

PRIMERA PARTE

**ECONOMÍA REGIONAL Y EMPRESARIOS
URBANOS**

1. ASPECTOS GENERALES

1.1 GEOGRÁFICOS Y ECONÓMICOS

El agua fue el factor determinante para la localización de las principales poblaciones del Caribe colombiano desde el período precolombino: el mar, el río, la ciénaga o el caño. A lo largo de estos accidentes geográficos se fundaron las ciudades costeñas de Santa Marta, Cartagena y Riohacha, en el mar Caribe; Barranquilla, Sitionuevo, Mompós, Tenerife, Plato y El Banco, en el río Magdalena; Magangué, en el Brazo de Loba, desembocadura del río Cauca en el Magdalena; Montería, a orillas del río Sinú; Ciénaga, entre el mar y la Ciénaga Grande de Santa Marta, entre otras poblaciones.

Con excepción de Santa Marta y Riohacha, que se abastecían de agua para el consumo humano de los ríos Manzanares y Ranchería respectivamente, las demás poblaciones costeñas consumían el agua del río Magdalena, el caño o la laguna más cercana. Las poblaciones que no contaban con fuentes superficiales de agua en su cercanía debieron recurrir al sistema de aljibes o pozos, los cuales se llenaban durante la estación lluviosa.

Adicional a lo anterior, los cuerpos de agua hacían las veces de vías de comunicación por las que circulaban personas y mercancías, siendo el medio de transporte la chalupa y más tarde el vapor. Si se toma el caso de los puertos marítimos de Cartagena, Santa Marta y luego Sabanilla-Puerto Colombia, estos requerían, además de la bahía, tener un acceso aceptable al río Magdalena, la principal vía de comunicación de Colombia. En este sentido, desde la época colonial Cartagena estuvo conectada con el Magdalena a través del canal del Dique; Santa Marta por los caños de la Ciénaga Grande, y Barranquilla-Sabanilla, mediante el caño de La Piña, y luego por un ferrocarril.

A mediados del siglo XIX hubo cierto interés neogranadino en desarrollar la exportación de frutos tropicales, como por ejemplo el tabaco. Florentino González, secretario de Hacienda del presidente Tomás Cipriano de Mosquera, consideró que era un error concentrar la producción en las zonas montañosas de Colombia, ya que siempre tendría costos de transporte demasiado altos para poder competir en los mercados de Europa y Norteamérica.

El temor a la malaria, fiebre amarilla y otras enfermedades tropicales de seguro contribuyeron a la alta densidad de población en las montañas. Al respecto, un economista del Banco Mundial planteaba con cierta sorpresa: “De todas maneras el ganado engorda en las planicies mientras que la gente lucha en las montañas para lograr una subsistencia apenas suficiente” (Currie, 1951: 72).

Florentino González enfatizó la necesidad de comenzar a explotar el valle del Magdalena y otras zonas planas de Colombia que sí podían alcanzar los mercados externos de una manera competitiva. Para el efecto, en 1845 la administración del general Tomás Cipriano de Mosquera entregó a una empresa privada el monopolio del tabaco de Ambalema, la principal zona tabacalera del país, y en 1846 ofreció un subsidio considerable a la primera empresa que regularizara la navegación a vapor por el río Magdalena. Esta empresa fue la Compañía de Vapores de Santa Marta, de la cual eran socios los comerciantes samarios Joaquín de Mier, Manuel Abello, José Antonio Cataño, Lázaro María Herrera, Juan A. Gómez, Antonio del Real, Evaristo de Ujueta, Pedro Díaz Granados y el inglés Robert Joy, quienes luego se asociaron con el antioqueño Francisco Montoya, concesionario del tabaco de Ambalema.

A partir de estas políticas, en la segunda mitad del siglo XIX en Colombia se desarrollaron las exportaciones de tabaco a gran escala y se consolidó la navegación a vapor por el río Magdalena, presentándose un primer período de bonanza tabacalera de 1850 a 1857, a lo que siguieron altibajos hasta 1869.

1.2 DEMOGRAFÍA REGIONAL

La población del Caribe neogranadino a finales del siglo XVIII representaba el 22% de la Nueva Granada y un siglo después (1870) tal participación había caído al 12% del total nacional. Con razón un autor señaló que en la década de 1870 “la Costa Caribe era un inmenso peladero”, para referirse a la baja densidad de población en la región (Striffler, 2000[1876]: 13). En ese año las densidades de población más bajas de Colombia se encontraban en los estados soberanos de Magdalena (3,9 habitantes por km²) y Bolívar (6 habitantes por km²), mientras que en el ámbito nacional era de 9,6 habitantes por km².

El censo de 1905 mostró una participación de la población de la Costa en el total nacional similar a la de 1870, pero en los censos posteriores la participación aumentó hasta llegar al 16,4% de la población del país en 1938 (Cuadro 1 y Gráfico 1).

El auge portuario de Barranquilla generó un rápido crecimiento de su población. Desde mediados del siglo XIX empezaron a llegar a esta ciudad un número considerable de familias samarias, cartageneras, ocañeras y de otras regiones del país, así como comerciantes extranjeros, en su mayoría alemanes, italianos

y de las Antillas Holandesas. En 1871 Barranquilla se había convertido en la ciudad más grande de la región Caribe, con 3.000 habitantes más que Cartagena y casi el doble que Santa Marta (Cuadro 2). En este período de otras regiones de la Costa Caribe llegaron a Barranquilla familias de tradición empresarial como los Obregón, Vengoechea, Echeverría, Noguera y Abello, de Santa Marta, o los Aycardi, De la Espriella, Baena y Lascano, de Cartagena. También, empresarios extranjeros y nacionales, así como población en general de la costa Caribe y del interior andino colombiano.

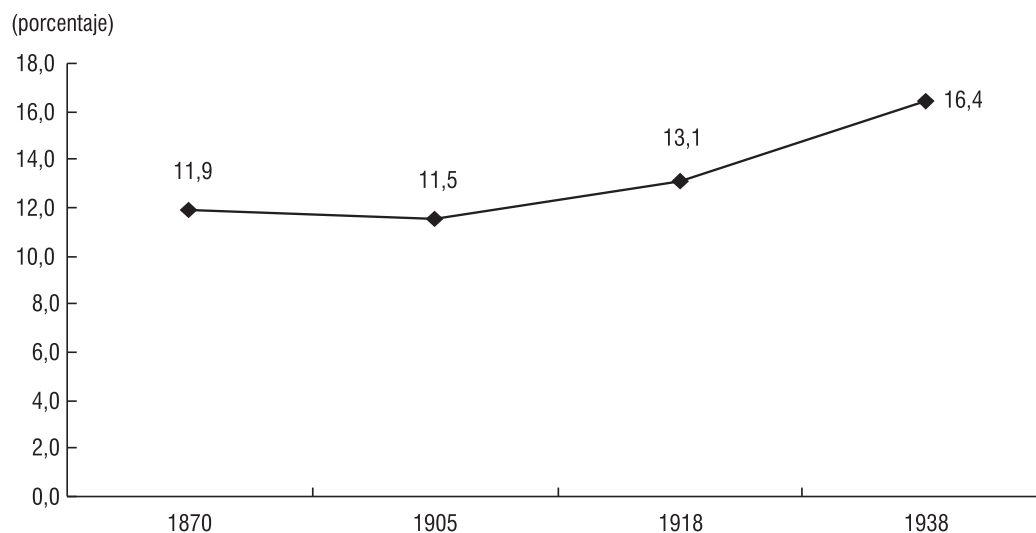
CUADRO 1. POBLACIÓN DE COLOMBIA Y LOS DEPARTAMENTOS DEL CARIBE COLOMBIANO, 1870-1938

DEPARTAMENTOS	1870	1905	1918	1938
Atlántico ^{a/}	50.647	104.674	135.792	268.409
Bolívar	191.057	300.129	457.111	765.194
Magdalena	82.255	123.548	234.047	395.731
Costa Caribe	323.959	528.351	826.950	1.429.334
Colombia	2.707.952	4.533.777	6.303.077	8.701.816

a/ Fue convertido en departamento en 1905.

Fuente: Anuario Estadístico de Colombia (1875); censos de 1905, 1918 y 1938.

GRÁFICO 1. PARTICIPACIÓN DE LOS DEPARTAMENTOS DEL CARIBE EN EL TOTAL DE LA POBLACIÓN DE COLOMBIA, 1870-1938



Fuente: cálculos del autor con base en el Cuadro 2.

CUADRO 2. POBLACIÓN DE COLOMBIA, BOGOTÁ Y PRINCIPALES CIUDADES DEL CARIBE COLOMBIANO, 1870-1938

CIUDAD	1870	1912	1918	1938
Bogotá	40.883	121.257	143.994	355.502
Barranquilla	11.595	48.907	64.543	152.348
Cartagena	8.603	36.632	51.382	84.313
Santa Marta	5.472	8.348	18.040	33.245
Valledupar	4.952	7.301	10.627	15.802
Riohacha	3.054	9.426	10.001	14.150
Ciénaga	7.127	14.610	24.708	47.333
Aracataca			4.706	15.861
Aguachica		4.621	8.715	11.765
El Carmen	6.946	16.332	17.149	22.144
Colombia	2.713.000	5.072.604	5.855.077	8.701.816

Fuente: Anuario Estadístico de Colombia (1875); censos de 1912, 1918 y 1938.

