la misma. Ingeniero industrial de la Universidad de los Andes, B. Litt. Management Studies, Universidad de Oxford; ha sido decano de la Facultad de Artes y Ciencias y vicerrector académico de la Universidad de los Andes. Autor del libro *El empresario industrial del viejo Caldas*, Uniandes, 1983. Profesor de las áreas de Organizaciones, Historia Empresarial y Relaciones Laborales.

Jorge Restrepo Restrepo es licenciado en Sociología, Universidad Autónoma de México, M. A. en Latin American Government and Politics, Universidad de Essex. Fue profesor de la Facultad de Artes y Ciencias de la Universidad de los Andes. En la actualidad se dedica a la actividad empresarial.

# Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900\*

Manuel Rodríguez Becerra

Jorge Restrepo Restrepo

## Introducción

Al iniciarse el período republicano, Barranquilla era tan sólo un modesto caserío de pescadores y vaqueros, que hacía las veces de un puerto fluvial de poca importancia, y de un puerto marítimo de tercer orden. No obstante, al promediar el siglo XIX se había convertido en el primer puerto marítimo y fluvial del país, y en uno de sus principales centros comerciales e industriales. De un caserío había pasado a ser una ciudad floreciente.

Puede afirmarse con bastante certeza, que ninguna población colombiana experimentó un cambio tan radical como Barranquilla durante el siglo pasado. De ahí que surjan los interrogantes: ¿Qué factores indujeron una transformación tan acele-

rada? ¿Qué diferencias específicas presenta el desarrollo de Barranquilla frente al de otras poblaciones colombianas, particularmente frente al de otros puertos durante el siglo XIX?

Es nuestro parecer que, entre los factores sociales que incidieron en la rápida transformación de Barranquilla existe uno que se destaca: la presencia de un núcleo de inmigrantes extranjeros que progresivamente se fue instalando en la ciudad, cuyos miembros se ubicaron en posiciones claves dentro de las actividades económicas fundamentales, como lo fueron el transporte y el comercio durante la mayor parte del siglo XIX y en la conformación de la industria local.

Para dar un ejemplo de lo que fue este fenómeno, considérese el significado de los siguientes comentarios que el naturalista y geógrafo Eliseo Reclus consignó en 1855 al pasar por Barranquilla: "La importancia de Barranquilla se debe casi exclusivamente a los comerciantes extranjeros: ingleses, americanos, alemanes y ho-

\* Agradecemos a María Cristina Jimeno de Umaña por su colaboración en el trabajo de archivo y por sus observaciones efectuadas al presente escrito.

Esta investigación se realizó con la ayuda económica del Fondo de Investigaciones del CIDER y el Comité de Investigaciones de Uniandes.

landeses, que se han establecido allí en los últimos años y que han hecho de ella el centro principal de los cambios con el interior y el mercado más considerable de la Nueva Granada. Menos instigados los nativos por el aguijón de la fortuna, y sin estar iniciados aún en los secretos de la especulación, ninguna parte han tenido en el progreso de este emporium del Magdalena. A mi paso por allí, habían diez vapores flotando o en construcción: cinco ingleses, tres americanos y uno solo perteneciente a una compañía anglo-granadina"<sup>1</sup>.

Tal como lo sugiere Reclus, los extranjeros ocuparon una posición de liderazgo en la conducción de las actividades mercantiles del puerto, pero su influencia se hizo sentir en prácticamente todas las dimensiones de la vida de Barranquilla. Es decir, no sólo en la esfera económica, sino también en la social, en la cultural y aun en la religiosa, la ciudad se caracterizó durante el siglo XIX por ser una peculiar amalgama de diversas nacionalidades. Este hecho distingue a Barranquilla de los otros centros urbanos del país en donde la inmigración extranjera estuvo lejos de tener la importancia cuantitativa y cualitativa que alcanzó en aquel puerto<sup>2</sup>.

Conscientes de lo poco que se conocen estos aspectos, hemos procurado describir y analizar, con una perspectiva histórica, el impacto que los inmigrantes extranjeros tuvieron en el desarrollo de Barranquilla. Al hacerlo, hemos identificado los factores que contribuyeron a la conformación de esta faceta de la vida del puerto, entre los que subrayamos dos de particular importancia.

En la segunda mitad del siglo XIX se abrieron paulatinamente en Barranquilla posibilidades para el comercio mucho más atractivas que las ofrecidas por los puertos de Cartagena y Santa Marta que llevaron a los extranjeros a instalarse preferentemente en aquel centro, y no en éstos. La apertura de las atractivas perspectivas para los negocios fue determinada, como posteriormente se ilustra, por la ventajosa situación geográfica de Barranquilla frente a aquéllos, un factor definitivo para su transformación en el primer puerto del país.

Pero no sólo las oportunidades para el negocio explican el surgimiento con tanta fuerza del grupo extranjero en Barranquilla. El hecho de que el gran puerto comercial se conformara a partir de una modesta población, de escasa importancia en la historia colonial del país, facilitó el establecimiento de los extranjeros que recibieron una positiva acogida por la gente del lugar. Además, aquellos que alcanzaron cierto éxito económico se situaron rápidamente en los grupos de comando de la población. Barranquilla se caracterizó así como una sociedad distintivamente abierta, si se compara con Cartagena una ciudad que, por su herencia colonial y puesto de honor en las guerras por la independencia, exhibía un grupo social de abolengo, que reclamaba para sí las ventajas de su posición de privilegio.

O en otras palabras, la presencia en Barranquilla de un grupo de extranjeros tan numeroso, en comparación con lo que fue la inmigración en el resto del país, se explica a través de las oportunidades económicas y los potenciales para movilidad social, presentes en el puerto a lo largo del período en cuestión. Es ese grupo extranjero el que provee a Barranquilla de un grupo empresarial que va a jugar un papel de definitiva importancia en la modelación de la eco-

<sup>1</sup> *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, (Bogotá: 1947), p. 38.

<sup>2</sup> Si se exceptúa Panamá en donde la inmigración extranjera llegó a ser la mayor del país.

nomía y de la vida de la ciudad en general, tal como se examina en este escrito.

El significativo papel jugado por los extranjeros en Barranquilla, un caso único en la historia empresarial colombiana, se asemeja a lo acontecido en otras sociedades de Latinoamérica en donde los inmigrantes extranjeros han tenido una gran importancia en su desarrollo. En efecto, diferentes investigaciones han mostrado cómo los empresarios extranjeros contribuyeron en forma sustantiva en el desarrollo de la minería, el comercio, la agricultura, los transportes y la industria de diversos países latinoamericanos. Así ocurrió en Argentina, Chile, Brasil, Perú y México, países que recibieron un gran número de extranjeros, durante el siglo XIX, en contraste con Colombia en donde la inmigración fue muy pequeña<sup>3</sup>.

Las investigaciones en cuestión pertenecen al campo de estudio que ha intentado ubicar y explicar el papel desempeñado por el empresario en el desarrollo económico. Este intento, efectuado desde diversas disciplinas —la historia, la psicología social, la sociología y la economía—, ha sido materia de una amplia, y no menos interesante, controversia<sup>4</sup>.

En Colombia los estudios sobre el desarrollo empresarial son relativa-

mente escasos<sup>5</sup>. Además una sola región, Antioquia, concentra la mayor parte de las investigaciones, mientras que los empresarios de otras partes han sido objeto de muy poco o ningún estudio<sup>6</sup>. Este último es el caso de la Costa Atlántica, región que en general ha sido muy poco analizada por los científicos sociales, si se compara con otras áreas del país.

Precisamente, la escasa bibliografía sobre Barranquilla hizo que los autores basaran fundamentalmente su estudio en fuentes primarias. Para el efecto, se adelantó una revisión completa de los periódicos, revistas y otras publicaciones de Barranquilla en la Biblioteca Nacional de Colombia, así como de la colección de los informes de los cónsules norteamericanos y británicos del puerto. Se obtuvieron, también, algunas informaciones en el Archivo Nacional de Colombia.

## I. Barranquilla, Cartagena y Santa Marta

Antes de entrar en materia, parece adecuado hacer alguna referencia al proceso de surgimiento de Barranquilla como primer centro comercial de Colombia sobre el Caribe.

Anotemos que en el período que va desde la fecha de su fundación que se dice fue en 1629, aunque esta fecha no se puede precisar con exactitud por la forma indeterminada de la construcción del caserío, hasta los días de

<sup>3</sup> Flavia Derossi, *The Mexican Entrepreneur*, París, 1971. F. Wills, *Industry and Industrialists in Lima-Callao*, The Hague, 1970. G. Briones, *El Empresario Industrial en América Latina*, Santiago de Chile, 1963. José Imaz, *Los que Mandan*, Buenos Aires, 1964.

<sup>4</sup> Barry Supple examina detalladamente las diferentes escuelas o enfoques que existen en relación con el estudio de los empresarios en su ensayo "Approaches to Business History" en B. Supple (ed.) *Essays in British Business History*, Oxford, 1977. Peter Kilby recopila una muestra representativa de estudios que, con diferentes enfoques, han sido adelantados en diversas sociedades en su libro: *Entrepreneurship and Economic Development*, New York, 1971.

<sup>5</sup> Carlos Dávila Ladrón de Guevara ha elaborado una bibliografía comentada de los estudios sobre empresarios colombianos, a publicarse en el segundo semestre de 1982.

<sup>6</sup> Uno de los autores del presente estudio efectuó una investigación sobre el empresario industrial del Viejo Caldas como tesis de grado para optar el título de B. Litt. en Management Studies, Universidad de Oxford. La tesis fue traducida al español con algunas modificaciones. Manuel Rodríguez Becerra, *El Empresario Industrial del Viejo Caldas* (Mimeo), Bogotá, 1979.

nuestra independencia, Barranquilla tuvo una importancia insignificante en la región costeña. Tan modesto lugar en nuestra historia colonial contrasta con el muy prominente ocupado por Cartagena, puerto que mantuvo la total supremacía como centro comercial, político y militar de la Costa Atlántica; e igualmente contrasta con el lugar ocupado en el mismo período por Santa Marta, ciudad que, aunque de mucho menor importancia si se le compara con Cartagena, jugó un papel de alguna significación en nuestra historia económica y política, en calidad de segundo puerto de la Nueva Granada sobre el Atlántico.

Cabe, entonces, preguntarse por las causas que condujeron en el curso del siglo XIX a que Barranquilla arrebatara a Cartagena su lugar de supremacía y desplazara a Santa Marta a un tercer plano en el ámbito comercial.

En tan breves líneas estamos lejos de poder ofrecer una respuesta satisfactoria, sin embargo, subrayemos que Theodore Nicholls ha evidenciado cómo la situación geográfica relativa de los tres puertos constituyó uno de los factores que más incidió en tan complejo proceso<sup>7</sup>. La privilegiada localización de Barranquilla sobre el río Magdalena fue una ventaja que favoreció el desarrollo de este puerto frente a Cartagena y Santa Marta. Cartagena contaba con una precaria comunicación con el río a través del Canal del Dique que, al estar prácticamente obstruido durante casi todo el siglo, obligaba a los viajeros y a la carga a utilizar un accidentado camino de herradura, o a hacer innumerables transbordos. De otra parte, el trayecto entre Santa Marta y el Magdalena tenía que cubrirse a través de una difícil vía compuesta por ciénagas y caños,

lo cual no era muy expedito para el transporte de mercancías<sup>8</sup>.

Así pues, la facilidad de acceso al río Magdalena, el gran eje de las comunicaciones entre la Costa Atlántica y el interior del país, se constituyó en uno de los factores determinantes de la actividad portuaria en el período republicano. Obviamente que esa condición había sido también importante en el período colonial; sin embargo, ella había estado supeditada a otra que habría de perder su relevancia en el siglo XIX: la seguridad que debía ofrecer un puerto frente a los ataques de los piratas que buscaban usurpar a los españoles de las riquezas que exportaban de sus colonias a la península. En este sentido Cartagena resultó insuperable: las privilegiadas características de su bahía desde el punto de vista estratégico-militar incentivaron a la Corona Española a levantar allí un impresionante complejo de fuertes y castillos, con miras a hacer de esta plaza un resguardo seguro para mercancías y embarcaciones en el Caribe. Naturalmente los españoles buscaron comunicar al puerto con el río Magdalena, y para ello construyeron el Canal del Dique. No obstante, este canal fue intransitable durante la mayor parte del período colonial y para cubrir el trayecto entre el puerto y el río se debían superar numerosas dificultades. Una vez que la Nueva Granada conquistó la independencia, fuertes y castillos perdieron su importancia. Los cartageneros intentaron asegurar la supremacía de su ciudad como centro comercial y para ello intentaron habilitar el Canal, cometido que sólo culminaron, y eso parcialmente, en los años ochenta. Ya para entonces Barranquilla se había consolidado como el primer puerto del país, y registraba un movimiento de exportaciones e importaciones que

<sup>7</sup> Theodore E. Nicholls, *Tres Puertos de Colombia*, Bogotá, 1973.

<sup>8</sup> Theodore E. Nicholls, "Cartagena and the Dique: A Problem in Transportation" en *The Journal of Transport History* (Leicester, Inglaterra), II (mayo: 1955), pp. 22-34.

superaba ampliamente al de sus competidores, Cartagena y Santa Marta<sup>9</sup>

No obstante la condición de Barranquilla como puerto fluvial no rindió todo su provecho ya que durante la mayor parte del siglo no logró constituirse en puerto marítimo, dadas las enormes dificultades que existían para que las embarcaciones pudieran superar con suerte las peligrosas Bocas de Ceniza. Por ello los buques encontraban un fondeadero en el vecino puerto de Sabanilla, un caserío de chozas localizado sobre la bahía de su mismo nombre, a una distancia de 15 millas de Barranquilla. Hasta el momento en que entró en servicio el ferrocarril (1871) hasta el nuevo Puerto de Salgar, ubicado en la mencionada bahía, Barranquilla se comunicó con su puerto marítimo de Sabanilla a través de un camino de herradura, o por el Canal de la Piña, el cual resultaba difícilmente transitable en bongos y champanes y en períodos estaba cerrado por el fango y la vegetación. Sin embargo, lo importante es considerar que a pesar de las complicaciones para llegar hasta la bahía de Sabanilla, éstas resultaban menores frente a los riesgos asociados a las Bocas de Ceniza, cuya entrada sólo fue plenamente adecuada a principios de este siglo para convertir definitivamente a Barranquilla en un puerto a la vez fluvial y marítimo. Una descripción del puerto marítimo de Sabanilla nos la ofrece en 1860 un cónsul de la época: "contaba con la población de 400 negros y nativos; ningún negocio se realiza en Sabanilla, tan sólo se efectúa el cargue y descargue de los barcos; las mercancías, una vez desembarcadas se envían a Barranquilla en donde los comerciantes tienen sus bienes, oficinas y residencias y en donde adelantan todas sus transacciones comerciales"<sup>10</sup>.

Si bien el empuje de la ciudad de Barranquilla se hizo indiscutible en la década del sesenta, cuando ya se afirmaba sin vacilaciones que "está progresando en forma impresionante y mucho más que cualquier otro centro urbano del país"<sup>11</sup>, ya desde los primeros años de vida independiente Barranquilla se perfilaba como una población con un futuro muy promisorio. Por lo menos así lo advirtieron los cartageneros que en 1821, y gracias a los eficaces oficios de José María del Castillo y Rada y de Juan Francisco Martín, lograron pasar un decreto en el congreso mediante el cual se cerró a Sabanilla al comercio exterior. Así lo advirtieron también los comerciantes de Santa Marta, cuya asamblea departamental solicitó al Congreso Nacional en 1838, que decretaran el cierre de Sabanilla para la exportación y que sólo permitieran las importaciones a partir de ese puerto<sup>12</sup>. Mejor que nada, estas intervenciones de los comerciantes de estos dos puertos, en contra de Barranquilla, revelan la conciencia que existía entre samarios y cartageneros de que era necesario colocar obstáculos artificiales para detener un desarrollo natural que finalmente hizo de Barranquilla el líder del comercio y la industria de la Costa Atlántica.