En el período 1870-1938 Barranquilla, Cartagena y Ciénaga fueron las tres ciudades costeñas más pobladas, con excepción de 1912, cuando la población tabacalera de El Carmen desplazó a Ciénaga del tercer lugar. La influencia de la economía del tabaco en esa subregión de los Montes de María se reflejó en términos demográficos en los censos de 1870 y 1912. De resto, Ciénaga fue la tercera ciudad con mayor población en la región Caribe, incluso varios años antes de que se iniciara la bonanza bananera. También, se destaca el crecimiento acelerado de Aracataca, la cual triplicó su población en el período intercensal 1918-1938, producto de su activa economía bananera. En el censo de 1938 alcanzó a tener mayor población que ciudades como Aguachica, Riohacha y Valledupar. Por su parte, Santa Marta, la capital del departamento del Magdalena, siempre tuvo menor población que su vecina Ciénaga, pero a principios del siglo XX gozaba de algunas facilidades del progreso como energía eléctrica, telégrafo, teléfono y alumbrado público.

2. ECONOMÍA Y ACTIVIDAD EMPRESARIAL EN SANTA MARTA

En la segunda mitad del siglo XIX la economía de Santa Marta giró en torno al comercio exterior, representado en su mayoría por las importaciones europeas. Este dinamismo comercial impulsó la conformación de casas de comercio, consolidó un grupo de empresarios locales y extranjeros asentados en Santa Marta y prosperó el negocio de la navegación a vapor marítima y fluvial, dándole vida a su actividad portuaria. Esta especialización en el comercio exterior, así como el crecimiento de la actividad bananera en los primeros años del siglo XX, que se consolidó de

la mano del ferrocarril, forjaron las características de la economía de Santa Marta durante el período de estudio. En el presente capítulo se trata de responder algunas preguntas como las siguientes: ¿Cómo se puede explicar el auge del comercio exterior de Santa Marta hasta la década de 1870? ¿Cómo fue el proceso de formación de capitales de los individuos y familias económicamente más prominentes? ¿Qué factores explican el éxodo de los samarios y la decadencia de Santa Marta en las dos últimas décadas del siglo XIX?

La actividad comercial y la navegación abrieron paso a la economía del banano y el ferrocarril, y en ambos el puerto de Santa Marta desempeñó un papel fundamental. Mientras que en el comercio y la navegación se evidenciaba un comercio de tránsito, el banano se sustentaba en una actividad productiva local de exportación, con algunos encadenamientos con otros sectores de la economía magdalenense. Aunque Santa Marta se benefició de la economía bananera, esta la estudiaremos en profundidad cuando examinemos el sistema productivo de Ciénaga y la zona bananera.

2.1 CAPITAL HUMANO Y DESARROLLO ECONÓMICO

Durante varias décadas del siglo XIX, Santa Marta fue el principal puerto de la Nueva Granada por donde se movilizó gran parte del comercio exterior del país, y sus recaudos de aduana superaban ampliamente a los de Cartagena y Barranquilla. El auge del comercio exterior de Santa Marta estuvo acompañado de la formación de una élite de comerciantes y empresarios asentados en la ciudad, que gozaron de prestigio tanto en la región como en otras ciudades de Colombia.

A finales del siglo XIX Salvador Camacho Roldán escribió que Santa Marta había tenido algunos de los más activos e inteligentes comerciantes del país, como los De Mier, Abello, Díaz Granados, Noguera y Vengoechea, entre otros. Según el autor estos samarios se distinguían por su actividad comercial y por sus habilidades para la contabilidad (Camacho, 1973: 150). En la misma línea, un historiador estadounidense definió a los comerciantes samarios del siglo XIX como emprendedores, innovadores y ahorrativos, con una actitud frente a los negocios similar a la de antioqueños y santandereanos (Safford, 1965). Lo paradójico de Santa Marta es que su dinámica comercial durante el siglo XIX estuvo acompañada de una disminución de su población en términos absolutos y relativos.

A mediados del siglo XIX el geógrafo francés Eliseo Reclus resaltaba la notable inteligencia de los jóvenes de Santa Marta, así como el gran interés que tenían por los idiomas: “Además del español, hablan en general una o dos lenguas vivas, el francés, el inglés, el alemán o el holandés” (Reclus, 1992: 104). El aprendizaje de otros idiomas y de actividades prácticas era la preocupación principal de los comerciantes samarios. Su reconocida habilidad en el

siglo XIX “era atribuida a que debían pasar por un riguroso sistema de aprendizaje en las firmas de los más hábiles comerciantes del país”. Al igual que los antioqueños y santandereanos, los comerciantes de Santa Marta del período de estudio tenían dentro de sus características culturales el fomento de la industria, el ahorro, la tendencia a ayudarse mutuamente y otras virtudes económicas. La gran ventaja de los antioqueños frente a samarios y santandereanos estuvo en que dispusieron del capital necesario para crear empresas, proveniente, en un principio, de la actividad aurífera desarrollada en Antioquia desde el siglo XVIII (Safford, 1965: 148 y 173).

En 1865 Joaquín M. Vengoechea escribió que el Magdalena necesitaba gentes diestras en el comercio, que hablaran diferentes lenguas como inglés o francés, y que pudieran aplicar la técnica contable en sus negocios. Más adelante el mismo Vengoechea propuso a los diputados del Magdalena destinar recursos del presupuesto para estudios en el exterior, como por ejemplo financiar la educación de algunos jóvenes magdalenenses en el Colegio de Comercio de París (Estado Soberano del Magdalena, 1865: 14).

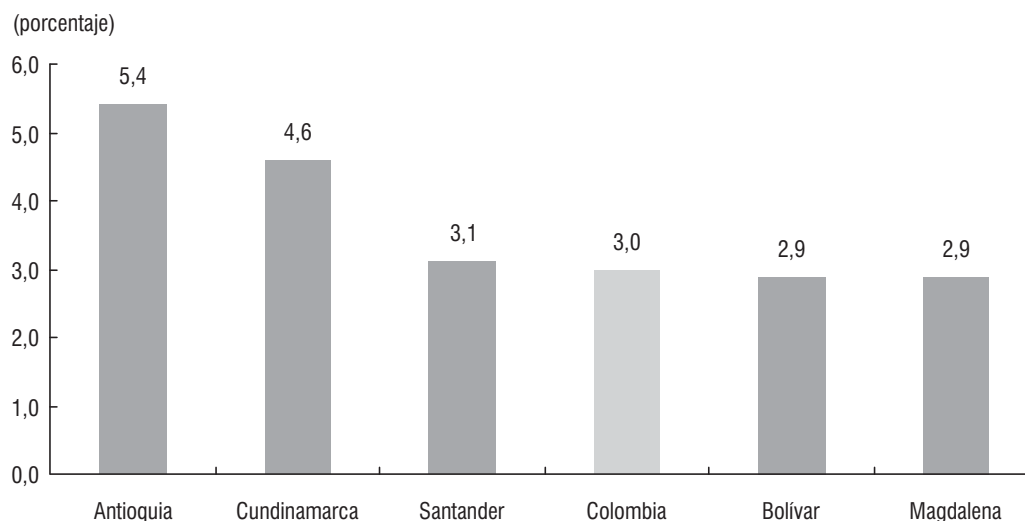
Asimismo, en 1870 el presidente del Estado Soberano del Magdalena propuso enseñar el idioma alemán a todos los estudiantes de la Universidad del Magdalena: “es sumamente importante el conocimiento de este idioma, y muy particularmente para los jóvenes de una ciudad marítima como la nuestra que tiene tantas relaciones mercantiles con Alemania” (Estado Soberano del Magdalena, 1870: 11). Esta era una recomendación pragmática, en la medida en que los empresarios alemanes dominaban el comercio de tabaco, tenían empresas de navegación y se desempeñaban en otras actividades económicas en varias poblaciones del Caribe colombiano.

A pesar de contar con un pequeño grupo de comerciantes con mentalidad empresarial y las buenas intenciones de las políticas educativas durante el período de gobierno del liberalismo radical (1850-1880), en el Magdalena y en el Caribe colombiano en general no se lograron avances importantes en la cobertura educativa. De hecho en 1873 los niveles de escolaridad en primaria de los Estados de Bolívar y Magdalena eran inferiores a los de Antioquia, Cundinamarca y Santander, los tres Estados en los que se concentraba gran parte de la producción cafetera, aurífera y manufacturera de Colombia (Gráfico 2).

En la segunda mitad del siglo XIX la educación en el Magdalena y en la Costa afrontó múltiples problemas. En primer lugar, estaba la debilidad fiscal del Estado, lo que no permitía que el Gobierno hiciera las inversiones necesarias en instrucción pública. Adicionalmente, el grueso de las escuelas funcionaba en las ciudades, mientras que la mayoría de la población se asentaba en núcleos rurales, en donde había escasez de centros educativos. Asimismo, había pocos profesores competentes. Según el gobernador R. Goenaga, a finales del

siglo XIX la Asamblea Departamental estableció ofrecer algunos premios a los mejores maestros del Magdalena, pero hasta 1890 no se había concedido ninguno.

GRÁFICO 2. NIVELES DE ESCOLARIDAD PRIMARIA EN VARIOS ESTADOS SOBERANOS DE COLOMBIA, 1873



Fuente: Melo (2000: 126); Alarcón (1999: 30).

De otro lado, los enfrentamientos políticos entre las diferentes facciones partidistas en varias ocasiones generaron el cierre de escuelas y sus recursos se desviaron al gasto militar. Por último, también se presentaba indiferencia de una parte de la población hacia la educación formal; paradójicamente estas personas por lo general eran las menos instruidas y, por tanto, las más necesitadas. Tales problemas, aunados a la baja escolaridad, y por ende escasa formación de su capital humano, se convirtieron en un obstáculo serio para el desarrollo económico del Caribe colombiano.

2.2 PUERTO Y COMERCIO EXTERIOR

Hasta finales del siglo XIX por el puerto de Santa Marta solo se adelantaba un comercio de tránsito: recibía del extranjero cargamentos de telas y otros productos que despachaba hacia los mercados y ferias de Magangué, Medellín, Bogotá y otras plazas del interior del país, y exportaba oro de Antioquia con destino a Inglaterra y algunos zurrónes de tabaco para Alemania.

Durante el siglo XIX el comercio fue la principal actividad económica de las élites regionales, pero no el comercio en general, pues los empresarios preferían las importaciones, por encima de las exportaciones. “Cuando los colombianos del siglo XIX se referían a comercio y a comerciantes, hablaban específicamente de

importaciones e importadores” (Safford, 1965: 148 y 173). Esto sucedía porque las importaciones eran más seguras que las exportaciones.

Durante el período 1840-1872 Santa Marta se convirtió en el principal puerto importador de la Nueva Granada, y con posterioridad también fue el mayor exportador. La aduana de Santa Marta tuvo mayores recaudos que sus similares de Sabanilla-Barranquilla y Cartagena entre los años 1848 a 1871. En el año fiscal 1871-1872 los recaudos de Santa Marta y Sabanilla-Barranquilla fueron muy similares, pero ya al año siguiente esta última aduana superó a Santa Marta ampliamente (Cuadro 3).

CUADRO 3. RECAUDOS DE ADUANAS EN LOS PUERTOS DEL CARIBE COLOMBIANO, 1865-1882

AÑO	SANTA MARTA	CARTAGENA	SABANILLA-BARRANQUILLA
1865-1866	908.406	85.049	68.830
1870-1871	1.077.683	109.405	130.732
1871-1872	911.851	115.870	865.009
1872-1873	547.168	207.366	1.560.878
1873-1874	194.436	182.711	1.877.100
1874-1875	170.784	149.481	1.702.570
1875-1876	82.060	197.646	1.740.326
1876-1877	65.095	157.643	1.449.271
1877-1878	66.507	273.134	2.811.453
1878-1879	50.780	339.875	3.129.591
1879-1880	115.283	290.209	2.441.991
1881-1882	73.451	168.861	3.288.097

Fuente: Nichols (1973: 291).

El crecimiento del comercio exterior de Santa Marta, observado hasta principios de la década de 1870 pudo estar asociado con la navegación a vapor por el río Magdalena, con la conformación de la Compañía de Vapores de Santa Marta, así como con la terminación de la nueva carretera Santa Marta-Ciénaga, puesta al servicio en 1846 (Nichols, 1973: 157)¹. En efecto, los samarios, como dueños de la Compañía de Vapores, hacían descargar las importaciones en el puerto de Santa Marta, la transportaban por vía terrestre hasta Ciénaga, y en sus embarcaciones tomaban la ruta de los caños de la Ciénaga Grande de Santa Marta y luego el río Magdalena. Asimismo, los comerciantes bogotanos preferían el puerto de Santa Marta al de Cartagena para importar sus productos, ya que en la aduana cartagenera las mercancías se demoraban el doble con respecto a Santa Marta.

¹ Durante la administración de Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849) se destinaron más de 1,2 millones de pesos a la construcción de carreteras en todo el país, pero la sola carretera Bogotá-Valle del Magdalena demandó recursos superiores a los 300.000 pesos (cfr. Safford, 1965: 31).

En definitiva, la agilidad aduanera, las preferencias de los comerciantes andinos, la construcción de la carretera Santa Marta-Ciénaga, junto con la Compañía de Vapores de Santa Marta, le dieron a esta ciudad ventajas comparativas sobre Cartagena y Barranquilla para posicionarse como el principal puerto importador del país durante varias décadas en la segunda mitad del siglo XIX.

2.3 FAMILIAS EMPRESARIALES EXITOSAS: EL CASO DE LOS DE MIER

2.3.1 ORÍGENES Y PROPIEDADES RURALES

En el departamento del Magdalena la familia De Mier se destacó en los negocios por encima de sus otros competidores, al tener presencia en las diferentes actividades económicas, bien como pioneros, bien como competidores duros. El estudio de los De Mier viene a llenar un vacío que en la historiografía empresarial existía para sus actividades en el Magdalena Grande y la costa Caribe en general.

Joaquín y Manuel Julián de Mier fueron los empresarios más prósperos de Santa Marta durante gran parte del siglo XIX, con intereses en actividades diversificadas como la agricultura, las importaciones, la navegación marítima y fluvial, el ferrocarril, los bienes inmuebles o la fabricación de ron. Sus redes familiares y comerciales les ayudaron para extender sus negocios a diferentes ciudades colombianas y del exterior.

A principios del siglo XVIII se radicaron en la villa de Mompós los españoles José y Juan Bautista de Mier y de la Torre, de los cuales el segundo recibió el título de marqués de Santa Coa. Pasado un tiempo, llegaron varios de sus sobrinos, como Gonzalo José de Hoyos y Mier, Toribio de Trespalacios y Mier y José Fernando de Mier y Guerra (De Mier, 1975: 13). Gonzalo José recibió el título de marqués de Torre Hoyos y José Fernando el grado de maestre de campo, así como la misión de fundar o congregar pueblos en la antigua provincia de Santa Marta.

A finales del siglo XVIII desembarcó en Cartagena de Indias Manuel Faustino De Mier y Terán, sobrino en segundo grado del maestre de campo José Fernando de Mier y Guerra. Manuel F. de Mier nació en Cádiz el 16 de febrero de 1766 y contrajo matrimonio en esa ciudad con la también gaditana María Teresa Benítez. Manuel y María tuvieron por único hijo a Joaquín de Mier y Benítez, quien nació en Cádiz el 15 de abril de 1787. Cuando Joaquín apenas tenía 4 años sus padres decidieron cruzar el Atlántico para instalarse en Cartagena de Indias a partir de 1791. En sus actividades comerciales Manuel F. de Mier parece que no fue muy afortunado, pues a principios del siglo XIX sufrió su primera quiebra en Cartagena, razón por la cual tomó la decisión de emigrar con su familia para Santa Marta, donde se recuperó económicamente.

Durante la guerra de Independencia padre e hijo tomaron caminos diferentes: mientras Manuel F. de Mier defendió la causa realista, por lo cual fue tomado prisionero y conducido a una cárcel de Cartagena en donde murió, su hijo Joaquín vio oportuno alinearse con la causa republicana. En esta época Joaquín de Mier solo disponía de su casa de habitación, una goleta y la hacienda San Pedro Alejandrino, de 234 fanegas de extensión (cerca de 280 hectáreas). De Mier entabló amistad con el general venezolano Mariano Montilla, el comandante supremo del ejército libertador en el litoral Caribe, quien le fue de mucha utilidad en los primeros años de la Independencia en su papel de militar y de empresario. Como comerciante, desde 1821 Joaquín de Mier empezó la importación de armas y otros pertrechos de guerra con destino al ejército patriota, por solicitud de su amigo Montilla.

Por intermedio de Montilla, el Libertador Simón Bolívar solicitó la casa de campo de Joaquín de Mier para descansar algunos días. Joaquín no solo accedió a este pedido del Libertador, sino que puso a su disposición el bergantín “Manuel” que lo trasladaría desde Sabanilla (cerca de Barranquilla) hasta Santa Marta. A esta ciudad llegó Simón Bolívar el 1 de diciembre de 1830 y el 6 fue trasladado por Joaquín de Mier a su hacienda de San Pedro Alejandrino, a dos kilómetros de Santa Marta. El Libertador murió allí el 17 de diciembre de 1830.

Joaquín y Manuel Julián de Mier no solo fueron los más prósperos comerciantes de Santa Marta durante gran parte del siglo XIX, sino también grandes terratenientes y propietarios de finca raíz en la ciudad. Los De Mier compraron casi todas las tierras que se extendían a lo largo de la acequia Minca y del río Gaira, al oriente de Santa Marta. Primero fue la hacienda de San Pedro Alejandrino en 1808, luego los terrenos de Jamonacá en 1829, Minca en 1838 y Lo Estrén en 1869, que en total sumaban cerca de siete mil hectáreas.

En 1808 Manuel Faustino de Mier compró a Ramón de Zúñiga por 11.773 pesos la Hacienda de San Pedro Alejandrino, ubicada a orillas del río Manzanares, en el camino que de Santa Marta conduce a Mamatoco, entre las haciendas Lo Estren y Curinca². A mediados del siglo XIX Eliseo Reclus visitó San Pedro Alejandrino y se admiró de los cañaverales y el agua en abundancia, pero también presenció construcciones derruidas y un trapiche de vapor que no funcionaba de la mejor forma (Reclus, 1992: 128-129). Resulta paradójica la impresión que tenían varios visitantes sobre la abundancia de aguas en San Pedro Alejandrino, contrario a las

² AHMG, NPSM, escritura pública (EP) núm. 10, febrero 28 de 1891.

reiteradas quejas de los propietarios de la hacienda por el déficit que causaba la desviación de la acequia Minca por parte de los habitantes de Mamatoco³.

A la muerte de Joaquín de Mier en 1861, su hijo Manuel Julián no solo continuó con el litigio de aguas de la acequia Minca, sino además endureció su relación frente a los naturales de Mamatoco. En el Estado del Magdalena era evidente el poder económico y político que ejercía este empresario, que al decir de un contemporáneo “consiguió tener un adicto amigo en cada una de las ramas del poder”⁴.

La tenaza política y económica que el propietario de San Pedro Alejandrino ejercía sobre los habitantes de Mamatoco, llevó a que en un acto desesperado un grupo de mamatoqueros atentaran contra la vida de Manuel Julián de Mier el 27 de septiembre de 1872, quien resultó con varias heridas de bala, por lo que debió viajar a los Estados Unidos para recibir tratamiento médico (Ospina, 1937: 777). Manuel J. de Mier no quiso regresar a San Pedro Alejandrino después de aquella emboscada, lo que aceleró el deterioro de la hacienda durante las siguientes dos décadas.