El surgimiento de Barranquilla como centro para el comercio exterior se inició en la década de los veinte, una vez que se abrió Sabanilla a la actividad exportadora, ya que tal puerto permaneció cerrado por unos pocos años —no se conoce con certidumbre cuántos— en razón de la mencionada ley pasada a instancias de los cartageneros. Pero Sabanilla continuó cerrado como puerto de importación

<sup>11</sup> Informe del vice-cónsul norteamericano, C. Hogues, sobre Barranquilla Sabanilla, 1866, p. 567.

<sup>12</sup> Rodolfo Segovia, "Teoría de Cartagena: porque se pierde un siglo", prólogo a Donald Bossa Erazo, *Cartagena Independiente, Tradición y Desarrollo* (Cartagena 1967), p. 31.

<sup>9</sup> Nichols, "Cartagena and the Dique...".

<sup>10</sup> Sabanilla, *Consular Dispatches*, march 12, 1860. National Archives Microfilms, USA.

hasta 1842, fecha esta última en la que se promulgó un decreto legislativo mediante el cual se le autorizó a participar en todo tipo de actividades comerciales<sup>13</sup>. El efecto de estas medidas no se hizo esperar y ya a mediados de los años cincuenta Sabanilla se había constituido en el primer puerto de exportación del país, mientras que exhibía un aumento considerable en las importaciones<sup>14</sup>.

Con la construcción del ferrocarril a Salgar, el puerto que reemplazó a Sabanilla por cerca de dos décadas Barranquilla se consolidó aún más como el primer centro comercial de la Costa Atlántica al ofrecer una salida relativamente fácil y segura al mar; fue esta una ventaja que se sumó a las muchas que ya ofrecía sobre Santa Marta y Cartagena, ventajas que desde mediados de los años sesenta le habían conferido la condición de líder entre los puertos del país. No obstante, todavía en 1870, Santa Marta era el primer puerto en el comercio de importación, posición de la cual cedió en favor de Barranquilla que con la puesta al servicio del ferrocarril, llegó a ocupar ese lugar a partir de los años 72-73<sup>15</sup>.

## II. Los británicos: pioneros del comercio de Barranquilla: 1820 - 1850

Entre las primeras comunidades de extranjeros que se establecieron en Barranquilla durante las dos primeras décadas de vida independiente, sobresale la británica. Que ello ocurriera así, se relaciona con el dominio que por entonces alcanzó la Gran Bretaña en el comercio exterior colombiano, el cual mantendría a lo largo de todo el siglo. Del impacto de ese dominio,

y de las circunstancias en que se desenvolvía, se resintieron algunos de los comerciantes neogranadinos, uno de los cuales escribió en 1830, con el estilo característico de la época<sup>16</sup>:

“¿Qué reciprocidad cabe entre nuestra naciente República, de la cual apenas una u otra bandera aparece en un año en los puertos de Inglaterra, y otra nación que de continuo tiene llenas nuestras bahías de sus buques y nuestras poblaciones de sus súbditos comerciantes, con cuyas especulaciones jamás podemos competir? Ellos reciben de sus fabricantes los efectos de consumo en nuestros mercados a primeros precios de fábricas y reciben un 10% de comisión de ventas; nos los traen directamente de sus puertos de Inglaterra en sus buques, deducido el descuento de exportación indicado, y a un flete equitativo: entran en los nuestros pagando el mismo derecho que pagan los comerciantes nacionales, y con iguales costos hasta este mercado, o cualquiera otro de los nuestros hasta los más interiores. Nosotros, sin marina mercante, sino escasísima, mala y cara, y sin protección como ellos de buques de guerra apenas osamos enviar uno que otro a comprar efectos a la isla cercana de Jamaica, de donde las traemos con el recargo del 10% que ya han tirado de su comisión los negociantes allí establecidos, con más lo que les place de reportar de sobre utilidad; y el flete de aquella isla es tanto como el que pagan los ingleses desde sus puertos europeos a estos nuestros”.

José Antonio Ocampo ha evidenciado en qué medida la Gran Bretaña y sus colonias dominaron el comercio de importación colombiano durante el siglo XIX. “Antes de 1850, se hacía en gran parte con las colonias europeas

<sup>13</sup> Gaceta Oficial: Decreto: julio 1o. 1842.

<sup>14</sup> Nichols, *Tres Puertos...* pp. 156-58, 162.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> *Mercurio del Consulado de Cartagena*, julio 18 de 1831.

en las Antillas especialmente con Jamaica, pero también en buena parte con St. Thomas y Curazao<sup>17</sup>. Igualmente ha señalado como a partir de esta fecha la participación de las Antillas sufrió una caída espectacular, en particular el comercio con Jamaica, conformándose el patrón típico que predominó durante la segunda mitad del siglo XIX: el 90% de las importaciones provinieron de Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Alemania. Entre estos cuatro países la Gran Bretaña mantuvo su liderazgo, aunque su participación habría de decaer a lo largo del período: de un 50%, o más, en las dos primeras décadas de la segunda mitad del siglo, pasó a un tercio a finales del mismo período<sup>18</sup>.

Si examinamos el comercio de exportación, encontramos también que la Gran Bretaña lo dominó durante la mayor parte del siglo, con excepción del período de la bonanza tabacalera, en los años sesenta, cuando Alemania se convirtió en el primer mercado para la exportación de Colombia. Antes de 1850 la mayor parte de las exportaciones colombianas se destinaban a Gran Bretaña, ya sea directamente o a través de sus colonias en las Antillas<sup>19</sup>. Entre 1850 y 1865 con el surgimiento del mercado de Bremen para el tabaco la participación de la Gran Bretaña disminuyó; en la segunda mitad de la década del cincuenta, aún mantenía el primer lugar, con un 55% del total de las exportaciones colombianas, cifra que descendió hasta un 30% a finales de los sesenta, cuando Alemania se convirtió en el primer país destinatario de nuestras

exportaciones. Esta última posición, fue recuperada por Gran Bretaña en la década de los sesenta y habría de mantenerla prácticamente durante el resto del siglo XIX, sin llegar a alcanzar los niveles de participación de la década de los cincuenta<sup>20</sup>.

El mencionar aquí los principales países que tuvieron relaciones comerciales con Colombia a lo largo del siglo XIX tiene como objetivo examinar la relación entre el comportamiento de las exportaciones e importaciones y la inmigración extranjera a Barranquilla, que en el curso del período habría de convertirse en el primer puerto. Ahora bien, no sobra advertir que el movimiento de las exportaciones y las importaciones por Barranquilla coincide con el patrón nacional, en cuanto a volumen, lugar de origen y destino del comercio se refiere, particularmente en la segunda mitad del siglo XIX. En las primeras décadas de vida independiente, y hasta 1842, cuando Barranquilla fue exclusivamente un centro exportador, las mercancías tuvieron predominante a Inglaterra y sus colonias como lugares de destino.

Entre los súbditos británicos que se radicaron en Barranquilla en los albores del siglo XIX, Santiago Duncan y John Glenn llegaron a ocupar un lugar de preeminencia en la vida de la población. Así lo observaba un militar de la época, al escribir que la gente de Barranquilla "han llenado de encomio a dos extranjeros que hasta hoy (1831) han dirigido los principales destinos de este pueblo y dado pruebas de un interés decidido por el bien común de él"<sup>21</sup>. Ambos tomaron parte en las guerras de independencia a favor de la causa republicana; entre las muchas

<sup>17</sup> José Antonio Ocampo, "Las Importaciones Colombianas en el siglo XIX, en *Ensayos sobre Historia Económica Colombiana*, Fedesarrollo, 1980, p. 103.

<sup>18</sup> *Ibid.*, págs. 103 y 104.

<sup>19</sup> José Antonio Ocampo, "Las Exportaciones Colombianas en el siglo XIX" en *Desarrollo y Sociedad*, No. 4.

<sup>20</sup> *Ibid.*, José Antonio Ocampo, págs. 191-194.

<sup>21</sup> Carta dirigida por el Comandante en Jefe de la División Liberal del Bajo Magdalena, a Santiago Duncan, jefe político del Cantón de Barranquilla, Febrero 15 de 1831, en J.R. Vergara, *Barranquilla su pasado y su presente*, 1922, p. 197.

acciones en que participaron, Duncan recordaba que en 1820 "cuando nuestras armas se preparaban a resistir al General Español Mujerón, fui uno de los que a la par de Mr. Glenn, pasé a los pueblos e invité a sus vecinos, logrando reunir cierto número considerable para el servicio que desde luego se acuarteló"<sup>22</sup>. Así mismo Duncan y Glenn ayudaron con sus recursos a financiar al ejército libertador.

Duncan, un irlandés, era hijo de un militar de alto rango de la Armada Británica quien sirvió a órdenes del Duque de Manchester como adjunto del regimiento de milicias de Kingston. Su entusiasmo por la causa independentista se remonta a Jamaica en donde tuvo oportunidad de conocer al Libertador Simón Bolívar del que se hizo su amigo e incondicional partidario. A principios de 1820 trasladó sus negocios a Barranquilla los que muy pronto abandonó para alistarse en las filas republicanas. Participó en las campañas de 1821 a 1824 hasta alcanzar el grado de Capitán de Caballería. Pasadas las guerras de la independencia, retornó a los negocios sin llegar a ser hombre de gran fortuna pero sin abandonar la política: la rebelión de 1831 contra la dictadura de Urdeneta le halló investido del cargo de Jefe Político del Cantón de Barranquilla del que hubo de separarse al no ser partidario de la revolución<sup>23</sup>.

Duncan fue, pues, un comerciante que acabó distinguiéndose más por sus actuaciones en las esferas política y social de Barranquilla. Allí radicó su importancia. Glenn, en contraste, fue primordialmente un hombre de negocios, quizás el más característico pio-

nero de la actividad comercial de la población en los años veinte.

"John Glenn había venido a radicarse a Cartagena desde su nativa Canadá en 1809, y allí trabajó como empleado de una casa comercial, antes de trasladarse a Barranquilla, donde abrió un "almacén comisionista". Se enriqueció con el comercio con Jamaica y aunque tuvo altos y bajos siempre salió adelante. En un determinado momento gozó de la exclusividad del derecho de exportar por Sabanilla. Hacia finales de la década de 1820, se dedicaba Glenn primordialmente al comercio fluvial, con ocho grandes embarcaciones y cinco o seis de menor tamaño y con personal que ascendía a 100 bogas...<sup>24</sup>.

A partir de 1842, cuando le fue otorgada a Sabanilla la autorización para convertirse en puerto importador, se incrementó la llegada de los extranjeros a Barranquilla. Ya en 1849, de trece casas de comercio con sede o representante en Barranquilla, ocho eran extranjeras. Además, en el informe del cónsul británico de ese mismo año se lee que, de las dieciocho casas comerciales de esa nacionalidad establecidas en la Nueva Granada, siete tenían sede en Barranquilla, seis en Bogotá, tres en Cartagena, y dos en Santa Marta; ello era a todas luces indicativo de las perspectivas que los ingleses veían en Barranquilla-Sabanilla, cuando el naciente emporio portuario aún estaba lejos de superar a los otros centros comerciales<sup>25</sup>. De 1842 a 1849 trabajaban en Barranquilla-Sabanilla los siguientes súbditos británicos, quienes entonces ocupaban un lugar de predominio en el ámbito comercial: Powles Wilson & Cía., E. H. Steel, James Duncan, William Duncan, John Glen, John Cohen y George B. Watts<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> Carta dirigida por Santiago Duncan al Comandante General Intendente del Departamento del Magdalena, agosto 16 de 1827 en Vergara y Baena, pp. 211-12.

<sup>23</sup> Vergara y Baena, pp. 211-215.

<sup>24</sup> Th. E. Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, 1973, p. 175.

<sup>25</sup> O'Leary, F.O. 55-88, p. 18 marzo 14, 1849.

<sup>26</sup> Kortright, F.O. 55-75, diciembre 31, 1848.

Pero además de los británicos, los pioneros del comercio del puerto, ya vivían allí un grupo de comerciantes holandeses de Curazao, y algunos alemanes, franceses y americanos, que con aquellos irían a dominar las actividades económicas de Barranquilla a lo largo de la segunda mitad del siglo<sup>27</sup>. De ellos nos ocuparemos en sección posterior, para examinar, a continuación, el papel jugado por los extranjeros en el transporte trasatlántico, en el establecimiento de la navegación a vapor por el río Magdalena, y en la construcción del ferrocarril de Bolívar.

### III. Los extranjeros y la navegación a vapor por el río Magdalena.

Cuando se rememora la historia de la navegación por el río Magdalena, se debe hacer mención obligada de Juan Bernardo Elbers, el pionero del transporte moderno en Colombia. En 1824, este empresario de nacionalidad alemana inició la navegación a vapor por el río en virtud del privilegio que le concedió el gobierno de Colombia. Las enormes vicisitudes enfrentadas por Elbers en su primer intento de establecer la navegación a vapor en forma regular han sido descritas en numerosos trabajos históricos. Basta con recordar que tal intento llegó a su término en 1829 con el naufragio de los vapores General Santander y Gran Bolívar, que navegaron por el río durante cuatro años.

Mas las dificultades no lograron disuadir al alemán en su empeño. En 1835 volvió a obtener privilegio y formó una compañía por acciones.

Montó en Barranquilla una máquina de vapor para aserrar madera, e inició la construcción de un nuevo buque bajo la dirección del señor Santiago C. Reeves; el barco, bautizado "Susana", con casco de maderas del país, se botó al agua en 1837. Colocadas las máquinas y calderas, casi ya concluidas la obra muerta, el Gobierno concedió permiso a otra compañía para la misma navegación. Elbers se vio obligado a suspender actividades para viajar a Bogotá a fin de reclamar por los perjuicios que el permiso concedido le ocasionaran. El abandono del "Susana" trajo consigo su destrucción. Así llegaban a su fin los trabajos del Sr. Elbers, quien habría de vivir sus últimos años en Bogotá y Mompo<sup>28</sup>.

Barranquilla se convirtió en el centro de operaciones de la primera empresa de navegación a vapor establecida en la nueva república y en calidad de tal recibió a los capitanes, contadores y constructores que, del extranjero, vinieron con Elbers. De ellos, algunos se residenciaron en la ciudad: además del mencionado Santiago C. Reeves, entendido en la construcción de buques, experto en el oficio de la ebanistería y primer capitán en subir hasta Neiva, se recuerda a Teófilo Minuth, maestro de muchos de los capitanes que navegaron el Magdalena en el siglo pasado<sup>29</sup>. Finalmente, con Elbers se estableció el primer aserrío accionado por una máquina a vapor. Consignamos aquí la descripción de lo que pudiéramos denominar como el primer establecimiento fabril moderno que existió en Barranquilla:

"La casa era de madera y teja manil. A una gran altura se subía por

<sup>27</sup> En 1851 Panamá contaba con el mayor número de extranjeros, seguido por Bogotá, el puerto fluvial de Honda y Santa Marta. Frank Safford, "Empresarios Nacionales y Extranjeros en Colombia durante el siglo XIX", en *Aspectos del siglo XIX en Colombia*, Bogotá, 1977. Barranquilla pasó a ser en las dos últimas décadas del siglo XIX, la segunda ciudad con un mayor número de extranjeros, después de Panamá.

<sup>28</sup> Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles, *Barranquilla 1892*, pp. 1-4. "Navegación del Magdalena", según relato del Sr. Tomás M. Casland, en *El Promotor*, junio 16 y junio 23 de 1888.

<sup>29</sup> Idem.

medio de una especie de puente inclinado y bastante ancho. Por allí trepaban los trozos de madera que pronto iban a convertirse en tablas. En la parte norte de la casa y en el primer piso, estaban colocadas unas grandes calderas. La chimenea era tan alta como la torre de San Roque, y de ella salían espesas columnas de humo que daban a Barranquilla una vista agradable"<sup>30</sup>.

Pero este establecimiento tuvo corta vida, ya que fue destruido por un incendio. No obstante, el ensamble y mantenimiento de los barcos de vapor se convirtieron paulatinamente en actividades naturales del puerto. Los vapores, por lo común de casco de hierro, fueron en su mayor parte traídos en piezas, de Inglaterra o Estados Unidos, y armados por artesanos e ingenieros de origen extranjero. Los buques "General Mosquera" y "Bogotá", botados al agua en 1856, fueron ensamblados por artesanos norteamericanos. A su vez, el vapor "Patrón" botado ese mismo año, fue armado por artesanos europeos. En 1864 el alemán A. Weckweker trajo al país dos vapores en piezas, de construcción inglesa y dirigió su armada, una vez más obra de artesanos europeos. Los vapores "Rafael Núñez" "Cartagena" y "Pedro Vélez", botados al agua a finales de la década de 1880, fueron construidos por cinco ingenieros ingleses bajo la dirección de Mr. C.C. Wigg. Estos constituyen tan sólo unos pocos ejemplos de lo que fue una situación común durante las primeras décadas de la navegación a vapor.

Observamos pues, que muchas de las tradiciones de trabajo en metal-mecánica, que habrían de constituir una condición importante para la posterior industrialización de Barranquilla, se crearon en los talleres vinculados a la armada y reparación de

los barcos a vapor. Los ingenieros y operarios extranjeros, quienes a menudo retornaron a sus países de origen una vez cumplida su misión, transmitieron paulatinamente sus técnicas y habilidades a los nacionales<sup>31</sup>.

No es, entonces, extraño encontrar que de los 90 empleados que trabajaban en 1895 en los talleres y astilleros de la Compañía Colombiana de Transportes la mayor parte eran de origen colombiano<sup>32</sup>. Como tampoco es sorprendente que en junio de 1898 hiciera el viaje de prueba el vapor "Bogotá", con 43 mts. de eslora, construido en los mencionados talleres y astilleros, "bajo la dirección del hábil ingeniero Alejandro M'Causland", barranquillero de ascendencia escocesa<sup>33</sup>.

Con la armada y construcción de los barcos de vapor no solamente se fundaron las tradiciones metal-mecánicas, de tanta importancia para el posterior desarrollo industrial de la ciudad, sino que además se enriquecieron las ya existentes tradiciones de artesanía en madera. La construcción de barcos para navegar por el Magdalena y sus tributarios era una actividad dominada por las comunidades indígenas que habitaban la región, a la llegada de los españoles; los conquistadores a su vez consolidaron las técnicas para la construcción de champanes. Barcos y champanes, construidos por artesanos criollos en los diferentes puertos fluviales del Magdalena, constituyeron el principal medio de transporte por el río durante el siglo pasado. Ya hemos indicado como el primer aserrío accionado por una máquina de vapor se estableció en Barranquilla a fin de suministrar la madera requerida para la fa-

<sup>31</sup> Martínez Aparicio y Niebles, pp. 1-52, *La Fama*, Barranquilla, mayo 25, 1856. *El Promotor*, Barranquilla, octubre 20, 1877; enero 21, 1888.

<sup>32</sup> *El Promotor*, julio, 1895.

<sup>33</sup> *Ibid.*, junio 25, 1898.

<sup>30</sup> *El Promotor*, junio 16, 1888.

bricación de un casco de madera. Pero los barcos de vapor con casco de hierro también demandaron importación de técnicas para el trabajo en madera, con el fin de dotarlos de las bodegas, camarinos, puente y demás partes de cubierta. Y para ello, así como vinieron artesanos expertos en metalme-cánica también desembarcaron en el puerto artesanos duchos en carpintería, que transmitieron nuevos conocimientos a los nativos.

Como los armadores, los capitanes fueron en su gran mayoría de origen extranjero. En una lista de los sesenta y un capitanes que comandaron embarcaciones de vapor en el período que se extiende de 1847 a 1892 treinta y nueve eran foráneos. Todavía a finales del siglo era evidente su dominio del río: de un total de veintiocho identificamos diez y seis extranjeros<sup>34</sup>.

Al constituirse Barranquilla en el primer puerto marítimo y fluvial del país, a mediados de los años sesenta, los capitanes extranjeros lo escogieron como su lugar de residencia. Para muchos esa residencia llegó a convertirse en definitiva. No podía ser de otra manera: quien descubría los secretos

de un río difícil como el Magdalena, excepcionalmente renunciaba a él. El Magdalena, como lo anotara un capitán a finales de siglo, presentaba, para la novel empresa de la navegación a vapor —que se estableció en forma regular desde 1847— no pocas dificultades; “de escasa profundidad, de fuertes corrientes, variable curso y de chorros, peñones y vueltas en que sólo la práctica y pericia podría hacerles superables, con buques que todavía no habían alcanzado el perfeccionamiento de los que navegaban al presente (1892)”<sup>35</sup>.

En ocasiones los capitanes que alcanzaron un gran conocimiento del río lo transmitieron a sus descendientes, a modo de patrimonio familiar. Santiago C. Reeves y su hijo Santiago V., John Glen Jr., hijo del ya mentado empresario de la navegación y los Duncan, Santiago Jr. y William, se contaron entre los capitanes más distinguidos que navegaron por el Magdalena. También lo fueron varios miembros de la familia escocesa M'Causland —Tomás, Joaquín y Luis J.—, llegando a ser el primero uno de los más apreciados hombres del río, en la sociedad barranquillera<sup>36</sup>.

Así como en el Magdalena desplegaron su actividad muchos de los inmigrantes que se residenciaron en Barranquilla, el río fue la razón de ser de diversas compañías extranjeras que se establecieron para navegarlo, la mayor parte de las cuales escogieron a Barranquilla como su sede.

Así, entre 1821 y 1900 navegaron, teniendo su base de operaciones en el puerto fluvial, las siguientes compañías de capital foráneo o mixto: Empresa Elbers, Compañía Anglo Gra-

<sup>34</sup> *El Promotor*, mayo, junio, julio 1888-1889; Martínez y Niebles, pp. 1-52. La lista de los capitanes (1847-92) es la siguiente: Luis Armenta, William L. Bradford, John Bayle, H. Bickman, A.S. Bermúdez, Bernardo Botero, W. Campbell, William Chapman, William Chapman Jr., Thomas Clark, W. Campbell, Walter Caroll, John Chegwin, John Chegroin, Teodoro Deyongh, Santiago Duncan, J.M. Díaz, William Duncan, D.A. De Castro, Benito Escuariza, Jaroun, José A. Galofre, Venancio García, Félix González Rubio, Fulgencio A. Gambin, John S. Glen, Ishman, R.A. Joy, Nicolás Jimeno C., José Jimeno C., W. Kemp, Patrick Kelly, Vicente Lombana, C.A. Maal, M.G. de Mier, Salomé Martínez, Tomás M'Causland, Louis J.M. M'Causland, E.W. Monday, Mayer, Rodolfo Macías, Munarriz, Eladio Noguera, Jerónimo Pachio, José Luis Pérez U., José M. Palacios, Fernando Pernet, Santiago C. Reeves, Santiago V. Reeves, J.A. Rappi, Henrique Robinson, Pablo Roncallo, G.A. Summers, C.H. Sánchez, Juan Santrich, Miguel Suárez, Thomas Skilson, Arturo, Stegman, Arturo Salas, I.E. Senior, Alberto D. Senior, R. Von Winkler.

<sup>35</sup> Martínez y Niebles, p. 27.

<sup>36</sup> *El Promotor*, marzo 10, junio 16, julio 16, julio 21, 1888, Martínez Aparicio y Niebles, pp. 1-52.

nadina, Empresa Hamburger, Batis y Chapman, Magdalena Steam Navigation, Compañía Americana, Empresa de R. A. Joy, Compañía Unida, United Magdalena Steam Navigation Company, Empresa de Fruhling y Goshen, Empresa de Henry-Wells, Empresa A. Weckbecker, Cía. Alemana (de Hoenigsberg, Wessels y Cía.), Empresa de Gieseken y Held, Compañía Anónima, Compañía Internacional, la Empresa Cisneros y la Compañía Colombiana de Transportes<sup>37</sup>. Se puede afirmar que el capital y la iniciativa extranjera dominaron la navegación por el río, sin con ello implicar que los empresarios nacionales y sus capitales no participarán en esta actividad.

Entre los empresarios nacionales y extranjeros involucrados en la navegación por el río Magdalena, durante la segunda mitad del siglo, sobresale el inglés Roberto Augusto Joy, sin duda uno de los individuos que contribuyó en forma más definitiva a su consolidación, al ser el responsable de la promoción, puesta en marcha y dirección de la "Compañía Unida de Navegación". En 1856 Joy logró reunir las tres compañías existentes —la Compañía Americana, la Empresa Simmonds y una pequeña empresa de su propiedad— con un total de cinco vapores, siendo nombrado director por 25 años<sup>38</sup>. Durante dicho período la Compañía se constituyó, en muchos sentidos, en la pionera de la navegación a vapor.

Bajo la administración de Joy "se construyó el edificio de oficinas, bodegas de cal y canto y de hierro, rampas para muelles, fraguas, carpintería, ramadas para facilitar la carga y descarga de los buques, un famoso vara-

dero para ponerlos en seco al armarlos y refaccionarlos, y varias planchas y bongos"<sup>39</sup>. Al término de su mandato fue nombrado gerente residente en Barranquilla de la United Steam Navigation Company, creada en base a la Compañía Unida, cuyo Directorio se estableció en Nueva York. A su liquidación en 1890, la Compañía Colombiana de Transportes compró sus vapores y demás bienes<sup>40</sup>.

Sin duda, aquellas dos empresas fueron las primeras en alcanzar un rendimiento económico satisfactorio por un largo período de años; para obtenerlo, no sólo lograron darse una organización apropiada, sino que además superaron las numerosas dificultades impuestas por el río. Naturalmente, la exitosa operación de la Compañía se vio en ocasiones empañada por las vicisitudes de las guerras civiles; se recuerda aquí el caso del vapor "Antioquia", cuyo decomiso por orden del gobernador De Vengoechea bajo la acusación de transportar "insurrectos", dio lugar a una resonada reclamación de Joy, a nombre de la compañía, que a la postre perdió por veredicto del Departamento de Estado norteamericano<sup>41</sup>.

Pero la actividad de Joy como empresario no se limitó al transporte fluvial, ni solamente a Barranquilla, a donde sólo vino a residenciarse con la fundación de la Compañía Unida, dieciocho años después de arribar a la Nueva Granada. En efecto, Joy, hijo de un empleado de comercio en Londres, desembarcó en Santa Marta en 1830, a la edad de veinte años, como dependiente de Montoya Sáenz & Compañía.

<sup>37</sup> Vergara y Baena, pp. 272-293.

<sup>38</sup> "Articles of Association of la Compañía Unida de Navegación por el río Magdalena". From U.S. Cónsul Margill to Sec. Of. State, Sabanilla, July 2, 1860. National Archives Microfilms, U.S.A.

<sup>39</sup> Martínez y Niebles, p. 27.

<sup>40</sup> Vergara y Baena, pp. 281-284.

<sup>41</sup> *United States Diplomatic Correspondence, 1865-66* pp. 454-524.

Se desempeñó a su llegada como capitán y contador del vapor "Unión", y, posteriormente, estableció, por cuenta de aquella firma, una casa comisionista en Santa Marta.

En dos ocasiones —1846 y 1872— acarició la idea de construir el ferrocarril de Santa Marta al río Magdalena, pero tan ambicioso proyecto se vio frustrado en sus inicios. En 1852, fundó en Panamá una agencia de transportes, con una recua de doscientos cincuenta mulas, que dirigió y administró hasta 1855, y cuyo éxito le otorgó una reputación de gran empresario. Sin embargo, la liquidó en el último año, al término de la construcción del ferrocarril que hacía innecesaria su existencia. En asocio con una casa comercial londinense intentó entonces, establecer en Piedecuesta, Santander, una plantación de tabaco, empresa que fracasó. Después de este revés y camino hacia el Canadá, a donde se dirigía para radicarse, se halló en Nueva York con la venta en pública subasta de un vapor de río recién construido; lo compró y regresó a la Nueva Granada, iniciándose así la historia de la fundación de las compañías de navegación a vapor, que dirigió durante treinta y cinco años.

Radicado en Barranquilla, participó en otras empresas que se promovieron en la ciudad; entre ellas merece especial mención la del Acueducto, inaugurado en febrero de 1880, del cual fue el primer presidente de la junta directiva. Además, la Gran Bretaña lo destacó como Vice-cónsul de la ciudad, en 1858 y 1888.

Fue pues Joy un empresario por excelencia; sin embargo, su actividad, expresada en diferentes iniciativas que contribuyeron en forma sustantiva al progreso de Barranquilla, no se tradujo, en últimas, en la acumulación de una gran fortuna personal; antes por el

contrario, murió en la pobreza a la edad de 75 años<sup>42</sup>.

#### IV. Los extranjeros y el ferrocarril de Bolívar

Pero los extranjeros no solamente participaron en la modernización del transporte por el río Magdalena; además, ellos jugaron un papel especialmente significativo en el establecimiento y administración del ferrocarril Barranquilla-Puerto Colombia, cuyo primer tramo, aquel que iba desde Barranquilla hasta Salgar, entró en operación en enero de 1871, siendo la segunda vía férrea construida en el país<sup>43</sup>.

La historia de la concesión de los contratos para la construcción del ferrocarril está llena de enredos y complicaciones. Sin embargo, subrayemos que la construcción de las obras estuvieron bajo la responsabilidad de un grupo alemán: Hoenigsberg, Wessels y Compañía, y que en ellas participaron tanto ingenieros de esa nacionalidad como ingleses. Las obras se iniciaron a finales de 1868 en medio del optimismo y el alborozo de la gente del lugar; Barranquilla celebró con música y discursos la llegada de los ingenieros ingleses William Shepard y Henry Greenback, empleados de la compañía alemana, que desembarcaron en aquellas fechas<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> *El Boletín Industrial*, Barranquilla, octubre 30, 1872. *El Teléfono*, Barranquilla, febrero 26, 1880. *El Promotor* diciembre, 1888. "Roberto A. Joy" en *El Promotor*, noviembre 16, 1894. "Robert Augustus Joy", en *The Shipping List* Barranquilla, noviembre, 1894.

<sup>43</sup> La primera vía que existió en el país, el ferrocarril que atravesaba el Istmo de Panamá, se empezó a construir en 1850 y fue terminado en 1855. El derecho del paso por esta vía dejó de ser del dominio colombiano con la separación de Panamá en 1903. Fred. J. Rippy. "Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia", en Jesús A. Bejarano (Ed.) *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, págs. 221, 222.

<sup>44</sup> Nichols tres puertos..., pp. 113-114.

En 1870, "Hoenigsberg y Wessels" completó el primer tramo del ferrocarril, aquel que llegaba hasta Salgar, sobre la bahía de Sabanilla. La nueva localización exhibía algunas ventajas, pero la bahía carecía de profundidad suficiente, y era desabrigada; el no contar con un muelle obligaba a los buques a fondear fuera de rada y a hacer el trasbordo de pasajeros y el transporte de carga por medio de remolcadores y lanchones.