Luego de múltiples litigios, querellas, denuncias y hasta de un atentado, las partes en conflicto iniciaron un arreglo extrajudicial que concluyó en 1874, en el que Manuel Julián de Mier tuvo como su apoderado al obispo de Santa Marta, José Romero, y los vecinos de Mamatoco, a José Antonio Granados. De Mier reconoció el derecho que los vecinos de Mamatoco tenían sobre las aguas de la acequia Minca, quienes podían utilizarlas todos los días de 4 de la tarde a 4 de la mañana⁵.

Según De Mier, el arreglo extrajudicial era un imperativo para él, ya que dichos litigios desviaban su atención comercial para convertirlo en improvisado abogado litigante. Lo cierto fue que este empresario no logró incrementar sus

³ Las aguas de la acequia Minca fueron motivo de litigio desde principios del siglo XVIII, entre los diferentes propietarios de las haciendas San Pedro Alejandrino y Curinca, de una parte, y los vecinos del pueblo de Mamatoco. Animaron este litigio personajes como Diego Núñez Velázquez de Quero, Estaban Bodquin, Pedro Guilet, Joaquín y Manuel Julián de Mier, José Antonio Granados y los mamatoqueros. Luego de casi doscientos años de enfrentamientos, las partes en conflicto iniciaron un arreglo extrajudicial que concluyó a satisfacción en 1874. cfr. B.L.A.A., S.L.R y M., Granados, José Antonio, 1874. *Al buen juicio de mis conciudadanos. Apelación que hace el apoderado de varios vecinos de Mamatoco, en la demanda que les ha promovido el señor Manuel J. de Mier*, Tipografía Mercantil, Santa Marta.

⁴ Según Alarcón, el círculo de poder de M. J. de Mier lo integraban: José I. Díaz Granados, presidente del Estado; el general Labarcés en Ciénaga; Antonio M. Mendinueta, magistrado del Tribunal; Antonio A. Avendaño, juez del Circuito; Pantaleón Troncoso, notario del Circuito; Rafael Hurtado, miembro del Cabildo; Pedro Illueca, jefe municipal, así como el señor Francisco Mier y otros empleados públicos (cfr. Alarcón, *op. cit.*: 264-265).

⁵ *AHMG*, NPSM, EP núm. 50, julio 3 de 1874.

cultivos de café en Minca y Jamonacá, cuando el producto empezaba a cultivarse y exportarse en grandes cantidades.

En 1890 la Asamblea Departamental y el gobernador Ramón Goenaga autorizaron la compra de la Quinta de San Pedro Alejandrino por la suma de 24.000 pesos, transacción que se hizo efectiva en 1891. De acuerdo con el contrato, el gobernador Goenaga debía cancelar de contado 14.000 pesos una vez legalizado el contrato y se comprometía a solicitar y obtener del gobierno nacional los 10.000 pesos restantes⁶.

En 1891 terminó un largo capítulo en la historia de San Pedro Alejandrino, propiedad de la familia De Mier entre 1808 y 1891. En este período fue una de las haciendas más prósperas de la provincia de Santa Marta, con extensos cultivos de caña de azúcar y con trapiche para la molienda. Pero a pesar de los cañaverales y los múltiples litigios, la Quinta de San Pedro Alejandrino será recordada siempre como el sitio donde pasó sus últimos días el Libertador Simón Bolívar.

Aunque San Pedro Alejandrino fuera la propiedad con mayor valor histórico y sentimental para la familia De Mier, no siempre fue la más valorizada en términos productivos. Durante todo el siglo XIX los diferentes miembros de la familia se hicieron los mayores terratenientes de Santa Marta y su área de influencia. En 1838 Joaquín de Mier compró la hacienda Minca por 9.000 pesos. Esta hacienda, de diez caballerías de tierra (equivalente a 3.840 hectáreas), estaba ubicada a cinco leguas de Santa Marta, y se componía de un ingenio, casas, cañaverales, sementeras, animales de servicio y un cafetal⁷.

Minca fue una hacienda cafetera de tradición colonial, y su producto competía con los mejores de otros países. Al respecto, Reclus (1992: 129) afirmaba que Minca era: “[...] una de las más antiguas plantaciones de café del Nuevo Mundo, y sus productos son muy estimados en todas las costas del mar Caribe. Así se ve que los cafés de Cúcuta, de la Sierra-Negra y de otras procedencias usurpan frecuentemente aquel nombre”.

Las propiedades rurales de los De Mier siguieron creciendo, pues compraron las tierras de Gairaca, Neguange y Cinto, distante unas cinco leguas de la ciudad. Estos terrenos tenían una extensión de 1.180 hectáreas y tres fanegadas, y fueron adquiridos por 1.200 pesos. También compraron las tierras de Donama, de 6.915 hectáreas de extensión, situadas en las estribaciones de la Sierra Nevada.

⁶ AHMG, NPSM, EP núm. 10, febrero 25 de 1891.

⁷ AHMG, NPSM, EP de mayo 22 de 1838.

Luego adquirieron las haciendas Santa Cruz de Papare y Santa Rosa de Garabulla, en 11.000 y 10.000 pesos, respectivamente⁸. Ambas se convirtieron para la familia De Mier en las “joyas de la corona”, al ser las haciendas que más producción y utilidades reportaron en la segunda mitad del siglo XIX y primeros años del siglo XX (Cuadro 4).

CUADRO 4. HACIENDAS Y TERRENOS DE JOAQUÍN Y MANUEL JULIÁN DE MIER, 1808-1892

HACIENDA	COMPRADA A	VENDIDA A	EXTENSIÓN	INFORMACIÓN
San Pedro Alejandrino	Ramón de Zúñiga, 23-07-1808	Gobernación del Magdalena, 28-02-1891	234 fanegas (280 ha)	Ingenio de azúcar
Jamonacá	Bernardino Cuello, 14-10-1829		5 caballerías, 11 fanegas (1.920 ha)	Tierras sin cultivar
Gairaca, Cinto y Neguanje	Andrés del Campo 1836		3 caballerías, 3 fanegas (1.180 ha)	Actual Parque Nacional Natural Tayrona
Tierras de Donama	Tomasa Márquez, 13-02-1836	M. Cayón y C. H. Simmonds, 23-12-1854	18 caballerías (6.915 ha)	Cerca de Bonda
Minca	M. y M. Avendaño, 22-05-1838	José María Leiva, 1892	10 caballerías (3.840 ha)	Caña y café
Santa Cruz de Papare (y terrenos de Toribio)	Andrés del Campo 18-03-1842	Han conservado algunos terrenos	27 fanegas finales del siglo XVIII	Caña, ingenio, banano
Santa Rosa de Garabulla	General Francisco Carmona, 26-11-1842	Han conservado algunos terrenos	Papare y Garabulla, 1.900 ha	Se unió con Papare
Orihueca		Mariano Barreneche, 1856		Actual Zona Bananera
Lo Estrén	José R. Díaz Granados, 14-12-1869	José Alzamora, 04-08-1883	2 caballerías (770 ha)	Cerca de Mamatoco
Tucurinca			700 ha	Actual Zona Bananera
Trece propiedades rurales			17.505 ha	

Fuente: el autor, con base en las escrituras notariales de cada propiedad.

⁸ AHMG, NPSM, EP del 19 de agosto de 1840 y 26 de noviembre de 1842. La extensión de estas haciendas no es muy clara: en un documento de finales del siglo XVIII se registra una transacción de 27 fanegas de tierra, y un libro reciente calcula en dos mil hectáreas su extensión (cfr. Saether, 2005: 67; Correa, 1996: 226).

La última propiedad rural de la familia fue comprada por Manuel Julián de Mier en 1869, cuando adquirió los terrenos de Lo Estrén (770 hectáreas) a José Ramón Díaz Granados. Lo Estrén colindaba con las haciendas San Pedro Alejandrino y Curinca, la parroquia de Mamatoco y el antiguo camino a Gaira, y fue vendida por De Mier a su yerno José Alzamora en 1883⁹. Los De Mier llegaron a ser de los mayores terratenientes del Magdalena, al llegar a concentrar cerca de 18.000 hectáreas en trece propiedades rurales, en las que cultivaban caña, café y tabaco, mientras otros terrenos estaban dedicados a la ganadería.

Con los terrenos de Lo Estrén, la familia De Mier-Alzamora-Leyva logró tener bajo su propiedad gran parte del corredor rural Mamatoco-Minca, puerta de entrada a la principal zona cafetera de Santa Marta, a la que empezaron a llegar empresarios nacionales y extranjeros a finales del siglo XIX para cultivar el grano. Por el camino de Minca se desarrollaron desde esa época las haciendas cafeteras de La Victoria, Cincinati, Vistanieve, María Teresa, El Recuerdo, San Isidro y la propia Minca, entre otras (el tema cafetero se estudiará más adelante).

Los De Mier, al ampliar su dominio territorial sobre la microcuenca de la acequia Minca, buscaban dos objetivos complementarios: limitar el margen de maniobra de los vecinos de Mamatoco y a la vez concentrar tierras cercanas a Santa Marta, para luego utilizarlas con fines especulativos. Por lo menos este último objetivo lo corrobora Reclus (1992: 127-128) cuando afirma: “las pendientes de la Sierra Nevada que dan frente a Santa Marta son las únicas monopolizadas en previsión de futuras inmigraciones; las demás y la mayor parte de la cadena central no han sido concedidas todavía a nadie por el Gobierno de la República, y todo colono serio puede establecerse allí sin pasar bajo las horcas caudinas de un primer concesionario”.

Manuel Julián de Mier fue uno de esos empresarios que conocía los pormenores de sus negocios y actuaba en función de estos. Lo anterior se puede corroborar en un documento escrito por él en 1874, ante la inminencia de un viaje a Londres¹⁰. En el manuscrito, De Mier instruye a sus familiares y apoderados sobre el funcionamiento de sus propiedades, comenzando por la histórica hacienda de San Pedro Alejandrino, catalogada como improductiva, en permanente conflicto con los vecinos de Mamatoco, pero de un gran valor histórico y sentimental para la familia. No se detiene en la descripción de sus otras propiedades rurales como Lo Estrén, Jamonacá, Tucurinca, Minca, Toribio y Garabulla, al parecer de poca rentabilidad. Por el contrario, las instrucciones dejan en claro que la hacienda

⁹ AHMG, NPSM, EP núm. 68, agosto 4 de 1883.