Al famoso Francisco Javier Cisneros, ciudadano americano nacido en Cuba, le correspondió la tarea de prolongar la nueva vía férrea hasta el punto que encontrase más conveniente, para la construcción de un muelle, a cuyo costado pudieran atracar los buques. Inicialmente escogió a Puerto Belillo, pero una vez completada la vía férrea y construido el malecón, este quedó completamente destruido por la acción del mar, que en un día de leva dio buena cuenta de los trabajos recientemente terminados. Puerto Belillo, como estación terminal de ferrocarril y como fondeadero de buques, fue así suprimido de los proyectos de Cisneros<sup>45</sup>. "El infatigable empresario no se desalentó y, buscando la salida del ferrocarril a una rada segura, acampó en el pie del cerro Cupino. Allí encontró por fin satisfechos sus propósitos y el 31 de diciembre de 1888 quedó instalada la estación terminal del ferrocarril, quedando de hecho fundada, con los trabajadores de la empresa, la población de Puerto Colombia"<sup>46</sup>. En el acto de inauguración, lleno de gran pompa y regocijo, se dieron al servicio el muelle y demás edificios correspondientes a la administración y a las bodegas<sup>47</sup>. Posteriormente, en 1893, el malecón de madera fue reemplazado por uno de

hierro y acero, con unas especificaciones tales que conllevaron una radical transformación de los sistemas de trasbordo de carga; nuevamente las obras fueron dirigidas por un extranjero, el ingeniero norteamericano John B. Dougherty, con una amplia experiencia en el ramo, quien ocupó el cargo de Director en Jefe de la Compañía<sup>48</sup>.

Los extranjeros, además de construir el ferrocarril, fueron, en diferentes períodos, sus propietarios y administradores. La empresa con cuyos recursos se construyó el tramo Barranquilla-Salgar, la Compañía del Ferrocarril de Bolívar, con su casa matriz situada en Londres, tuvo en sus comienzos un capital con participación de inversionistas alemanes e ingleses, pero estos últimos adquirieron los intereses de aquéllos. La compañía, por medio de sus agentes, administró la empresa del ferrocarril hasta finales de 1875, fecha en la cual la adquirió, por compra, el gobierno nacional. Este, ante sus resonantes fracasos administrativos, la vendió en 1884 a un colombiano, quien a los pocos meses la vendió a Cisneros. El ingeniero cubano, a su vez, constituyó en 1888 una compañía anónima con la razón social de "The Barranquilla Railway & Pier. Co.", con sede en Londres, que adquirió el control tanto de la Compañía del Ferrocarril de Bolívar como del muelle de Puerto Colombia<sup>49</sup>. Cisneros conservó en la nueva empresa algunos intereses, suficientes para permitirle permanecer en Barranquilla como su representante por varios años. A Cisneros, le correspondió también ampliar y consolidar los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, antes de la Compañía Unida de Navegación. Estos y los talleres del ferrocarril llegaron a constituirse en los establecimientos pioneros en la

<sup>45</sup> Vergara y Baena, pp. 375-378.

<sup>46</sup> Idem, p. 379.

<sup>47</sup> *El Promotor*, varios números, 1888 Nichols, *Tres Puertos...* pp. 118-119.

<sup>48</sup> Idem, p. 120; *El Promotor*, septiembre 10, 1887.

<sup>49</sup> Vergara y Baena, pp. 374-385.

industria metalmeccánica de Barranquilla, y en los dos primeros establecimientos de carácter industrial de la ciudad de finales de siglo.

La actividad de Cisneros no se restringió a la empresa del ferrocarril; lateralmente promovió y organizó la empresa del tranvía —con capital norteamericano y bajo la razón social “Barranquilla Tranway”— que se dio al servicio en 1890, con una línea de cinco millas que recorría las principales calles de la ciudad con dos locomotoras, y seis carros para pasajeros<sup>50</sup>.

### V. Los extranjeros y el transporte marítimo

Así como los extranjeros jugaron un papel central en el desarrollo de la navegación a vapor por el río Magdalena y del ferrocarril de Bolívar, ellos fueron definitivos en el desarrollo de los transportes interoceánicos en barcos a vapor. De una parte, los vapores marítimos que tocaban el puerto pertenecían a unas pocas líneas comerciales, en su casi totalidad extranjeras. De otra parte, esas líneas fueron agenciadas por las casas comerciales más importantes de la ciudad, también en su mayoría de origen foráneo.

Examinemos a continuación la génesis del transporte interoceánico a vapor con posterioridad a 1870, fecha de iniciación del servicio del ferrocarril a Sabanilla, hecho que, como se mencionó anteriormente, fortaleció a Barranquilla como centro comercial<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> Ibid, pp. 374-75; *El Promotor*, varios números, 1889.

<sup>51</sup> En la presente sección nos referimos únicamente a la navegación trasatlántica a vapor. Sin embargo la navegación a vela también estuvo dominada por compañías extranjeras. Así no lo sugiere, por ejemplo, el informe anual del cónsul norteamericano que hace referencia al tráfico de barcos, tanto de vela como de vapor, en Sabanilla en 1858: “Arribaron un total de 110 barcos durante el año, clasificados así:

Este fortalecimiento se expreso, entre otras cosas, en el incremento gradual, del tráfico de vapores marítimos: su número aumentó entre 1874-75 y 1881-82 de 12 a 21 mensualmente<sup>52</sup>. En el período que va desde estas fechas hasta finales del siglo, el transporte marítimo a vapor estuvo dominado por unas pocas líneas británicas, francesas y americanas, en su mayoría representadas por extranjeros.

La compañía alemana Hamburg American Line dominó, entre 1834 y 1906, el transporte de Barranquilla a Alemania; fue agenciada entre 1872 y 1896 por la casa comercial alemana, Aepli, Eberbach & Cía., y a partir de esa última fecha por la Flohr & Price, firma alemana-holandesa. En la década del setenta el transporte con Alemania lo compartió la compañía Loyd Nor-tegermánico, agenciada en diferentes períodos por las casas alemanas Hoenigsberg, Wessells & Cía., y Muller, Siefken & Cía.

En el último cuarto del siglo XIX tres líneas británicas monopolizaron el comercio con la Gran Bretaña; la Royal Mail, agenciada por el alemán August Strunz; la Harrison, agenciada por la casa colombo-británica Fergusson & Noguera, y la West Indian Pacific Steamship Company Line, agenciada por la casa alemana Muller, Siefken & Cía.; estas dos últimas líneas llegaban a Inglaterra vía New Orleans.

A su vez, el transporte a Francia fue controlado por la Compañía General Trasatlántica, una línea francesa representada por la casa comercial barranquillera Vengoechea & Cía. En el comercio con Nueva York se desempeñaron diferentes líneas pero fue la

americanos, 26; ingleses, 30; neogranadinos, 26; alemanes, 15; holandeses 13”. Informe del Cónsul de Barranquilla William B. Storm, enero de 1859, en *U.S.A. Annual Report on Foreign Commerce, 1859*.

<sup>52</sup> José Antonio Ocampo “Las Exportaciones Colombianas en el siglo XIX” pág. 171.

Británica Atlas la que más mostró estabilidad; establecida en 1872 fue representada por cerca de dos décadas por Fergusson & Noguera y durante algunos años por los holandeses de Curazao, Pardo y Dovale y por el británico F. Stacey. En los años noventa, en el comercio con Nueva York se distinguió también la Steamship Company línea estadinense agenciada por Aepli, Eberbach y Cía.

Entre las compañías especializadas en líneas menores sobresalen la Transatlántica de Barcelona agenciada por la firma Senior, Desola y Cía., originaria de Curazao y la compañía italiana La Veloce, agenciada por Vengoechea & Cía.<sup>53</sup>

Evidentemente la condición de agentes de las líneas de vapores marítimos debió facilitar la actividad de aquellos empresarios que como los alemanes Julio Hoenigsberg, M. Wessells, A.W. Aepli, E. Eberbach, Otto Flohr y O.G. Muller llegaron a ocupar una clara posición de liderazgo en el comercio del puerto tal como lo examinaremos en sección posterior. Igualmente debió favorecer a los británicos Fergusson y F. Stacey y a los holandeses de Curazao, Price, Desola, Senior, Pardo y Dovale, todos comerciantes de alguna valía.

## VI. Los comerciantes extranjeros

Con el ferrocarril, Barranquilla consolidó su posición como primer centro comercial de la República. El nuevo medio de transporte impulsó la llegada de nuevos extranjeros. Por lo menos así nos lo sugiere la comparación de los censos de población para los años

de 1870 y 1875. En esta última fecha la población extranjera ascendía a 307 personas que comparada con la de la primera, que sumaba 200, significó un aumento aproximado del 50% en cinco años.

El censo de 1875 nos muestra la composición de la población según nacionalidad:

Cuadro No. 1

### CENSO DE BARRANQUILLA, 1875

Colombianos	16.242
Holandeses	67
Venezolanos	46
Cubanos	36
Ingleses	33
Norteamericanos	31
Franceses	31
Alemanes	26
Italianos	23
Dinamarqueses	5
Suizos	4
Otros (españoles, peruanos, dominicanos, portugueses, haitianos)	5

Fuente: *El Promotor*, Barranquilla, mayo 1, 1875.

En la década de 1870, no eran, pues, muchos, en términos relativos, los individuos de nacionalidad extranjera radicados en Barranquilla, ya que tan solo representaban el 1.9% de su población. Sin embargo, la actividad económica de la ciudad estaba bajo su control. Así nos lo evidencia, por ejemplo, la lista de 211 individuos y compañías obligadas a pagar el impuesto sobre la renta en 1878, en la provincia de Barranquilla. En ella aparecen 72 de nacionalidad extranjera, cuyas contribuciones representaban el 50% del total de impuestos pagados en la ciudad. Además, la contribución de los extranjeros estaba altamente concentrada, ya que aproximadamente un 55% del total de impuestos pagados por éstos, recaían en diez de sus casas comerciales (véase apéndice 1)<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> Idem; Martínez Aparicio y R.A. Niebles, págs. 65-66. Informe del Cónsul de Barranquilla, John Bildake en *U.S.A. Commercial Relations*, 1896 págs. 705-706.

*Boletín Industrial*, Barranquilla, 1872-1875. *El Promotor*, Barranquilla, 1874-76; marzo 23, 1878; enero 10., 1887; enero 8, 1887, septiembre 4, 1888; octubre, 1888; diciembre 1888; febrero 14, 1894; junio 30, 1894.

<sup>54</sup> "Lista de los individuos y compañías obligadas a pagar el impuesto sobre la renta en 1878 en la Provincia de Barranquilla" *Diario de Bolívar*, septiembre 18 y 19, 1878. La situación aquí descrita era muy similar once años antes. En

Cuadro No. 2

PRINCIPALES COMERCIANTES DE BARRANQUILLA EN LA  
DECADA DE LOS SETENTA

Individuos y compañías obligadas a pagar el Impuesto sobre la Renta en 1878	% sobre el total de impuestos pagados	Lugar de origen
1 Esteban Márquez	5.26	Colombia
2 Aepli, Eberbach & Cía.	4.17	Alemania
3 Muller, Siefken & Cía.	3.95	Alemania
4 José Helm & Cía.	3.95	Dinamarca
5 A. Wolff & Cía.	3.95	Inglaterra
6 A. J. Senior & Cía.	3.00	Curazao
7 Manuel María Márquez	2.70	Colombia
8 Hollman & Merkel	2.63	Alemania
9 Fergusson & Noguera	2.63	Inglaterra
10 Daniel Moreno	2.63	Colombia
11 De la Hoz Hermanos	2.58	Colombia
12 David Heilbron	2.45	Curazao
13 Pardo & Dovale	1.97	Curazao
14 Pedro Vengoechea	1.75	Colombia
15 Joaquín A. De Mier	1.32	Colombia
16 J. Xiques & Cía.	1.32	
	46.26 %	46.26

Fuente: *Diario de Bolívar*, septiembre de 1878.

Al examinar otros documentos, se puede afirmar que la lista de contribuyentes presentada en el cuadro 2 coincide con la de los individuos y casas comerciales que dominaron la actividad económica en el período en cuestión<sup>55</sup>; además al compararla con la de los principales comerciantes que operaban en la década de los sesenta, encontramos entre una y otra un número apreciable de coincidencias. Así ocho de las casas comerciales extranjeras que aparecen en el cuadro 3, aún ocupaban una posición de preeminencia en la década de 1870.

### 1. Los comerciantes de Curazao

En las dos listas sobresalen por su número los comerciantes originarios de la isla de Curazao, un dominio de la Corona Holandesa. Evidentemente, la mayor parte de los 67 residentes de Barranquilla que aparecen registrados en el censo de 1875 como holandeses, y que entonces constituía la mayor colonia extranjera de la ciudad (véase cuadro 1), debieron proceder de Curazao. Esta Colonia hebrea comenzó a establecerse, en nuestra Costa Atlántica, desde la temprana época republicana<sup>56</sup>. En

efecto, en 1867 en el "Reparto que la Junta Oficial ha hecho entre los comerciantes de la Provincia", en relación con "el impuesto a la industria comercial", encontramos los siguientes datos. Sobre un total de 70 contribuyentes 27 eran de nacionalidad extranjera y estos últimos pagaban el 65% del total de impuestos; a su vez, conjuntamente los diez extranjeros que más contribuían, localizados ellos en los primeros 14 puestos, pagaban el 52.6% del total de impuestos, mientras que los cuatro colombianos pagaban el 19%. "Reparto que la Junta Oficial ha hecho entre los comerciantes de la provincia ... impuesto a la Industria Comercial". *Gaceta Oficial*, enero 1867. Véase apéndice 2.

<sup>55</sup> *El Promotor*, varios números, 1878.

<sup>56</sup> El libro de Itic Croituru, *De Safarad al Neoseferdismo* (Bogotá: 1976) es una valiosa y polémica contribución al estudio del papel desempeñado por el elemento judío en la formación de la sociedad colombiana. No sobra recordar aquí que durante el período colonial un número apreciable de descendientes de judíos llegaron en forma ilegal de los indios españoles, muchos de los emigrantes se asentaron en la Nueva Granada. Un amplio número de los criollos asentados en nuestra Costa Atlántica, en tiempos de la Independencia, descendían de esos cristianos nuevos que, portando apellidos castizos, desembarcaron en el curso de los siglos XVII y XVIII. Véase Itic Croituru, pp. 136-139 y 249-383.

Cuadro No. 3

PRINCIPALES COMERCIANTES DE BARRANQUILLA  
EN LA DECADA DE LOS SESENTA

1	Danouille & Wessells <sup>1</sup>	Alemania
2	Julio Hoenigsberg	Alemania
3	José Helm	Dinamarca
4	Joaquín A. De Mier	Colombia
5	A. & J. Senior	Curazao
6	Sundheim & Cía.	Inglaterra
7	Estevan Márquez	Colombia
8	Casseres Hermanos	Curazao
9	José Angel de la Rosa	
10	Pardo & Dovale	Curazao
11	Idelfonso Macías	Colombia
12	Aepfi & Grassmayer	Alemania
13	Chapman & Martínez	Estados Unidos; Colombia
14	E. Isaacs & Cía.	Curazao
15	Vengoechea & González	Colombia
16	Fergusson & Noguera	Inglaterra - Colombia

Este cuadro fue elaborado en base a: 1) Impuestos de Aduana: 1864-65; 1866-67. (Véase Apéndice 1). 2) Registro General de los comerciantes de Barranquilla obligados al pago de la contribución comercial: 1867, 1868 y 1869. (Véase Apéndice 2).

<sup>1</sup> Danouille & Wessells se transformó en Hoenigsberg & Wessells en 1868.

efecto, al abrirse la Nueva Granada al comercio con las Antillas, los negociantes de la isla de Curazao buscaron sacarle partido a su situación privilegiada para el comercio. La isla que, en su calidad de colonia holandesa era un centro de distribución de las mercancías originarias de las casas comerciales de su metrópolis, ya tenía una tradición comercial con nuestro país, en la forma del contrabando que se dio a fines de la Colonia. Si bien Curazao tuvo una participación modesta en el comercio exterior colombiano, sus vínculos comerciales con nuestro país se mantuvieron durante todo el siglo. A principios de los años cuarenta las importaciones de la isla alcanzaron aproximadamente el 5% para descender al 2.5% al final del mismo período y representar el 1.5% en los años 85-89<sup>57</sup>.

Los comerciantes de Curazao enviaban sus agentes o se desplazaban personalmente, con sus mercancías,

a nuestros principales centros comerciales sobre la Costa Atlántica. No solamente llegaron a Riohacha, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla, sino que además fueron asiduos y activos participantes de las ferias comerciales de Magangué, que adquirieron particular importancia a mediados del siglo XIX. Como se sabe, en estas ferias, que tenían lugar en los meses de febrero y junio, se comerciaban productos que venían de la región central del país, con destino a la exportación y las mercaderías de importación que tenían como destino final a esa misma región<sup>58</sup>. Algunos de los comerciantes de Curazao acabaron por radicarse en las ciudades y poblaciones antes mencionadas, particularmente en Barranquilla, en donde encontraron las mejores oportunidades de hacer fortuna. A principios de los años cincuenta ya aparecían calificados como comerciantes los señores J. J. y David Abraham Isaac Senior, llamado generalmente Don Agustín Senior, David Pardo Cadet, David Dovale, David Salas, J. A. Correa y C. Hoyer, llegando

<sup>57</sup> Ocampo, "Las Importaciones ..." págs. 104 y 105; "From U.S.A. Embassy, New Granada to the Secretary of State," 1848, p. 613.

<sup>58</sup> *La Regeneración de Sabanilla*, Barranquilla, marzo, 31, 1853.

los cuatro primeros a ser los propietarios de algunas de las principales casas comerciales del período 1860-1880, tal como se observa en los cuadros 2 y 3<sup>59</sup>. En el curso del siglo se radicaron en el puerto nuevas familias de Curazao vinculadas al comercio: De Sola, Gerlein, López Penha, Huike, Casseres, Heilbron, Sourdis y Price<sup>60</sup>.

La mayor parte de estas familias llegaron a entrelazarse, y mantuvieron durante largo tiempo sus vínculos familiares y comerciales con Curazao; así lo registraron los periódicos de la época cuando daban cuenta de los frecuentes viajes de negocios y de vacaciones de sus miembros, entre una y otra ciudad<sup>61</sup>. En 1877, a raíz de un siniestro que tuvo lugar en Curazao, los más connotados líderes de la colonia de Barranquilla efectuaron una generosa colecta de dinero, en cuyo anuncio se decía "La noticia de la catástrofe ocurrida en Curazao ha despertado en esta ciudad un sentimiento unánime de conmiseración, muy especialmente en los que, oriundos de la isla, deploramos como pro-

pias sus desgracias"<sup>62</sup>. Algunos tornaron más perdurables sus vínculos con su tierra nativa cuando encomendaron la educación de sus hijos a los colegios de la isla<sup>63</sup>.

La presencia de esta colonia hebrea de las Antillas, además de poner a Barranquilla en contacto directo con Curazao, y por ende con Holanda, sirvió para incorporar a la ciudad la larga tradición comercial de aquella isla, que se remonta en forma prácticamente ininterrumpida hasta mediados del siglo XVII, cuando fue arrebatada a los españoles por los holandeses, bajo los auspicios de la "Dutch West India Company". Posiblemente, algunas de las familias de los comerciantes que se establecieron en nuestra Costa Atlántica se iniciaron en el oficio desde los tiempos mismos de la fundación holandesa de la nueva colonia. Así nos lo sugiere el caso de J. A. Correa, que se radicó en Barranquilla hacia los años cuarenta: tanto el primer Alvarez-Correa en desembarcar en Curazao, como muchos de sus ancestros, hallaron en el comercio su principal actividad<sup>64</sup>. No es, pues, de extrañar que entre sus descendientes

<sup>59</sup> *La Regeneración de Sabanilla*, Barranquilla, diciembre 23 1852; enero 20, 1855; febrero 10., 1853.

<sup>60</sup> Es necesario distinguir entre esta inmigración de familias sefarditas procedentes de la Colonia de Curazao que llegaron principalmente en la segunda mitad del siglo XIX - y que se establecieron en diferentes lugares de la costa, siendo Barranquilla la ciudad en donde se radicó el mayor número— y la forma clandestina en que arribaron la mayor parte de sefarditas antillanos en el curso del siglo XIX, tal como lo ha anotado Itic Croituru (op. cit) "porque en lo que se refiere a esta otra inmigración de sefarditas provenientes de las Antillas, los viajeros de esta naturaleza la consideraban prácticamente una especie de migración local, o la ignoraban totalmente, ya que ella se operaba espontáneamente a través de las dilatadas costas, donde la vigilancia y el control aduanero eran casi inexistentes. Rastros de tal emigración clandestina subsisten todavía hoy, cuando investigando el asunto por la Guajira nos topamos con indígenas de apellidos judíos" (p. 161).

<sup>61</sup> *El Promotor*, noviembre 11, 1876; marzo 3, 1887; diciembre 24, 1887; enero 28, 1888, abril 9, 1898.

<sup>62</sup> *Ibid*, diciembre 15, 1877.

<sup>63</sup> "Regresaron a la ciudad dieciséis de los jóvenes barranquilleros que se educan en el colegio Bartl de Curazao". Anunciaba *El Promotor* en diciembre 10. de 1898. En sus primeros tiempos de colonia permaneció fiel a su religión. Uno de sus patriarcas, David Abraham Isaacs Senior promovió la construcción del Cementerio Hebreo, que con el concurso de sus correligionarios, fue abierto en el año de 1857. Martínez y Niebles, p. 74.

<sup>64</sup> Jacobo Alvarez Correa (conocido como J. A. Correa), fue uno de los pioneros de la colonia hebrea procedente de Curazao. Un interesante estudio de la genealogía de su familia lo constituye *The Alvarez Correa Families of Curacao and Brazil*, elaborado por uno de sus descendientes, H.M. Alvarez Correa (impreso por Vegron N.V. the Hague). "La familia Alvarez Correa, cuyos miembros se esparcen hoy alrededor del mundo, han vivido cerca de tres siglos en Curazao ... Por tradición los Alvarez Correa son conocidos como 'Marranos' (Cristianos Nuevos), es decir, judíos que públicamente permanecieron fieles a los ritos Mosaicos"

se encuentre Ernesto Cortissoz-A. Correa, uno de los más connotados empresarios barranquilleros de la primera mitad del siglo XX; era, este último hijo de Jacob Cortizzos, un descendiente de los cripto-judíos españoles, quien por muchos años dirigiera la Compañía Colombiana de Transportes<sup>65</sup>. E. Cortissoz y su primo Jacob Alvarez-Correa, otro descendiente de J. A. Correa, se contaron entre los fundadores de la Compañía Scadta, después Avianca, la primera empresa de aviación comercial que existió en nuestro país<sup>66</sup>. Asimismo, Ernesto Cortissoz fundó en 1913 conjuntamente con miembros de las familias Alvarez Correa y Senior la Compañía de Crédito Mercantil<sup>67</sup>.

## 2. Los comerciantes alemanes

Pero si bien los holandeses de Curaçao llegaron numéricamente a constituir el principal grupo de comerciantes extranjeros, los alemanes, con un grupo que en 1875 representaba un poco más de la tercera parte de aquél, llegaron a ocupar una posición dominante entre las casas comerciales que operaba en Barranquilla. Así, mientras en la década de los sesenta Danouille & Wessels, luego Hoenigsberg & Wessells, exhibió los mayores volúmenes de exportación e importación, en la década de los setenta, las casas

Aepli, Eberbach & Cía. (antes Aepli & Grassmeyer), Muller, Siefken & Cía. y Hollman & Merkel dominaron parte sustancial de los negocios de la ciudad.

Pero los alemanes se habían hecho presentes en Barranquilla desde años atrás. Ya mencionamos al gran Elbers, en sus intentos de establecer la navegación a vapor por el río Magdalena, en los años veinte. Cuando Reclus visitó la población en 1855 quedó hondamente impresionado por uno de los miembros del grupo alemán, el señor Hasselbrink, el hijo del cónsul prusiano de Sabanilla. "Este excelente joven, antiguo alumno de la Universidad de Goettingue y corresponsal del ilustre botánico Nees-von Esembeck, era un verdadero sabio, cuya carrera lo llamaba naturalmente a ejercitar su ciencia en una gran ciudad de Alemania; pero a despecho de los negocios que lo ocupaban, había olvidado la ciencia y había logrado reunir a su alrededor un gran número de hombres instruidos: tuvo la bondad de presentarme algunos de ellos, casi todos granadinos". Más el caso de Hasselbrink no fue excepcional. Alemanes de gran cultura llegaron al país como integrantes de la misión pedagógica de esa nación, que en 1871 el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia contrató para dirigir y orientar nuestra enseñanza normalista<sup>68</sup>. Entre ellos, Carlos Meisel, quien fue originalmente asignado al

(p. 3). Manuel, el fundador de la familia de Curaçao, desembarcó en la isla, procedente de Amsterdam, entre los años 1675 y 1677 (pp. 4-9) J. A. Correa, perteneciente a la sexta generación, dejó una numerosa descendencia (4 hombres y 5 mujeres) habiéndose radicado la mayor parte en Barranquilla; algunos de ellos se entrelazaron con otras familias judías (ej. Cortissoz-A. Correa) o de otros países (ej. Helms-A. Correa; Correa-Duperly) pp. 34-35.

<sup>65</sup> Ibid, p. 35; Vergara y Baena, p. 293.

<sup>66</sup> Además de E. Cortissoz y J. A. Correa, otros tres colombianos participaron en la fundación de Scadta: Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo y Aristides Noguera; los fundadores alemanes fueron: Stuart Hosie, Alberto Tiejten y Werner Kaermerer, *Lámpara* No. 76, Vol. XVII, diciembre de 1979, p. 79.

<sup>67</sup> Vergara y Baena. p. 115.

<sup>68</sup> El historiador H. Rodríguez Plata ha señalado cómo al controlar la misión pedagógica alemana, el gobierno de los Estados Unidos de Colombia, sin pretenderlo, propició el interés inmigratorio de los alemanes al país: "tras los profesores y algunas otras personas que los acompañaban, se inició hacia Colombia la inmigración de más de cien hombres jóvenes, casi todos solteros, comerciantes, cultos y de buenas familias, entre ellos algunos pertenecientes a la nobleza imperial" pero ... "prefirieron al Estado Soberano de Santander como lugar de su destino y no de otro de la nación colombiana, acaso por su proximidad a Venezuela, donde se había iniciado una fuerte inmigración, y comenzaron a entrar, la mayoría,

Estado del Magdalena, acabó por establecerse en Barranquilla, en donde dirigió el "Colegio Ribón", el más afamado de la ciudad en las dos últimas décadas del siglo. Caso similar fue el de Don Carlos Utterman quien, después de dirigir las actividades de la misión en el Estado de Santander, permaneció durante muchos años como profesor del mismo plantel educativo<sup>69</sup>.

Ahora bien, la exportación de tabaco a Bremen en los años cincuenta, no solamente significó el establecimiento del comercio de importación con Alemania sino que además alentó a un cierto número de casas comerciales de ese país, a establecerse en la Nueva Granada. Las importaciones de Alemania ocuparon en un principio un lugar modesto: el 4.6% en 1854-59, y aproximadamente la misma proporción en 1866-70; posteriormente comenzaron a ascender en forma significativa, para llegar al 7.4% en 1870-75 al 11.7% en 1885-89 y finalmente colocarse en el segundo lugar, después de Inglaterra con 20% en los años 1897-98<sup>70</sup>. En el caso de las exportaciones a Alemania, éstas comenzaron a incrementarse en la década del 50, con el surgimiento del mercado bremés para el tabaco colombiano; de un 15% en los años 55-58 pasaron a un 40% en la década de los sesenta, colocando a ese país en el primer destinatario de las exportaciones colombianas. En los setenta las exportaciones a Alemania dismi-

nuyeron a un 20% colocándola en el cuarto puesto después de Inglaterra, Francia y Estados Unidos, puesto en el cual permaneció relegada el resto de siglo, no obstante su notoria recuperación en la década de los noventa<sup>71</sup>.

El establecimiento del Ferrocarril de Bolívar fue un factor que incentivó la llegada de nuevos extranjeros. Como quedó consignado, la casa Hoenigsberg Wessels & Cía., además de responsable por la construcción del ferrocarril, fue líder de la actividad comercial en el segundo lustro de los sesenta. Sus dos socios principales, los alemanes Julio Hoenigsberg y M. Wessels se habían radicado en el puerto desde principios de esa década, habiendo estado el último de ellos asociado, por algún tiempo, con el francés Alejandro Danouille, comerciante establecido desde los años veinte.

Pero más que las obras directas de la construcción del ferrocarril, lo que estimuló a los alemanes a venir a Barranquilla fue su pujanza como centro comercial. Respondían, así, a la política del Imperio Alemán, dirigida a ampliar y consolidar su esfera de influencia, que alentó a comerciantes con alguna experiencia a establecerse en las antiguas colonias españolas. Tanto así que, las principales casas alemanas que operaban en Barranquilla tuvieron desde un principio su casa matriz localizada en esa nación. La casa matriz obedecía al doble propósito de atender los negocios en Europa en forma directa y de captar los recursos de capital necesarios para emprender las múltiples operaciones que adelantaban en nuestro país. Tal, por ejemplo, los casos de Hoenigsberg & Wessels y de Aepli & Grassmayer. Esta última inició operaciones a principios de la década de 1860 teniendo

por la vía a Maracaibo (H. Rodríguez Plata), *La Inmigración Alemana al Estado Soberano de Santander en el siglo XIX*, (1968, p. 11). Naturalmente, alguna influencia debió tener la venida de la misión en el incremento del flujo migratorio alemán que se presentó en Barranquilla en los sesenta, pero en nuestro estudio sólo hemos podido relacionar en forma directa los casos de Utterman y Meisel.

<sup>69</sup> "Colegio Ribón" (Prospecto 1887-88); *El Promotor*, enero 1887, noviembre 26, 1887; enero 8, 1889.

<sup>70</sup> Ocampo, "Las Importaciones Colombianas en el siglo XIX", págs. 104 y 105.

<sup>71</sup> Ocampo, "Exportaciones Colombianas en el siglo XIX", págs. 191-194.

la casa matriz sede en Hamburgo. A la muerte de Grassmayer, a mediados del último período, se asoció el Sr. E. Eberbach a cuya muerte en 1894 la firma fue liquidada en forma definitiva. El otro socio A. W. Aepli murió al año siguiente en Alemania, a donde había regresado tiempos atrás. En el curso de su existencia, de cerca de treinta años, fue una de las mayores casas comerciales de la costa. A similitud de la mayor parte de las casas foráneas, Aepli y Eberbach prefirieron a sus coterráneos en los empleos de responsabilidad. C. A. Kappeler, su director por muchos años, retornó a la postre a Suiza, su país de origen, en donde murió. Robert Glasser y F. Eckardt otros dos empleados, se independizaron al fundar sus propios comercios y se radicaron definitivamente en Barranquilla. Glasser era, en 1900, importador y comisionista; propietario de un establecimiento comercial, en el que se vendían mercancías de lujo y máquinas; de la fundición a vapor de hierro, cobre y bronce, "La Colina"; agente de la Compañía Hamburguesa Americana y de la Compañía Alemana de Seguros. A su vez otros dos empleados de Aepli & Eberbach, el alemán Otto Flohr y el holandés de Curazao Henry S. Price, se constituyeron, de hecho, en sus sucesores cuando se aventuraron por sí solos a capitalizar los contactos comerciales y la experiencia de la afamada casa comercial que se clausuraba; posteriormente los socios diversificaron sus inversiones a la agricultura: en 1896 fundaron una compañía, conjuntamente con dos ingleses, para cultivar café en la Sierra Nevada de Santa Marta y en 1899 Otto Flohr compró "Casacoima", una finca de 1.1700 acres que fuera propiedad de F. J. Cisneros<sup>72</sup>.