¹⁰ Poder e instrucciones que deja Manuel Julián de Mier a su esposa Dolores Díaz Granados Soulier ante un viaje a Londres, Santa Marta, 1° de abril de 1874. P.A.J.I.D.

Papare era la propiedad rural más productiva de Manuel Julián de Mier, en donde se generaba gran parte del excedente familiar.

La primera molienda de cada año debía producir más de seis mil cántaros de miel, para lo que se debía disponer de 15 yuntas y 25 bueyes en buen estado. Los empleados de Papare eran dos mayordomos, dos capitanes, un ingeniero, un maestro de saca y de cuatro a seis peones. Recomendaba, asimismo, destilar anualmente unos 5.000 cántaros para producir el afamado Ron Papare, el licor más popular dentro del departamento del Magdalena en la segunda mitad del siglo XIX. Las sugerencias relatadas sobre cómo rectificar los linderos y acrecentar la hacienda son las típicas de un terrateniente, mientras su insistencia en cobrar a toda hora y sin descanso lo muestra como un hombre práctico, familiarizado con las finanzas y conocedor de la idiosincrasia lugareña. Por último, el riesgo permanente de una guerra civil lo hacía pensar que lo más seguro para su patrimonio era girar a Nueva York los excedentes en efectivo, y que su esposa viajara a Jamaica pues “en cualquier lugar estará mejor” que en Colombia (Anexo 1).

Mientras antioqueños, europeos y estadounidenses dirigían sus esfuerzos a la siembra y comercialización de café, un empresario como Manuel Julián de Mier dejaba esta actividad en segundo plano y se desgastaba en pleitos que a la postre incidieron en la decadencia de sus haciendas San Pedro Alejandrino y Minca, y los terrenos de Lo Estrén y Jamonacá.

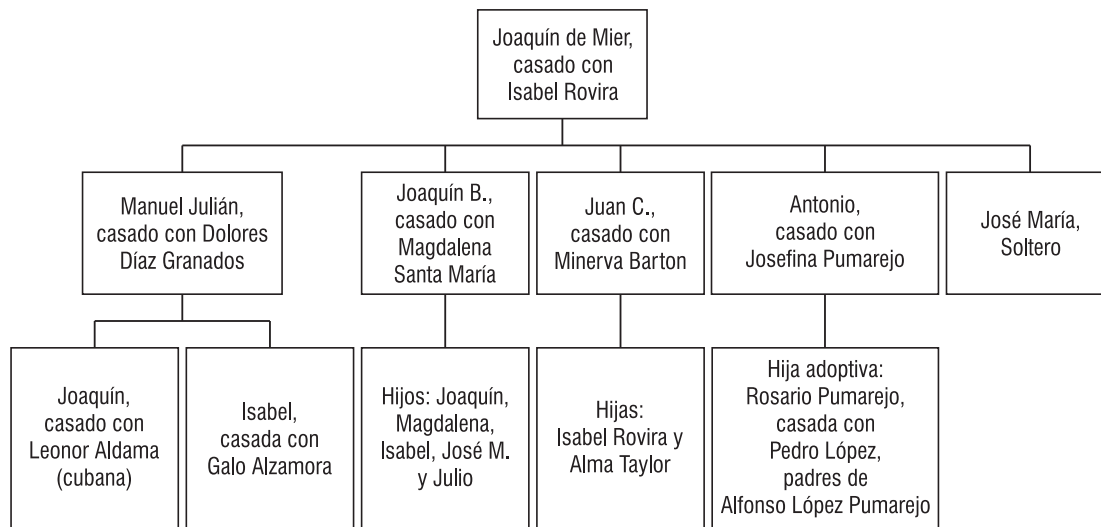
2.3.2. LA FAMILIA Y LA FORTUNA

En 1819, el último año de la dominación española en Santa Marta, Joaquín de Mier contrajo nupcias con Isabel Rovira y Dávila, natural de la provincia de Popayán. Al año siguiente del matrimonio, el 10 de noviembre de 1820, las tropas libertadoras entraron a Santa Marta y los últimos reductos realistas salían para Cuba. Al volverse republicano, De Mier se ganó la confianza del comandante del ejército libertador del litoral Caribe, Mariano Montilla, situación que le sirvió en su calidad de empresario. Joaquín e Isabel tuvieron cinco hijos varones, quienes con el paso de los años se desempeñarían como agentes comerciales de su padre en diferentes ciudades de Colombia y del exterior (Diagrama 1)¹¹.

Manuel Julián de Mier (1820-1896) permaneció algunos años en Europa entrenándose en asuntos comerciales y desempeñándose como agente de su padre en varias ciudades europeas. Se casó con Dolores Díaz Granados Soulier en 1849 y tuvieron dos hijos: Joaquín e Isabel de Mier Díaz Granados. Joaquín revalidó el título de marqués de Santa Coa en 1883 y se desempeñó como embajador de

¹¹ La información genealógica está basada en De Mier (1975).

DIAGRAMA 1. FAMILIA DE MIER



Fuente: elaboración del autor.

Colombia en Inglaterra; se casó con Leonor Aldama, miembro de una aristocrática familia cubana, y tuvieron dos hijos: Manuel Julián y Helena; Manuel Julián de Mier Aldama se casó con Sara Salzedo, hija del político y empresario Martín Salzedo Ramón; Helena de Mier Aldama contrajo nupcias con Manuel A. de Vengoechea, y fueron sus hijos Manuel Gabriel y Jaime Alfonso (Fals, 1980: 137B y 147; A. Correa, 1996: 227)¹². Por su parte, Isabel de Mier Díaz Granados se casó con José Galo Alzamora y se radicaron en Barranquilla. Fueron padres de ocho hijos: José Galo, Isabel Rovira, Carlos, Soledad, María Francisca, Alberto, Dolores y Manuel Julián.

Joaquín Blas nació en Cartagena el 3 de febrero de 1823 y murió cerca de Bogotá el 13 de septiembre de 1869. Viajó por diferentes países europeos, entre ellos Inglaterra, en donde vivió varios años como agente de los negocios de su padre. Joaquín B. se casó en Bogotá con Magdalena Santa María en 1852. Fueron sus hijos Joaquín, Magdalena (quien se casó con Eugenio Umaña Santa María), Isabel, José María y Julio (casado con Elisa Restrepo Santa María).

Juan Cancio nació en Santa Marta el 20 de noviembre de 1826. Se radicó en los Estados Unidos en 1846 como representante de los negocios de su padre, y se casó en ese país con Minerva Barton en 1863. Fueron sus hijas Isabel Rovira y Alma Taylor.

¹² Entrevista con Margarita de Mier Salzedo, nieta de Joaquín de Mier Díaz Granados, quinto marqués de Santa Coa.

Antonio Proto estudió Derecho en Bogotá y luego se radicó en Honda (Tolima), puerto fluvial ubicado en el Alto Magdalena, que hacía las veces de puerto bogotano sobre este río. Se casó con Josefina Pumarejo y al no tener hijos adoptaron a su sobrina Rosario Pumarejo, quien luego se casaría con el comerciante Pedro A. López. Rosario y Pedro fueron padres del presidente de la república Alfonso López Pumarejo.

José María estudió medicina en Francia, donde también sirvió a los negocios de su padre en ese país. Murió soltero.

De sus hijos extramatrimoniales, quien heredó sus cualidades de empresario fue Joaquín A. de Mier García, uno de los fundadores del Banco de Barranquilla y primer presidente de su junta directiva.

La información genealógica nos indica que de seis hijos de Joaquín de Mier y Benítez, cinco salieron de Santa Marta por diversos motivos y se radicaron en otras ciudades o países, y solo uno (Manuel Julián) permaneció en la ciudad. Pero años más tarde los hijos o nietos de Manuel Julián también dejaron Santa Marta. Esta “fuga de capitales” tuvo graves consecuencias para la economía de la ciudad de Santa Marta y el departamento del Magdalena.

Joaquín de Mier y Benítez murió en Santa Marta el 16 de agosto de 1861. Los activos inventariados al momento de su muerte sumaron 66.224 pesos. A cada uno de sus cuatro hijos legítimos que le sobrevivieron (Manuel Julián, Joaquín Blas, Juan Cancio y Antonio Proto) le correspondió por herencia 14.850 pesos. La fortuna de Joaquín de Mier era considerable, pero no de las más grandes del país: por ejemplo, cuando en 1857 quebró el empresario más rico del país, Francisco Montoya, sus activos fueron valorados en una cifra superior a los 550.000 pesos; la fortuna de José María Restrepo fue tasada en 185.000 pesos al momento de su muerte en 1854, y los activos de la firma Powles Wilson eran de 81.000 pesos en 1855¹³.

En la “Relación de las personas que declararon su riqueza en el estado del Magdalena en 1862”, el empresario Manuel Julián de Mier encabezaba la lista, con una fortuna superior a los 39.000 pesos, que correspondía al 14% del total declarado en todo el Estado (Cuadro 5). En ese año en Santa Marta había 267 personas o sociedades que reportaron ante el Tribunal de Impuestos un patrimonio de 272.388 pesos, y el 50% se concentraba en las trece personas más acaudaladas de la ciudad.

En 1862, el alemán Carl Simmonds tenía la segunda mayor fortuna de Santa Marta, pero esta solo ascendía al 50% de la riqueza declarada por Manuel J. de Mier. De acuerdo con la relación, otros comerciantes pudientes fueron los Abello, Pedro Fergusson, Evaristo de Ujueta, J. H. de Mathieu y Obregón Hermanos, entre otros.