A similitud del caso del Aepli & Grassmayer, fueron muchos los que habiendo desembarcado en calidad

de empleados de casas comerciales alemanas posteriormente se tornaron en socios de éstas o en empresarios independientes. Este fenómeno, que coadyuvó a asegurar la continuidad y predominio de los alemanes en el comercio barranquillero, fue el producto de las políticas practicadas por sus empresas, tal como lo consignó, con no poca admiración, un cónsul norteamericano en 1897<sup>73</sup>:

"Las principales casas comerciales son alemanas y han existido (bajo diferentes nombres) por espacio de cincuenta años. Ellas reciben periódicamente refuerzos de empleados procedentes de Alemania, dotados con una excelente formación mercantil y con un buen conocimiento del inglés, francés y español. Desde el momento mismo de su llegada los nuevos empleados ingresan de lleno a la vida comercial. Tras unos años de servicios el salario que les fue asignado previamente a su venida se incrementa de la siguiente manera: se les asigna una participación porcentual sobre las ganancias anuales de la firma, que no tienen derecho a retirarla; con el paso de los años este fondo va creciendo, y produce además los intereses correspondientes. Después de un tiempo los empleados adquieren el poder para representar a la firma y posteriormente se les asocia a la empresa en base al capital que allí han acumulado. Con frecuencia, quienes hacían las veces de propietarios a la llegada de estos últimos, que arribaron como empleados, se retiran a Alemania y allí reciben los ingresos resultantes de la participación que ellos conservan en el capital de la compañía. Tal es la rutina practicada en la formación de las casas comerciales alemanas. Además de las enormes ventajas que se derivan de un personal debidamente

<sup>72</sup> *El Promotor*, varios números, 1894. *The Shipping List*, 1895, marzo 1899.

<sup>73</sup> Report on the Commerce and Industries of Barranquilla, John Bildake, 1897.

calificado y motivado, ellas reciben el apoyo de las grandes firmas de Hamburgo y Bremen, algunos miembros de las cuales seguramente han estado en viaje de negocios por Barranquilla”.

Además de las ya mencionadas, otras casas alemanas se establecieron en el curso de las dos últimas décadas del siglo. Entre ellas, sobresalen Wehdeking Fock & Co. y Gieseken & Held. La última llegó a ser una de las mayores casas comerciales de Barranquilla en los años noventa. Adolfo Held, uno de sus fundadores, se estableció originalmente en Carmen de Bolívar, y en asocio de otros alemanes, entre ellos Wehdeking y Hollman, inició la exportación de tabaco de esa región a Alemania; además fundó una ganadería en Zambrano en la primera década de este siglo. En asocio con Louis Gieseken, constituyeron la casa H. Schutte, Gieseken & Cía., de Bremen. Gieseken & Held realizaba variadas operaciones comerciales; importadores y exportadores de mercancías al por mayor, consignatarios y comercializadores al detal; editores del periódico “El Anunciador”; propietarios de una compañía de vapores y de una limpiadora a vapor de algodón; concesionarios de la “Lotería de Bolívar”, y agentes de compañías de seguros alemanas e inglesas<sup>74</sup>. Contamos con descripciones pormenorizadas de esta casa que evidencian no sólo la diversidad de negocios en que estaba involucrada, sino también la moderna organización administrativa y de ventas que le servía de soporte. El almacén de mercancías en donde se exhibían los artículos para la venta al por mayor y al detal, contaba con diferentes departamentos especializados, siendo los principales: telas y confecciones, ferretería, vinos, cervezas y conservas; curanina y afines; loza y cristalería; azúcar y granos. En el mismo local del almacén tenían su

sede los extensos negocios en los diversos ramos de loterías, vapores, seguros, comisiones y exportaciones. Cabe anotar que en el último negocio hacían grandes transacciones en café, tabaco y sal; así, por ejemplo, de este artículo llegaron a despachar en un sólo semestre, 1891, la cantidad de 687 toneladas.

En 1892 Gieseken & Held cambió su razón social por la de Gieseken, Ringe & Cía. Se retiró entonces Held, y se incorporaron dos nuevos socios alemanes, quienes hasta entonces habían colaborado con la empresa en calidad de empleados: Adolfo Ringe y George Strauss. Posteriormente, en 1898, fundaron “La Compañía Alemana de Navegación Fluvial”, conocida también como “Empresa Gieseken”, cuyo primer director gerente fue Ringe<sup>75</sup>.

A finales de siglo el control del comercio por parte de los alemanes era aún evidente, tal como lo consignó un cónsul inglés en 1899; “La mayor parte de los grandes comerciantes de Barranquilla son de nacionalidad alemana, como lo mencioné en mi informe de 1896. Ellos prácticamente controlan el comercio de esa ciudad y no solamente extienden sus operaciones a las ciudades y poblaciones de las cercanías, sino que son, además agentes de las casas de negocios del interior. Ellos son líderes de la exportación del tabaco y del algodón, así como de muchos otros productos nativos; además sus modalidades de negociación con los productores cierra a estos últimos la posibilidad de actuar

<sup>74</sup> Martínez Aparicio y R.A. Niebles, págs. 51, 56, 90, 397.

<sup>75</sup> *El Promotor*, marzo 1892; octubre 8, 1898. Esta empresa avanzó muy rápidamente hasta llegar a comprar la Compañía Colombiana de Transportes, la Empresa Hanseática y la Empresa G. Pérez Rosa. Incluso llegó a ofrecer compra de la Magdalena River Steam Boat Company, pero esta negociación no se llevó a efecto. Recibió subsidios gubernamentales y se acabó durante la guerra cuando fue adquirida por la Magdalena River Steam Boat Co., de propiedad de ingleses. Nichols, p. 189.

independientemente. En efecto, los avances en dinero sobre cosechas futuras son un sistema reconocido e inevitable, y mediante el juicioso manejo de sus clientes, el comerciante está en posibilidad de restringir su esfera de acción"<sup>76</sup>.

### 3. Otros grupos de comerciantes extranjeros

Si bien los ingleses, los alemanes y los holandeses de Curazao llegaron a ser las colonias de extranjeros más características en razón de su participación en la formación de la economía de la ciudad, ello no quiere decir que otros extranjeros procedentes de otras latitudes no hubiesen jugado un papel de importancia; en particular se mencionan los franceses, los estadounidenses, los italianos, los cubanos y los venezolanos, a cuyos casos más representativos nos referimos a continuación.

Alejandro Danouille y Joseph y Oswald Berne fueron los pioneros de la colonia francesa de Barranquilla. En los años veinte y treinta Danouille aparece asociado con otro ciudadano de nacionalidad americana y de origen francés, Mathieu, en la casa comercial cuya razón social portaba sus nombres y que adelantaban también operaciones en Cartagena y Santa Marta. Posteriormente, encontramos en la década de 1850 a Danouille registrado como comerciante independiente y en la década de 1860 asociado con el alemán Wessels en una de las compañías que llegó a dominar una porción considerable del comercio, tal como se anotó anteriormente (véase cuadro 3)<sup>77</sup>. Los Berne, franceses de Martinica, se establecieron en los albores de este último período.

Tal como se observa en el cuadro 1, en 1870 la colonia francesa era por su tamaño similar a la alemana y a la inglesa; sin embargo la importancia en el desarrollo comercial de la ciudad no había sido equiparable a la de aquéllos. Ahora bien, no sobra recordar aquí que durante el siglo XIX el comercio exterior entre Colombia y Francia fue de alguna significación, especialmente en lo que hace referencia a las importaciones; a finales de los años treinta ellas representaron el 7.32% del total, cifra esta que ascendió al 18% en el período 54-59 y a unos puntos por encima del 20% en el período 66-90, tornándose así en el segundo vendedor de mercancías a Colombia, después de la Gran Bretaña<sup>78</sup>. Las exportaciones de pequeño monto en los cuarenta y los cincuenta, se incrementaron notablemente en los sesenta para alcanzar a fines de la década un 17% y a mediados de los setenta un 25% convirtiéndose en ese período en el segundo comprador de productos colombianos después de Gran Bretaña<sup>79</sup>.

Entre los inmigrantes norteamericanos sobresale E.P. Pellet uno de los extranjeros más notables de Barranquilla en la segunda mitad del siglo, que desembarcó en el puerto a principios de los años sesenta. Fundamentalmente un periodista, fundó y dirigió "The Shipping List", uno de los primeros semanarios comerciales del país en la época, orientado a promover el comercio de la ciudad por cerca de 25 años<sup>80</sup>. Publicado en inglés, consignaba en sus páginas el acontecer comercial de Barranquilla y los anuncios de los comerciantes, cuya actividad buscaba alentar a través de su política

<sup>76</sup> De McGregor a HO, 1899.

<sup>77</sup> *La Rejeneración de Sabanilla*, Barranquilla, diciembre 16, 1852; febrero 10, 1853. *Gaceta Oficial de Bolívar*, agosto 24, 1852; Vergara y Baena, pp. 325 y 509.

<sup>78</sup> Ocampo, "Importaciones Colombianas en el siglo XIX", pág. 105.

<sup>79</sup> Ocampo, "Importaciones Colombianas en el Siglo XIX", págs. 191-194.

<sup>80</sup> *The Shipping List*, Barranquilla, varios números 1890 - 1891.

editorial. En su lectura se observa un periodismo moderno y ágil y se descubre una porción de la vida barranquillera, tal como la vio Pellet. Se imprimía en la Tipografía Americana, de propiedad de su director, la más moderna de la ciudad. El periódico le otorgó una posición de liderazgo entre los comerciantes de la ciudad: en 1873, participó activamente en la fundación del Club de Comercio, que posteriormente conduciría a la creación del Club Barranquilla, y en diferentes períodos desempeñó el cargo de cónsul de los Estados Unidos en Barranquilla. En suma, la actividad de Pellet se orientó principalmente a la promoción del comercio del puerto, y hacia el objetivo de avanzar los intereses norteamericanos, a través de su periódico y de sus gestiones como cónsul.

Pero con anterioridad a la llegada de Pellet ya se habían radicado en Barranquilla otros norteamericanos. Algunos, a similitud de muchos extranjeros, se establecieron en la ciudad en razón del río Magdalena. William Chapman arribó a la Nueva Granada en 1847 como capitán de un vapor que hacía la ruta Santa Marta-río Magdalena a través de las ciénagas y caños. En 1854 fundó la casa comercial Chapman y Martínez, que se tornó en agente de la Compañía Americana de Vapores, posteriormente consolidada, con otras empresas, en la Compañía Unida; en esta última, Chapman fue nombrado superintendente por espacio de veinticinco años. Chapman y Martínez fue una de las principales casas comerciales en los años sesenta, tal como quedó consignado en el cuadro 3, pero vio disminuida su actividad, a la hora de su quiebra, ocasionada por una desafortunada aventura en el negocio de la navegación<sup>81</sup>. W.L. Bradford fue otro nortea-

mericano establecido en Barranquilla en procura del río, que paralelamente se involucró en los negocios hasta convertirse en un capitalista a mediana escala. Chapman y Bradford son tan solo dos ejemplos de estadinenses que arribaron a Barranquilla para trabajar en el Magdalena, ya que entre los extranjeros, la mayoría de los capitanes e ingenieros tenían esa nacionalidad<sup>82</sup>.

Ahora bien, se anota que algunos de los inmigrantes eran de nacionalidad norteamericana por naturalización. Ese es el caso de August Strunz un alemán por nacimiento que, no obstante su nacionalidad estadinense, ocupó el cargo de Cónsul de Imperio Austro-Húngaro; fue el representante de diversas compañías trasatlánticas (Royal Mail Company) de seguros y financieras. Es también el caso de Patrick Kelly un irlandés que después de inmigrar a Nueva York y nacionalizarse en los Estados Unidos, llegó a Barranquilla para trabajar como ingeniero de la Compañía Unida de Navegación<sup>83</sup>.

Finalmente, unas breves líneas sobre el lugar ocupado por los Estados Unidos en el Comercio Exterior Colombiano. En relación con el comercio de importación su participación en el total aumentó apreciablemente en los años cincuenta hasta ascender al 16%, aumento importante en comparación con las dos últimas décadas de la primera mitad del siglo que estuvo alrededor de un 5%. Este incremento se vio afectado por la guerra civil norteamericana en la década siguiente. A partir de los setenta comenzó nuevamente a ascender hasta igualar a Francia a finales del siglo<sup>84</sup>. Las ex-

<sup>81</sup> Martínez Aparicio y Niebles, pp. 6, 26, 40, "From U.S. Consul in Sabanilla to The Secretary of State," July 1959.

<sup>82</sup> *Diario de Bolívar*, septiembre 18, 1878; *El Promotor*, marzo 10, 1888.

<sup>83</sup> *Boletín Industrial de Barranquilla*, 1872-75; *El Promotor*, varios números, 1874-76, enero 1 1887; enero 6, 1894 "From U.S. Consul in Sabanilla to Secretary of State"; July 1859.

<sup>84</sup> Ocampo "Las Exportaciones ..." págs. 104-106.

portaciones a Estados Unidos, de pequeño monto antes de los cincuenta, ascendieron al 10% al final de este último período, pasaron a un 7% en la década siguiente y a un 20% en los setenta. A mediados de los ochenta se colocó como segundo receptor de las exportaciones colombianas, actividad que decayó a principios de los noventa para recuperarse a finales del siglo<sup>55</sup>.

Además de los alemanes, franceses y holandeses, europeos de otras nacionalidades ocuparon un puesto sobresaliente en el comercio local, otorgando a Barranquilla un sello inconfundible de puerto cosmopolita. Los italianos Paccini se radicaron en Barranquilla a finales del siglo. Estos se habían establecido originalmente en Magangué en donde, a partir de una modesta alfarería, acumularon el capital, que les permitió iniciar operaciones como comerciantes. Ya en 1898 se anunciaban como "agentes de una elaboración de mármol" y "exportadores e importadores de toda clase de artículos", con su sede principal en Barranquilla y una agencia en Magangué. Paccini Hnos. se convertiría en una de las principales casas comerciales del puerto en las dos primeras décadas del presente siglo, período en el cual la colonia italiana adquirió una mayor importancia en la actividad económica que la que había tenido en el siglo XIX<sup>56</sup>.

El danés José Helm ocupó una destacada posición entre los comerciantes en grande de la ciudad en los años sesenta y setenta. (Véanse los cuadros 2 y 3). A su vez, el catalán Carlos Mayans iniciado en los ochenta como uno de los más grandes minoristas de la ciudad, se convirtió posteriormente en comerciante comisionista, consignatario, importador y exportador en grande; en 1877 fundó la fábrica

de Jabones La Española, que diez años después producía 100.000 barras mensuales<sup>57</sup>.

La colonia cubana llegó a ser numéricamente importante, a consecuencia de las guerras de independencia libradas en la isla que obligaron a muchos de los habitantes a emigrar a otras poblaciones del Caribe, entre ellas a Barranquilla. Algunos miembros de la colonia se agruparon en el "Club Cubano Rius Rivera", fundado en los noventa<sup>58</sup>.

Un cubano tuvo especial significación: el célebre Francisco Javier Cisneros, uno de los individuos que dejó una de las huellas más profundas en la historia empresarial de nuestro país en el siglo XIX. Si bien no encontramos, en Barranquilla, otros cubanos equiparables a Cisneros, algunos desempeñaron oficios de significación para la vida del puerto. Ricardo Arjona fundó en 1883 la fábrica de jabones "La Cubana", que en los noventa producía trescientas mil barras mensuales. Asimismo fundó en aquel año la primera fábrica de hielo de la ciudad; tan novedosa industria, de insospechada importancia para el caluroso puerto, fue vendida por Arjona a otro cubano, el Sr. Luis G. Pochet, quien en 1890 la modernizó mediante la adquisición de maquinaria, con la cual el establecimiento estuvo en capacidad de suplir la demanda local, por el resto del siglo<sup>59</sup>. Finalmente, se menciona al médico cirujano Francisco R. Argilagos que, además de ejercer su profesión y dedicarse a algunos negocios en el comercio, se hizo muy conocido en la ciudad por los estudios que adelantó sobre las tribus indígenas del Magdalena, tópico sobre el cual ofreció confe-

<sup>55</sup> Ocampo "Las Importaciones .." págs. 191-194.

<sup>56</sup> *El Promotor*, abril 9, 1898. Conversación con Antonio Paccini (Bogotá, febrero 1980).

<sup>57</sup> Martínez Aparicio y Niebles, pp. 95, 273, 308, 332, 337 y Otras.

<sup>58</sup> *El Promotor*, abril 9, 1898.

<sup>59</sup> Martínez Aparicio y Niebles, p. 95.

rencias en diversas oportunidades; Argilagos, como lo hicieran otros residentes cubanos, envió a sus hijos a luchar por la independencia de su país en los años noventa<sup>90</sup>.

A similitud de la colonia cubana, la venezolana llegó a ser relativamente numerosa; en ella sobresalieron las familias Fuenmayor y Castellanos, comerciantes de mediana importancia; algunos de los miembros de la primera familia se dedicaron al comercio de drogas, como propietarios de una reputada farmacia<sup>91</sup>.

#### 4. La colonia sirio-libanesa en sus inicios

Al lector de este ensayo le parecerá extraño que no hayamos mencionado a la colonia sirio-libanesa que, como se sabe, ha tenido una importancia central en la historia del comercio de la Costa Atlántica en el presente siglo. Su no mención simplemente refleja el hecho de que ésta tan sólo comenzó a conformarse en la zona en la última década del siglo. Cabe anotar aquí, que la llegada de los sirios y los libaneses estuvo lejos de recibir la bienvenida por parte de la sociedad costeña. "Esos individuos son vistos por la generalidad con malos ojos y se les supone malas artes en su modo de hacer fortuna, llamándoles contrabandistas y falsificadores, medios a los cuales atribuyen algunos su rapidez y creciente fortuna en los negocios ...". Así inició su artículo un editorialista para, en los renglones siguientes, montar una defensa en favor de los miembros de esta colonia "que gozan de esa innecesaria mala fama" y argüir que constituían, exceptuando contados casos, un grupo de hombres honrados y trabajadores<sup>92</sup>. No tuvo

mucho éxito el bien intencionado editorialista. Con esa reputación de mala fe continuaron cargando los miembros de la mal llamada colonia turca, no sólo en Barranquilla, sino también en Cartagena y otras regiones del país en donde sentaron sus reales. Algunos turcos debieron ser actores de no muy sanas prácticas comerciales. Pero, como afirmaba el editorialista, éstos debieron ser los menos.

Quizás uno de los hechos que explica el por qué de la fuerte resistencia a los sirio-libaneses sea la coyuntura específica por la que atravesaba Barranquilla, que había visto consolidar a lo largo del siglo una élite comercial, con dominio extranjero; los sirio-libaneses, que desembarcaron en grandes números y que desde temprano mostraron ser muy duchos en las artes comerciales, se constituyeron en una amenaza para los comerciantes establecidos en la ciudad, que encontraron en ellos una fuerte competencia, y que expresaron esa nueva situación en un beligerante ataque a los recién llegados competidores.

No obstante la resistencia que encontraron los sirio-libaneses, éstos se consolidaron en el curso de las dos primeras décadas del siglo XX como uno de los grupos de comerciantes de más valía en la Costa Atlántica. En aquellos años un cónsul americano se refirió así, al lugar ocupado por turcos y extranjeros en el comercio de la región:

"Un elemento importante en la Costa Atlántica lo constituye el número de extranjeros vinculados al comercio. Existe un floreciente grupo de alemanes, especialmente en Barranquilla, en donde han sido, por más de medio siglo, líderes en el comercio. Los sirios constituyen quizás el más numeroso e importante grupo extranjero en la vida comercial de la costa; esta gente controla algunos de los almacenes

<sup>90</sup> *El Promotor*, junio 4, diciembre 17, 1898.

<sup>91</sup> *El Promotor*, abril 9, octubre 22, 1898.

<sup>92</sup> *El Porvenir*, junio 7, 1903.

más grandes y controlan buena parte del comercio al por mayor en el interior. Se ocupan principalmente del comercio de telas y confecciones de algodón y además importan una amplia gama de mercancía. Los sirios se muestran muy resistentes al clima inclemente de muchas de las vecindades de la región costera ... Los miembros más ricos de la colonia invierten en empresas locales tales como fábricas de confecciones y calzados, aserríos, fincas ganaderas, etc.

Otro grupo de extranjeros que administra grandes casas de comercio

y americanos vinculados al comercio<sup>93</sup>.

#### VII. Los extranjeros en las actividades comerciales e industriales de Barranquilla, en los años ochenta y noventa

La lista que incluimos a continuación, preparada por un cónsul norteamericano, resulta bien ilustrativa del papel que jugaban los empresarios extranjeros, en comparación con los colombianos, a finales de la década del ochenta y principios de la década del noventa.

Cuadro No. 4

#### BARRANQUILLA 1888: ACTIVIDADES COMERCIALES E INDUSTRIALES

No. de establecimientos	Actividad	Nacionalidad de los propietarios
3	Bancos	2 extranjeros, 1 colombiano
2	Limpia y empaque de algodón	alemanes
8	Casas comisionistas y consignatarias	4 alemanes, 4 colombianos
3	Muelles secos	1 alemán, 2 estadounidenses
9	Mayoristas de conservas	3 alemanes, 2 holandeses, 4 colombianos
31	Minoristas de conservas	16 extranjeros, 15 colombianos
32	Tiendas	17 extranjeros, 15 colombianos
5	Agencias de seguros	3 estadounidenses, 1 colombiano, 1 inglés
7	Agencias de vapores	4 ingleses, 1 francés, 1 alemán y 1 español
4	Talleres metalmecánicos	1 alemán, 2 ingleses, 1 colombiano
3	Aserraderos de vapores	1 alemán, 2 colombianos
5	Fábricas de jabón	2 cubanos, 3 colombianos
14	Vapores de río	alemanes y estadounidenses
2	Cargueros de vapor	ingleses
4	Panaderías	2 franceses, 2 italianos
2	Boutiques	franceses
3	Ferreterías	2 holandeses, 1 alemán
4	Almacenes de muebles	1 alemán, 1 italiano, 2 colombianos
5	Hoteles	2 franceses, 3 colombianos
3	Tipografías	1 estadounidense, 2 colombianos
5	Zapaterías	2 italianos, 3 colombianos
3	Periódicos	1 estadounidense, 2 colombianos
1	Empresa de Teléfonos	1 estadounidense

Fuente: United States Consulate, Barranquilla, 1888. (La lista ha sido traducida y reordenada por los autores).

al por mayor de importación es el italiano, que controla algunos negocios en Barranquilla y particularmente en Cartagena, aunque su número es relativamente pequeño comparado con el sirio. Existen también algunos franceses, ingleses

En el mismo año, las siguientes eran las actividades comerciales e industriales totalmente controladas por colom-

<sup>93</sup> Bell, *Colombia Commercial and Industrial Handbook*, 1920.

bianos: 1 cervecería, 2 herrerías, 5 ladrilleras, 2 librerías y papelerías, 2 salones de billar, 2 fábricas de velas, 1 trilladora de café, 9 carpinterías, 8 droguerías, 1 fundición; 1 fábrica de hielo, 3 peleterías, 3 curtiembrerías, 3 tabaquerías, 5 fábricas de hamacas y el transporte de carga (con 42 carros de mulas).

En síntesis, de un total de 205 establecimientos involucrados en el año de 1888 en el comercio, las finanzas, la industria, el transporte y los servicios, 103 pertenecían a extranjeros, o sea el 50%, aproximadamente. Se observa que los extranjeros estaban involucrados en la actividad comercial en grande: como importadores, exportadores, comisionistas y consignatarios. Dentro de estas actividades, ellos ocupaban un lugar privilegiado, al controlar las principales casas comerciales. Las finanzas y los seguros, así como el transporte fluvial y marítimo —eran también campos de su dominio—. Participaban también en la incipiente industria y particularmente en aquellas que, como la metalmecánica, requerían de conocimientos tecnológicos de cierta sofisticación. Mas su actividad no se restringía solamente a los negocios en grande; así como eran los propietarios de un amplio número de establecimientos de comercio al detal, también se desempeñaban como los mejores panaderos y fabricantes de zapatos de la ciudad.

### VIII. Los empresarios nacionales

En la sección anterior se ha mostrado cómo al finalizar el siglo, los extranjeros eran propietarios de la mitad de los establecimientos de Barranquilla dedicados a los negocios y cómo, entre éstos, controlaban una porción significativa de los más grandes y de los que exigían alguna sofisticación en su manejo administrativo o algún grado de complejidad tecnológica. Pero con ello y con lo expuesto

a lo largo de este trabajo no se quiere implicar, de ninguna manera, que los colombianos ocuparan un lugar insignificante en la actividad empresarial de Barranquilla.

De acuerdo al cuadro 4, ya en 1888 los colombianos se desempeñaban en la casi totalidad de las actividades en que lo hacían los extranjeros, y, como se ilustrará, en ellas fueron adquiriendo, con el transcurso del tiempo, una importancia relativa mayor. Tal es el caso de Evaristo Obregón un importante comerciante de Santa Marta que se radicó en Barranquilla a principios de la década de los sesenta. Propietario de una casa de comercio en grande —importador, exportador, consignatario, comerciante al por mayor y al detal— a los pocos años de su llegada ocupaba, ya, una respetable posición de liderazgo en los negocios y en la vida del puerto, como lo expresa su designación en la presidencia de la Junta Directiva del Banco de Barranquilla, en 1887. A principios del siglo XX promovió diversas empresas, entre las que sobresalen la Empresa de Energía Eléctrica de Barranquilla y la Fábrica de Tejidos Obregón. Esta última fue el primer establecimiento fabril moderno y en grande que se creó en la ciudad, y, en los años veinte, llegó a ser la empresa textil más importante del país. Tales realizaciones caracterizaron a Don Evaristo Obregón como el empresario más dinámico de Barranquilla de principios del presente siglo<sup>94</sup>.

Pero ya desde mediados del siglo XIX se desempeñaban como comerciantes de Barranquilla algunos colombianos que posteriormente contribuirían a la formación de importantes empresas para la vida del puerto.

<sup>94</sup> Entrevista con don Pablo Obregón, septiembre de 1878. Luis Ospina Vásquez, *Industria y Protección en Colombia; 1810-1930*, 1974, p. 475. *Diario de Bolívar*, septiembre 19, 1878. *El Promotor*, julio 9, 1887.

Tal es el caso de don Esteban Márquez que en los años cincuenta era uno de los más activos importadores y exportadores. Don Esteban ocupaba también un lugar de importancia entre los comerciantes de la década de los sesenta y encabezaba la lista de los individuos y principales casas de comercio que dominaron la actividad económica en la década de los setenta. Don Manuel María Márquez también aparecía entre los diez principales hombres de negocios de este último período (Cuadros 2, 3 y apéndices 1 y 2). Fueron ellos dos los fundadores y propietarios del Banco de Márquez, que abrió operaciones en 1883 y funcionó hasta 1893, año de su liquidación<sup>95</sup>.

También a principios de los años cincuenta, el samario Joaquín A. de Mier adelantaba negocios comerciales en Barranquilla hasta llegar en los años sesenta a ocupar un lugar sobresaliente en los negocios de la ciudad (Cuadros 2 y 3)<sup>96</sup>.

De Mier fue uno de los principales promotores del Banco de Barranquilla, del que fue presidente de su primera junta directiva. El Banco de Barranquilla fue la primera entidad de este tipo fundada y capitalizada por residentes en la ciudad. Sesenta y seis individuos y casas comerciales adquirieron las ciento veinticinco acciones con las cuales se constituyó. De ellos aproximadamente la mitad eran de origen colombiano y la otra mitad de origen extranjero y las acciones se distribuyeron aproximadamente en la misma proporción entre unos y otros<sup>97</sup>. De su primer junta directiva

también hacían parte E. Eberbach, J. J. Senior y O. Berne, los tres de origen extranjero, y el barranquillero Manuel A. Núñez. August Strunz y Robert S. Byrne fueron, en su orden, gerentes de la entidad en sus primeros años de existencia.

Además de Obregón y De Mier, hemos mencionado el caso de otros comerciantes samarios, los Noguera, que desde los sesenta se radicaron en Barranquilla, como agentes de diversas compañías trasatlánticas a vapor y como importadores-exportadores. Así, pues, de la gran experiencia comercial de Santa Marta se benefició Barranquilla. De Mier, Noguera y Obregón transfirieron sus negocios a este último puerto, al encontrar allí mejores perspectivas en comparación a las ofrecidas por su ciudad natal —que, como se mencionó al principio de este escrito, mantuvo una posición de liderazgo como centro de importaciones durante buena parte del siglo XIX, lugar del que decayó verticalmente en los años setenta<sup>98</sup>.

Debemos subrayar que algunos de los comerciantes colombianos registrados como pequeños importadores, en los años sesenta (apéndice 2), o sus descendientes, llegarían a ocupar un

zález. Este banco había sido fundado en Bogotá por empresarios colombianos, con capital predominantemente nacional. El otro banco establecido en Barranquilla, el Americano, abrió operaciones en 1883, con capital predominantemente extranjero. De las cuatro entidades bancarias mencionadas, tres se liquidaron con el correr de los años y en 1901 subsistía únicamente el Banco de Barranquilla. Safford, 1977, p. 63; *Boletín Industrial*, diciembre 16, 1852; enero 20, 1853.

<sup>95</sup> Vergara y Baena, p. 114.

<sup>96</sup> La *Rejeneración de Barranquilla*, diciembre 16, 1852; enero 20, 1853.

<sup>97</sup> Otros dos bancos funcionaban en los años ochenta en Barranquilla. La sucursal del Banco de Bogotá que inició operaciones en el puerto en 1872, gerenciado en los primeros años por el comerciante barranquillero José Manuel Gon-

<sup>98</sup> Santa Marta contaba, de acuerdo con algunas evidencias recogidas en el curso de esta investigación, con uno de los grupos empresariales más activos del siglo XIX de nuestra Costa Atlántica. Ellas respaldarían la afirmación de Safford (1977): "Los comerciantes de Santa Marta eran iguales a los antioqueños en astucia y habilidad comercial, así como en habilidades para cooperar con inteligencia en grandes empresas comunes". F. Safford, 1927.

lugar de importancia en la actividad empresarial de Barranquilla de la segunda mitad del siglo XIX o en las primeras décadas del presente siglo; tal es el caso de Jimeno Collante, Roncallo, Palacios, Vengoechea y González Rubio, para citar los principales<sup>99</sup>. El caso de estos individuos de origen colombiano y el de los mencionados anteriormente (De Mier, Noguera, Obregón, Márquez) muestran como ellos se fueron involucrando paulatinamente en la promoción de empresas de mayor tamaño y/o complejidad, que, como se ha indicado, en las primeras décadas del rápido desarrollo de la actividad comercial de Barranquilla, llegaron a ser prácticamente el dominio de la iniciativa y el capital extranjero.