¹³ AHMG, NPSM, EP núm. 35 de 1862, “Protocolización de las diligencias en que consta la división de los bienes del finado Joaquín de Mier” (cfr. Safford, 1965: 169-170; Molina, 1998: 27).

CUADRO 5. PERSONAS QUE DECLARARON, O A QUIENES LES FUE CALCULADA SU RIQUEZA EN EL ESTADO DEL MAGDALENA, 1862

DECLARANTE	PATRIMONIO	DECLARANTE	PATRIMONIO
Manuel Julián de Mier	39.380	José Jesús Pérez	2.202
C. H. Simmonds y Compañía	20.000	Francisco Dávila García	2.164
Abello e hijo	16.000	José Antonio Cataño	2.160
Pedro Fergusson	12.050	Clemente Cayón	2.000
Abello y Sobrino	8.500	Manuel Dávila García	2.000
Evaristo de Ujueta	7.760	Lorenza García Munive (mortuoria)	1.948
J. H. de Mathieu	6.320	Manuela Quintana	1.920
Obregón Hermanos y Ujueta	5.000	Josefa Antonia Ruiz	1.870
José Díaz Granados y Catalina Munive	5.000	José Alzamora	1.600
D. H. Senior	4.400	Manuel F. Conde	1.600
Eduardo Salazar	4.220	Mateo del Castillo	1.600
Vengoechea Hermanos	4.122	Josefa y Ana María Samper	1.600
Gertrudis Pujol de Lemus	4.000	José María Guerrero	1.600
Manuel María Márquez	4.000	María Torres de Díaz Granados (mortuoria)	1.560
Pedro Salcedo	3.680	Teresa Díaz Granados de Barreneche	1.400
Díaz Granados Munive	3.500	José Francisco Granados	1.300
Antonio Díaz Granados de Vengoechea	3.200	Vicente Lafaurie	1.200
Granados García & Compañía	3.000	Manuel de Ujueta	1.200
Rafael García	3.000	Pedro Noguera Calero	1.200
Palacio Episcopal	3.000	Juan García Munive (hijos menores)	1.021
J. de Jesús Díaz Granados y Familia	2.940	José Francisco Robles	1.000
Lorenzo Espejo	2.900	Francisco Dávila G. (Miguel García M.)	1.000
Josefa María Bravo	2.800	Micaela de Luque	1.000
Pedro de Salas	2.414	José Díaz Granados	1.000
Josefa Martínez de Aparicio	2.400	Juan Bautista Ceballos	1.000
Tomasa Epalza de Herrera	2.400	Magdalena Díaz Granados de Castro	1.000
Alejandro Próspero Reverand	2.400	Joaquín, Carlos y Pedro Jaquin	1.000
José Antonio Obregón	2.230	Otros declarantes	51.627
Subtotal	180.616	TOTAL	272.388

Fuente: AHMG, NPSM: "Lista de los individuos que han debido pagar la contribución establecida en el Estado del Magdalena", Santa Marta, 1862.

Al morir Manuel J. de Mier en agosto de 1896¹⁴, dejó en herencia a sus hijos Joaquín e Isabel de Mier Díaz Granados las haciendas Papare, Garabulla y Toribio. En su testamento le pide a sus herederos “que entre ellos no haya la menor desavenencia por intereses, pues no dejo de sentir pena al solo recuerdo de que pudiera haberla, por lo mismo doy a esta cláusula la forma de prevención paternal, aunque confío en la obediencia que siempre me han prestado”¹⁵. Es que Manuel Julián había vivido algunos sinsabores con sus hermanos, por la forma como reconcentró en pocos años la fortuna de su padre.

Manuel Julián de Mier nombró como albaceas a su esposa Dolores Díaz Granados, a su yerno José Alzamora Herrera, a su hijo extramatrimonial José María Leyva y a su nieto Manuel Julián Alzamora de Mier, en ese orden. José Alzamora Herrera, segundo albacea de Manuel Julián de Mier, murió el 15 de diciembre de 1897 y la liquidación de sus bienes ascendió a la suma de 177.154 pesos, 50% de los cuales le correspondió a su viuda Isabel de Mier, quien ya era dueña de la mitad de las haciendas Papare, Garabulla y Toribio¹⁶. Estas tres haciendas las reunificó Joaquín de Mier Díaz Granados, quien le compró a su hermana Isabel el 50% de los derechos que le correspondían. Luego, Helena de Mier de Vengoechea, hija de Joaquín, aparece como heredera de la gran hacienda Papare, convertida en productora de banano a principios del siglo XX.

La historia económica y empresarial de Santa Marta durante el siglo XIX fue signada por Joaquín y Manuel Julián de Mier, los empresarios más prósperos de la ciudad en ese período. Los De Mier incursionaron en múltiples proyectos empresariales, notándose en ellos un sentido práctico para los negocios, de innovación y de diversificación del riesgo. Así, por ejemplo, invirtieron en propiedades rurales y en finca raíz urbana, en navegación marítima y fluvial, en importaciones y exportaciones, en ferrocarriles y en bancos. Se debe destacar la iniciativa de Joaquín de Mier de enviar a todos sus hijos al exterior, para que hicieran prácticas comerciales en diferentes empresas europeas.

¹⁴ En agosto de 1896 Manuel Julián de Mier fue atacado por un caimán cuando se bañaba en el río Toribio, muy cerca de la casa principal de la hacienda Papare. Ocurrida la tragedia el herido fue trasladado en tren expreso desde Papare hasta Santa Marta, pero fue tal la magnitud de las heridas que los médicos no pudieron evitar su muerte (información suministrada por José Ignacio Díaz Granados). Así, de esta forma trágica, similar a la historia (o leyenda) que dio origen a las Fiestas del Caimán en Ciénaga, murió en Santa Marta uno de los empresarios más prósperos de la región.

¹⁵ *AHMG*, NPSM, EP núm. 126, 28 de agosto de 1896.

¹⁶ Entre las propiedades dejadas por José Alzamora se encontraban 17 casas en Santa Marta y Barranquilla, los terrenos rurales de Lo Estrén y El Mayor, las ensenadas de Gairaca, Neguanje y Cinto, diversos terrenos en Bonda y Masinga, así como un hato de ganado de 200 ejemplares (*AHMG*, NPSM, tomo III, “Sucesión intestada del finado don José Alzamora Herrera” y “Liquidación de los bienes dejados por el señor José Alzamora”, 1899).

2.4 ÉXODO DE LOS SAMARIOS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

A finales de la década de 1860 las actividades comerciales de Santa Marta se empezaron a desacelerar y en la década siguiente la élite samaria empezó a dejar la ciudad para trasladarse a Barranquilla, Bogotá y otras ciudades más prósperas. Estas migraciones se presentaron por dos razones fundamentales: primero, las continuas guerras en territorio magdalenense, y segundo, la construcción del ferrocarril Barranquilla-Sabanilla, que dinamizó en forma inusitada el comercio exterior por esta zona del país.

Durante gran parte del siglo XIX el Estado del Magdalena se caracterizó por una alta inestabilidad política y continuas revoluciones partidistas. La mayoría de estos levantamientos se fraguaban en Ciénaga, población ubicada a 30 kilómetros al sur de Santa Marta, por lo que recibió el título poco honroso de “La Belicosa” (Rovollo, 1955: 8). Estos levantamientos armados destruían el escaso capital local, representado en infraestructura, ganados, barcos a vapor y mercancías. En 1867 el general Joaquín Riascos, presidente del Estado Soberano del Magdalena, se lamentaba por la suerte de su territorio: “En la situación en que hoy se encuentra el Magdalena, sin riqueza, abatida sin industria, y empobrecidos y desmoralizados los pueblos con continuas y prolongadas luchas, solo la paz puede levantarlo de su postración y conducirlo a la prosperidad” (Estado del Magdalena, 1867: 12).

El general Joaquín Riascos fue víctima y protagonista de la violencia desenfrenada que vivió el Magdalena en esa época. En febrero de 1844 su padre fue fusilado en Ciénaga, al ser acusado de planear una conspiración contra el gobierno del Estado del Magdalena. En la revolución de 1860 Santa Marta fue asediada durante 21 días, entre noviembre y diciembre de ese año: “Causa horror recordar no más aquel hecho de armas fratricidas, en que se peleó tantos días dentro de la ciudad, de calle a calle y de casa a casa, hasta quedar aquella destruida y evacuada por los defensores” (Revollo, 1955: 9). Con razón un historiador samario afirmó que esta guerra fue el inicio de la primera época de ruina vivida por Santa Marta durante el siglo XIX (Del Real, 1992: 22).

En 1874 de nuevo el presidente del Estado del Magdalena intentó atraer hacia Santa Marta los buques y el comercio que se habían desplazado hacia Barranquilla, “alejados por muchas ruinosas revueltas”. Para el efecto, el 5 de diciembre de ese año propuso a los comerciantes de Santa Marta formar una compañía con un capital de 80.000 pesos, divididos en acciones de 1.000 pesos. Esta compañía solicitaría al gobierno nacional una subvención para establecer una línea de vapores que comunicara a los puertos de Riohacha, Santa Marta y Barranquilla con el río Magdalena, entrando por Bocas de Ceniza. La junta aprobó el proyecto, pero este no tuvo trascendencia alguna (Alarcón, 1963: 270-271).

Los levantamientos armados continuaron durante el siglo XIX, siendo uno de los más dramáticos el de 1875. En ese año se dieron fuertes enfrentamientos armados entre los partidarios de los candidatos presidenciales Rafael Núñez y Aquileo Parra. En efecto, algunos integrantes del liberalismo radical que apoyaban la candidatura de Parra se sublevaron contra el gobierno del general Rioscos, presidente del Estado Soberano del Magdalena.

El general Rioscos marchó a Riohacha y a la provincia de Padilla para enfrentar a las tropas antinuñistas comandadas por el general Felipe Farías, y cuando se dirigía con sus soldados a San Juan del Cesar cayó abatido en una emboscada. Además del general Rioscos, ese 8 de agosto de 1875 murieron cerca de 350 combatientes, oriundos en su mayoría de Ciénaga y su área de influencia (Vergara y Baena, 1946: 156-157). Con la muerte de Rioscos se desató una persecución política a sus seguidores en Ciénaga y Puebloviejo, como la ocurrida contra la familia del presbítero Pedro María Revollo y decenas de familias más, que buscaron refugio en poblaciones vecinas como Santa Marta y Barranquilla.

A las anteriores revoluciones hay que sumar otros levantamientos que afectaron la estabilidad política y económica del Estado del Magdalena en la segunda mitad del siglo XIX, hechos que contribuyeron a la decadencia comercial de Santa Marta y a la emigración de sus gentes: primero salieron de la ciudad los comerciantes y sus empleados, luego los artesanos y por último la población más humilde en busca de oportunidades de trabajo.

El otro factor determinante de la migración samaria fue la inauguración del ferrocarril Barranquilla-Sabanilla en 1871, que dinamizó el comercio exterior por esa ciudad, convirtiéndola desde ese momento en el principal puerto colombiano. La aduana de Santa Marta tuvo mayores recaudos que sus similares de Sabanilla y Cartagena entre los años 1855-1871, pero ya al año siguiente Sabanilla triplicó los recaudos de Santa Marta. Por su parte, los empresarios de Santa Marta no lograron financiar la construcción de un canal a través de la Ciénaga Grande, que comunicara fácil y eficientemente a Ciénaga con el río Magdalena.

El ferrocarril Barranquilla-Sabanilla impulsó el crecimiento del comercio por esta zona portuaria, lo que aceleró el flujo migratorio hacia Barranquilla de un número considerable de familias samarias, cartageneras, ocañeras y de otras regiones del país, así como de comerciantes extranjeros. Sobre el flujo migratorio de samarios a otras ciudades del país y del exterior, en 1890 escribió Camacho Roldán (1973: 150):

Luchando constantemente contra las ventajas que la protección oficial ha concedido siempre a Cartagena, Santa Marta ha tenido algunos de los más activos e inteligentes comerciantes del país: los señores [De] Mier, Abellos, Cataños, Díaz Granados, Vengoecheas, Fergusson, Nogueras, Simmonds y otros, quienes sucesivamente, con pocas excepciones, se han visto obligados

a buscar teatro para sus trabajos en otros lugares. Gran parte de la población samaria se ha dispersado, principalmente a París, a Barranquilla y a Bogotá; pero es fácil reconocerlos en dondequiera por su actividad en el comercio, la buena letra y las aptitudes especiales para la contabilidad.

Además de las familias samarias citadas por Camacho Roldán, para la misma época también salieron de Santa Marta empresarios como los Obregón, Ujueta, Alzamora, Joy, González Rubio y Martínez Aparicio, entre otros. Uno de estos samarios emigrados fue Evaristo Obregón Díaz Granados, nacido en 1848 y casado con Isabel Arjona Sardá. La familia Obregón Arjona llegó a Barranquilla en 1872, al año siguiente constituyeron la firma Evaristo Obregón & Cía., y en 1910 fundaron la Fábrica de Tejidos Obregón, la textilera más importante de Colombia entre las décadas de 1910 y 1930 (Solano, 1993: 40; Ujueta, s. f.: 407-410).

Otras de las casas comerciales más destacadas de Santa Marta en el siglo XIX que trasladaron su sede a Barranquilla fue la firma Fergusson, Noguera & Cía. Esta sociedad se constituyó en Santa Marta en el año 1857 con un capital superior a 46.000 pesos, y sus asociados fueron el inglés Pedro Fergusson como socio mayoritario¹⁷, Francisco Noguera y Luis Noguera (Cuadro 6). Casi veinte años después su domicilio seguía siendo Santa Marta, pero a finales de la década de 1870 trasladó su centro de operaciones a Barranquilla. En 1890 los descendientes de los fundadores liquidaron la casa de Santa Marta y constituyeron una nueva compañía regular de comercio entre los comerciantes Francisco, Luis, Pedro y Alejandro Noguera y Emilio Fergusson. Este último estaba radicado en Bogotá y su representante en Santa Marta era el empresario Manuel Julián de Mier. El capital de la nueva compañía fue de 414.664 pesos, siendo su mayor accionista Francisco Noguera. El domicilio principal de la nueva casa de comercio fue Barranquilla, con sucursales en Bogotá y Santa Marta¹⁸.

Otros samarios que llegaron a Barranquilla con su capital en busca de nuevas oportunidades fueron los Vengoechea. En 1881 Juan de Vengoechea y Juan Modesto de Vengoechea, vecinos de Santa Marta, protocolizaron en Barranquilla la asociación mercantil De Vengoechea e Hijo, y en 1899 Emiliano y Federico de Vengoechea tenían constituida la sociedad Vengoechea y Cía.

¹⁷ En 1840 Pedro Fergusson, soltero, reconoció cuatro hijos naturales que tuvo con Manuela Martínez: Gerónimo, Pedro José, Luis José y María Elvira (AHMG, escritura del 6 de febrero de 1840). El 19 de noviembre de 1840 Fergusson se casó con Fermina Noguera, con la que tuvo los siguientes hijos: Carmelita, María Eloísa, Fermina, Leopoldo, Dorlisca y Lastenia.

¹⁸ AHMG, NPSM, EP núm. 18 y 53, tomo del año 1890.

CUADRO 6. CAPITAL EN PESOS APORTADO POR CADA SOCIO DE LA CASA FERGUSSON, NOGUERA Y CÍA., 1857

ÍTEMS SOCIOS	PEDRO FERGUSSON	FRANCISCO NOGUERA	LUIS NOGUERA	TOTAL
Haberes	20.175,94	10.724,42	873,09	31.773,45
Efectivo	722,62	505,80	216,75	1.445,17
Mercancías	5.865,39	4.105,88	1.759,62	11.730,89
Vales gobierno	585,00	402,49	172,50	1.159,99
Total	27.348,95	15.738,59	3.021,96	46.109,50

Fuente: AHMG, NPSM, EP núm. 11, abril 6 de 1857.

El mismo camino que los anteriores tomó el empresario alemán Carl H. Simmonds y su familia. Simmonds llegó a las islas del Caribe a los 20 años, y allí se casó con la también alemana Rosa Simmonds. Hacia 1848 se radicó en Santa Marta, en donde fundó empresas de diversa índole: comercio, agricultura, navegación y comisiones, entre otras actividades. Se desplazaba a ciudades como Barranquilla, Carmen de Bolívar, Cartagena y las islas del Caribe, para concretar sus negocios. Es así como en 1854 aparece como apoderado en Santa Marta de varios comerciantes radicados en la isla de Saint Thomas. Para esta época Simmonds fue nombrado cónsul de Hamburgo en Santa Marta.

Este empresario también incursionó en el negocio del tabaco y la navegación a vapor. Con Pedro Fergusson, Jacobo Henríquez, José María Vieco y otros comerciantes samarios y cienagueros se propusieron cultivar unas cien hectáreas de tabaco en cercanías de Ciénaga, teniendo como propósito exportar la hoja. Años después estos terrenos fueron cedidos por Simmonds a sus seis hijos: Mauricio, César, Theodor, Sahara, Óscar y Julia Simmonds¹⁹.

En 1862 Simmonds tenía la segunda fortuna más grande de Santa Marta. Este comerciante alemán, junto a su esposa Rosa y su hijo Mauricio, negociaron fincas, barcos y casas en Santa Marta, Ciénaga y Barranquilla entre 1854 y 1883. Con el empresario de Santa Marta José Alzamora Herrera conformó la casa comercial Simmonds & Alzamora, cuyas actividades se desarrollaron entre 1871 y 1876.

Simmonds salió de Santa Marta para Barranquilla buscando mejor fortuna. Luego se dirigió al Perú, donde comercializó tagua, también llamada el marfil vegetal, y finalmente se radicó en la ciudad de Cali, departamento del Cauca, en la década de 1880. Este empresario alemán fue uno de los pioneros de la navegación a vapor por el río Cauca a partir de 1888 (Patiño, 1989: 45).

Uno de los socios comerciales de Simmonds en Santa Marta, José Alzamora Herrera, también marchó con su familia a Barranquilla. En esta ciudad conformó

¹⁹ AHMG, NPSM, EP núm. 30 y 41 de 1856, y núm. 25 de 1874.

en 1881 la firma J. Alzamora & Cía., de la cual también eran socios José M. Palacio, Luis I. Abello, Manuel Julián Alzamora y Miguel Vergara (Zambrano, 1998: 85). En 1882 Alzamora Herrera, junto con su yerno Manuel Julián de Mier y otros empresarios samarios, impulsaron la creación del Banco de Santa Marta. La junta de socios nombró como primer gerente a Juan Manuel Dávila. El capital aprobado fue de 50.000 pesos, representado por mil acciones de 50 pesos cada una, pero el banco podía iniciar sus operaciones tan pronto como se hubiera suscrito un capital de 10.000 pesos. De la suma que correspondía a la Beneficencia se debían destinar 3.000 pesos para el pago de 60 acciones adquiridas por el Gobierno, y sus utilidades serían para el fomento de la agricultura en el departamento (Cuadro 7).