Finalmente, subrayamos el hecho, ya observado en secciones anteriores, de que en términos numéricos los individuos de origen colombiano involucrados en los negocios excedían a los de origen extranjero en las décadas de los sesenta y setenta<sup>100</sup>. Otra lista de negociantes que hemos encontrado para los años cincuenta nos indica que de un total de setenta y tres negociantes el 30% eran de origen extranjero, siendo esta última cifra aproximadamente igual a las correspondientes a las de las dos décadas posteriores<sup>101</sup>. Asimismo hemos observado que la

mitad de los establecimientos comerciales e industriales de los años ochenta pertenecían a nacionales y la otra mitad a extranjeros (Cuadro 4). Estas cifras, conjuntamente con las otras informaciones presentadas a lo largo del trabajo, simplemente indican que en Barranquilla existía un amplio número de colombianos vinculados a los negocios, en la segunda mitad del siglo XIX, y que éstos se ubicaban predominantemente en aquéllos a pequeña escala. En contraste, los negocios en grande y los ubicados en los sectores más claves para la economía de Barranquilla fueron promovidos y controlados predominantemente por empresarios de origen extranjero. O en otras palabras, la evidencia presentada en este estudio nos indica que si bien los empresarios de origen nacional participaron en el desarrollo de la actividad económica de la ciudad, los empresarios de origen extranjero ocuparon un indiscutible lugar de pioneros, a lo largo del siglo XIX, en el surgimiento de Barranquilla como primer puerto del país.

#### IX. Los extranjeros en otras dimensiones de la vida de Barranquilla

Los extranjeros de Barranquilla con alguna disponibilidad de recursos no solamente entraron desde temprana época a hacer parte de su élite social sino que se constituyeron en uno de los factores que más contribuyeron en delinear sus características. Así nos lo sugiere, al menos, el proceso de la fundación del Club del Comercio, en 1871, primera institución de esta naturaleza en existir en la ciudad; a su creación se hicieron miembros cincuenta y tres individuos, entre quienes se cuenta un total de treinta y dos extranjeros. En la fundación participaron activamente el ya mencionado Mr. Pellet, Pedro R. Vengoechea, O. Berne, J. O. Senior, C. Hoyer, Manuel Núñez, Enrique Parde y C. Merkel, estos dos últimos desig-

<sup>99</sup> Así, Aristides Noguera y Rafael María Palacios contribuyeron a la fundación de "Scadta", posteriormente "Avianca", R. Roncallo fue fundador de los "Molinos Roncallo" en 1925, *Lámpara*, No. 76, p. 79. Vergara y Baena.

<sup>100</sup> Ver comentarios a las tablas 1 y 4.

<sup>101</sup> La lista en cuestión es la "Relación de los individuos que espontáneamente ofrecieron al gobierno cantidades en empréstito para construir el edificio que debería servir para la Aduana de este puerto (Sabanilla)". *La Rejeneración de Sabanilla*, Barranquilla diciembre 23, 1852. Si bien esta lista no es estrictamente comparable con las encontradas para los sesenta y setenta, que se refieren a los comerciantes registrados que debían pagar impuestos, aquélla parece incluir la casi totalidad de individuos involucrados en los negocios.

nados como presidente y secretario del club, respectivamente<sup>102</sup>.

"El Club estaba localizado en el Edificio Noguera y allí venía la flor y nata de la sociedad, la política y el comercio"<sup>103</sup>. Años más tarde el club cerró sus puertas, pero esta experiencia sirvió de base para fundar, en 1888, el "Club Barranquilla"; entre sus treinta y cuatro miembros fundadores se identifican dieciocho con apellidos extranjeros, y en una lista de 1893, entre ciento cincuenta y tres socios se contabilizan cincuenta y seis con apellido de origen foráneo. Además, existen bases para afirmar que la casi totalidad de los socios con tales apellidos corresponden a inmigrantes extranjeros de primera generación y que solamente una minoría corresponde a los descendientes de los extranjeros que arribaron a Barranquilla a partir de los años cincuenta<sup>104</sup>.

De otra parte, al observar una lista de los principales comerciantes de la época se observa que aquellos con origen extranjero pertenecieron a los dos clubes sociales en mención. Así, pues, ya en los setenta, los comerciantes extranjeros ejercían un liderazgo dentro de la élite social de Barranquilla. O en otras palabras, su predominio en el comercio los llevó rápidamente a ocupar las más destacadas posiciones dentro de la élite social. Pero este fenómeno no resulta de difícil comprensión. En los primeros cuarenta años del siglo, Barranquilla había sido una población de segundo orden en el contexto económico nacional: el puerto fluvial de mediana importancia, poblado predominantemente por pequeños agricultores y pescadores, se fue transformando,

con una rapidez inusitada para la época, hasta tornarse en el primer puerto colombiano. Los pobladores del lugar, de costumbres provincianas y sencillas, debieron dar paso a los extranjeros para que ejercieran su liderazgo en el proceso de transformación de la élite, que necesariamente tenía que acompañar el cambio radical que sufrió el puerto. No podía ser de otra manera, si recordamos que los principales comerciantes extranjeros que definitivamente se radicaron allí, no sólo procedían de sociedades sustantivamente más avanzadas que la nuestra, sino que además ellos mismos pertenecían, en sus países de origen, a un estrato socioeconómico medio.

## X. Conclusiones

En este ensayo hemos examinado el lugar central que ocuparon los extranjeros en la rápida transformación experimentada por Barranquilla en el siglo XIX. Durante este período los inmigrantes extranjeros conformaron un grupo numéricamente pequeño si se compara con el tamaño de la población de origen colombiano. Su importancia radicó más en el papel que jugaron en su desarrollo económico y en la formación de sus élites, que en su contribución cuantitativa al crecimiento demográfico del puerto.

Los extranjeros, y en particular los alemanes, los holandeses de Curazao, los británicos y los estadounidenses, dominaron las dos principales actividades económicas del puerto: los transportes (al interior y al exterior del país) y el comercio. Los transportes hacia el exterior fueron dominados por ellos en virtud de que se constituyeron en los agentes de la mayor parte de líneas trasatlánticas que se establecieron a lo largo del siglo en Barranquilla. Naturalmente su papel de intermediarios de los extranjeros en la mayor parte de líneas trasatlánticas les proporcionó

<sup>102</sup> Miguel Goenaga, *Lecturas Locales*, 1919, p. 74.

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 75.

<sup>104</sup> José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su pasado y su presente*, 1947, pp. 158-160.

un importante instrumento de penetración en el comercio local y nacional.

Pero en nuestro estudio hemos examinado con mayor detenimiento el papel muy central que jugaron los extranjeros en la iniciación y desarrollo de la navegación a vapor por el río Magdalena. La modelación de empresa tan fundamental en la historia del transporte de nuestro país se hizo principalmente en base al capital y a la experiencia foránea. Esta última estuvo representada en los capitanes, contadores e ingenieros que habrían de descubrir y resolver el amplio inventario de dificultades que para la navegación a vapor ofrecía el Magdalena. Este desarrollo, no solamente tuvo una profunda resonancia en la consagración de Barranquilla como primer puerto del país y principal centro comercial de la costa sino que, además, incidió notablemente en la modernización de otras dimensiones de la economía de la ciudad. Con la navegación a vapor se fundó en Barranquilla el primer establecimiento de carácter fabril —un aserrío accionado por una máquina a vapor— y paulatinamente se fueron refinando las tradiciones artesanales del trabajo en madera asociadas con la construcción y mantenimiento de bongos, champanes y vapores y se desarrolló en su gente una serie de destrezas para la construcción y armada de los barcos a vapor; se introdujeron las técnicas de metalmecánica vinculadas con la armada de los cascos metálicos y la instalación y mantenimiento de las calderas y máquinas a vapor, actividades estas que sumadas dieron lugar a la creación de los primeros talleres de la ciudad, y a la formación de algunas de las primeras empresas de carácter moderno, en términos de su gestión gerencial y organización.

Finalmente, y en relación con los transportes, debe recordarse que la ferviente actividad comercial que se dio en Barranquilla, en los años cin-

cuenta y sesenta, hizo necesaria la construcción del ferrocarril a Puerto Salgar y posteriormente a Puerto Colombia, así como la fundación y adecuación de estos dos puertos marítimos, empresas estas adelantadas con empresarios, capital y tecnología foránea. Con el establecimiento de la empresa ferroviaria se consolidaron aún más las tradiciones que en el campo de la metalmecánica se habían iniciado con la navegación a vapor.

El comercio en grande en Barranquilla fue controlado por casas extranjeras muchas de las cuales y en particular las alemanas, o sea las que dominaron la actividad durante la segunda mitad del siglo, se establecieron desde sus inicios con el capital y la experiencia suficientes para tomar una clara y rápida ventaja sobre competidores. Los comerciantes en grande, no sobre recordarlo, hacían las veces de exportadores e importadores, consignatarios, mayoristas y minoristas, agentes de una o más líneas trasatlánticas y del transporte fluvial. Fueron ellos quienes introdujeron nuevas formas de organización y gestión comercial en el puerto y quienes hicieron de Barranquilla una ciudad pujante y cosmopolita, características que aún se observan hoy, gracias a la huella imborrable, que dejaron los inmigrantes extranjeros durante el siglo XIX.

Subrayemos también que la mayor parte de los empresarios más representativos aquí estudiados —procedentes de Alemania, Inglaterra, Holanda y Estados Unidos, o sus colonias— correspondían a individuos que desembarcaron en Barranquilla investidos con una experiencia comercial o con una habilidad técnica de significación; ya fuera porque pertenecían a una familia dedicada a los negocios (ej.: Augustus Joy, los Alvarez Correa); ya fuera porque representaban una casa

comercial establecida en el exterior (ej.: Julio Hoenigsberg, Aepli & Grassmayer), o estaban vinculados como sus empleados (ej.: Adolfo Ringe); ya fuera porque llegaban a Barranquilla como armadores ingenieros o capitanes de los buques a vapor del río Magdalena (ej.: Joy, y Chapman), o como constructores del Ferrocarril de Bolívar o del muelle de Puerto Colombia (ej.: F. J. Cisneros). O, en otras palabras, los empresarios más importantes que se radicaron en Barranquilla en el curso del siglo XIX, en forma temporal o definitiva, corresponden al caso del extranjero perteneciente a un estrato socioeconómico medio, que con su experiencia, y, en muchos casos, con su fortuna, vino en pos de nuevos horizontes.

Finalmente señalemos el hecho de que las colonias extranjeras establecidas en Barranquilla tuvieron como lugar de origen aquellos países y colonias con los que Colombia tuvo relaciones comerciales durante el período, tal como lo hemos intentado ilustrar, al traer a cuento algunas cifras indicativas sobre el particular. Ahora bien, la importancia de las colonias de inmigrantes por su número o por el papel que desempeñaron en la actividad económica local y en la formación de sus élites, no coincide con la importancia de sus países de origen en el comercio exterior colombiano, lo cual simplemente denota la existencia de una dinámica propia en cada uno de los procesos migratorios, algunas de las cuales hemos tratado de elucidar.

## Apéndice 1

REGISTRO GENERAL DE LOS COMERCIANTES DE BARRANQUILLA  
OBLIGADOS AL PAGO DE LA CONTRIBUCION COMERCIAL: 1867, 1868, 1869

Nombre	1867* <sup>1</sup>	1868* <sup>2</sup>	1869* <sup>3</sup>
	Cuota anual \$	Renta anual \$	Renta anual \$
Danouille & Wessels	2.000	—	—
Vengoechea & González	2.000	12.000	12.000
Estevan Márquez	2.000	12.000	14.000
J. Helm & Cía.	2.000	12.000	12.000
Julio Hoenigsberg & C.	2.000	—	—
A. & J. Senior	2.000	10.000	10.000
Pardo & Dovale	1.900	8.000	8.000
Fergusson & Noguera	1.750	8.000	7.325
Aepli Grassmeyer & Cía.	1.700	10.000	10.000
Casseres Hermanos	1.700	8.000	—
E. Isaacs & Cía.	1.650	8.000	8.000
Sundheim & Cía.	1.300	6.000	6.000
Joaquín A. Mier	1.170	11.000	8.000
Sourdís & Cía.	1.100	5.000	5.000
Chapman & Martínez	900	6.000	6.000
R. A. Joy	650	—	—
Daniel Moreno	500	1.500	2.000
Compañía Unida de Navegación	—	16.000	—
Hoenigsberg & Wessels	—	12.000	16.000
Pardey & Cía.	450	2.000	8.000
Naar & Malabet	440	2.000	2.000
Wolf & Correa	—	1.500	3.000
D'Andrei & Roncallo	—	—	2.000
Alejandro Danouille, Jr.	—	—	2.000

<sup>1</sup> La lista incluye un total de 73 contribuyentes. Los 17 aquí presentados pagaron \$500 o más de cuota anual. El total de cuotas de estos 17 contribuyentes representaba un 80% del gran total por recaudarse. Tomada de "Reparto" que la Junta Oficial ha hecho entre los comerciantes de la provincia, de acuerdo con el artículo 10. de la ley de octubre último sobre impuestos a la industria comercial". Barranquilla, enero 13 de 1867.

<sup>2</sup> En 1868 debieron tributar un total de 86 contribuyentes. La lista aquí presentada incluye todos aquellos que percibieron una renta anual mayor o igual a \$2.000. Estos 17 contribuyentes recibieron un total de rentas anuales equivalentes al 77% del gran total de rentas recibidas por los 86 contribuyentes en cuestión. Tomado de "Registro General de los comerciantes del estado obligados al pago de la contribución comercial en 1868, Barranquilla" *Gaceta de Bolívar*, enero 12, 1868.

<sup>3</sup> En 1869 debieron tributar un total de 87 contribuyentes en Barranquilla. La lista aquí presentada incluye todos aquellos que percibieron una renta anual mayor o igual a \$2.000. La suma de las rentas anuales de estos 18 contribuyentes equivale a un 75% del gran total de rentas recibidas por los 87 contribuyentes en cuestión. Tomado de "Registro jeneral de las personas obligadas al pago del impuesto sobre la renta en 1869" *Gaceta de Bolívar*, febrero 21, 1869.

## Apéndice 2

## IMPUESTOS DE ADUANAS: 1864-65 — 1866-67

No. de orden 1864-65	Nombre	Monto pagado 1864-65 (pesos)	Monto pagado 1866-67	No. de orden 1866-67
1	Danouille & Wessells	12.609	3.302	6
2	Idelfonso Macías	3.808	1.389	13
3	José Angel de la Rosa	3.191	2.574	8
4	Joaquín Antonio De Mier	2.875	2.020	12
5	A. M. Soteldo	2.540	—	—
6	Esteban Márquez	2.387	—	—
7	Pardo & Dovale	2.317	2.143	11
8	Chapman & Martínez	1.744	1.193	16
9	A. & J. Senior	1.243	3.497	5
10	Vengoechea & González	1.240	315	26
11	Aepli & Grassmayer	1.136	1.169	16
12	Sundheim & Cía.	1.122	6.435	2
13	Manuel Angulo	1.081	1.224	15
14	C. Hoyer	1.562	621	22
15	R. A. Méndez	955	1.014	18
—	Julio Hoenigsberg	—	26.868	1
17	Jacob Sourdis	759	1.240	14
26	José Helm	158	4.700	3
—	Casseres Hnos.	—	4.568	4
31	A. P. Simmonds	40	2.910	7
—	Samuel Pinedo	—	2.529	9
—	E. Isaacs	—	2.189	10

En el cuadro se han incluido todos los comerciantes que en uno de los dos períodos pagaron más de \$1.000 en impuestos.

Los otros individuos y firmas que aparecen en los dos períodos en cuestión son en su orden: José González Rubio; Fergusson y Noguera; Manuel Senior, Gregorio Gómez; D.H. Senior; De la Hoz Hnos.; Pedro Palacios, José Abisidid; Aristides Voigt; R. A. Joy; Augusto Strunz Koppel & Scholoss; Ch. Clemens; Howe Carmona; P. W. Petterson; John F. Meyer; Vengoechea & Lafaurie; Joaquín Vengoechea; Mauricio Wolf; Antonio de la Rosa; Naar & Malabet; Jimeno Collante; R. Roncallo; Manuel M. Bula; Joaquín Batis.