CUADRO 7. ACCIONISTAS DEL BANCO DE SANTA MARTA, 1882

ACCIONISTA	ACCIONES	IMPORTE (PESOS)
Estado del Magdalena	60	3.000
Manuel Julián de Mier	60	3.000
Rafael Hurtado	10	500
José Alzamora Herrera	10	500
Pedro A. Lara	4	200
Manuel Avendaño Salcedo	4	200
José Alzadora	4	200
Santos de Angarita	4	200
Juan M. Dávila, Martín Salzedo Ramón, Apolinar Pérez, Epímelio Zabarain, Haime A. Correa, José M. Torres, Rafael Barranco, José F. Díaz Granados, Carmen del Gordo	Dos acciones cada accionista	900
Lorenzo Díaz Granados, Antonio Elías, Manuel Flórez, Bercelei Angarita	Una acción cada accionista	200
Total	21 accionistas	8.900

Fuente: AHMG, NPSM, EP núm. 106, del 15 de diciembre de 1882.

A los seis meses de conformada la sociedad, el presidente del Banco de Santa Marta, Manuel Julián de Mier, solicitó la cancelación del contrato de asociación y devolvió a cada accionista los dineros que habían depositado, muy seguramente porque no lograron llegar al mínimo capital de 10.000 pesos²⁰. Para la época

²⁰ AHMG, NPSM, EP núm. 106, del 15 de diciembre de 1882 y núm. 57, del 20 de junio de 1883.

en que se constituyó el Banco de Santa Marta (1882), muchos miembros de la élite comercial samaria ya habían emigrado hacia Barranquilla, Bogotá y otras ciudades. Es posible que el proyecto no se haya difundido de la mejor forma entre los comerciantes samarios radicados en otras ciudades del país, y de ahí su escasa repuesta a adquirir sus acciones.

Destacados miembros de las familias Obregón, Vengoechea, Noguera, Abello, Alzamora y De Mier, para solo citar algunos casos, dejaron su natal Santa Marta durante la segunda mitad del siglo XIX, para establecerse en Barranquilla, Bogotá o algunas ciudades europeas, que les ofrecían mayores y mejores alternativas de inversión. La decadencia comercial de Santa Marta trajo como consecuencia no solo esta fuga de cerebros y de capitales, sino además la ruina de la ciudad. Uno de los hechos que confirma lo anterior fue el cierre del consulado de los Estados Unidos en 1883, convirtiéndose Santa Marta en una simple agencia comercial dependiente del consulado ubicado en Barranquilla.

Para la década de 1880 la ciudad se encontraba arruinada y desolada. Actividades económicas como la agricultura, la ganadería o el comercio estaban diezmadas. No había industrias, hoteles, zapaterías o peluquerías, solo seis tiendas, un almacén, una farmacia, una imprenta y una sastrería (Del Real, 1992: 51).

En medio de esa decadencia económica, una nueva guerra se inició en la región. En enero de 1885 el general Ricardo Gaitán Obeso, caudillo liberal de una revolución en contra del gobierno de Rafael Núñez, se tomó la ciudad de Barranquilla. Como las autoridades del departamento del Magdalena suponían que el próximo paso de los sublevados sería la toma de Santa Marta, el gobierno se trasladó a Riohacha y desde allí se preparó la contraofensiva. Cabe anotar que para esa época Santa Marta y Riohacha permanecían prácticamente incomunicadas por vía terrestre: “apenas sí existe un sendero para gentes de a pie, y por él hubo de encaminarse la fuerza que evacuó esta plaza en 1885” (Del Real, 1992: 28). La economía se vio afectada por esta nueva revolución, debido a que el gobierno departamental decidió cerrar el puerto de Santa Marta para efectos de comercio exterior y de cabotaje.

En síntesis, el crecimiento del flujo de importaciones y exportaciones por el puerto de Santa Marta en la segunda mitad del siglo XIX encuentra su explicación en diversos factores: la consolidación de un grupo de comerciantes locales de amplio prestigio nacional; la conformación de la Compañía de Vapores de Santa Marta, que reactivó la navegación por el río Magdalena y los caños de la Ciénaga Grande de Santa Marta; la terminación de la carretera Santa Marta-Ciénaga, y la agilidad de la aduana samaria, de mayor eficiencia que su similar de Cartagena. Es paradójico que mientras el movimiento de comercio exterior se incrementaba, la población de Santa Marta disminuía. Esto último pudo estar asociado con diferentes fenómenos naturales y epidemias, así como con las frecuentes revoluciones partidistas y con el éxodo de samarios en este período.

Debe tenerse en cuenta que la emigración fue más un resultado de la decadencia comercial de Santa Marta, que una causa de ella. En las postrimerías del siglo XIX en Colombia solo había campo para un puerto próspero en el litoral Caribe, y esto dependía de la facilidad de acceso al río Magdalena. Con este propósito los empresarios y dirigentes de Barranquilla impulsaron la construcción de su ferrocarril antes que en Santa Marta y Cartagena.

El primer auge comercial de Santa Marta entre las décadas de 1840 y 1870 no generó suficientes encadenamientos o multiplicadores con otros sectores de la economía local como la agricultura, la ganadería, el sector financiero o las pequeñas industrias. La economía de Santa Marta estaba especializada en el comercio exterior, pero esta actividad no logró consolidar un amplio mercado interno o un mercado de trabajo local, ni encadenamientos con otros sectores. Así las cosas, una vez que decayó el comercio exterior, su economía entró en crisis y sus empresarios emigraron. Complementario a lo anterior, sus militares y dirigentes políticos, quienes en su mayoría eran los mismos, siempre estaban ocupados sofocando o preparando una nueva revuelta política, por lo que les quedaba poco tiempo para pensar en la prosperidad económica del departamento. Los anteriores problemas frustraron la posibilidad de consolidar a Santa Marta como un dinámico centro de negocios en la región Caribe, posición que entró a ocupar Barranquilla desde la década de 1870.

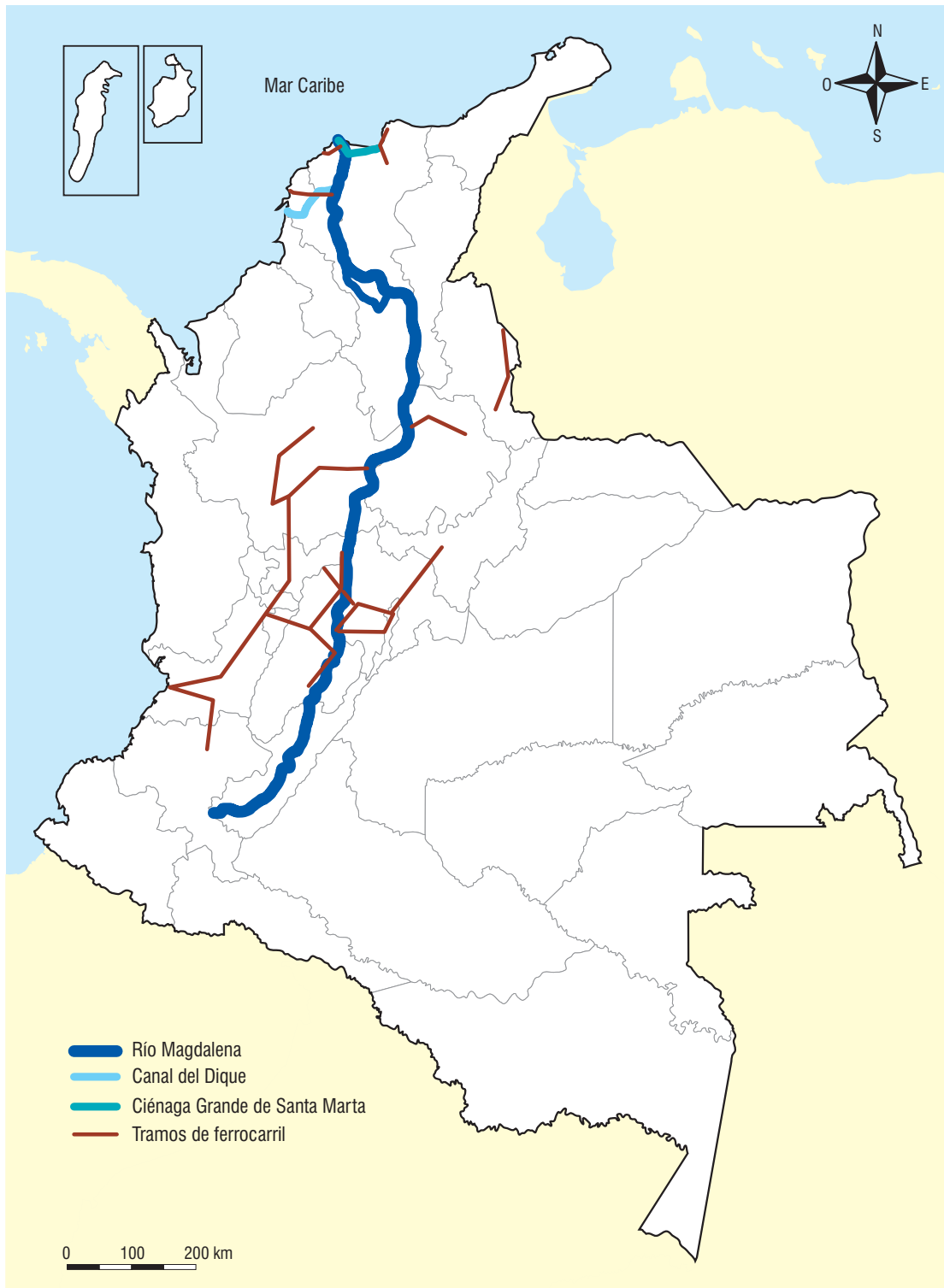
3. ECONOMÍA Y ACTIVIDAD EMPRESARIAL EN BARRANQUILLA Y EL BAJO MAGDALENA

3.1 LA ECONOMÍA DE BARRANQUILLA

Desde el período colonial, el río Magdalena ha constituido la espina dorsal del sistema de transporte interno de Colombia. Este río fue una arteria esencial del comercio que formó, luego con los ferrocarriles y carreteras, la única conexión entre los puertos del Caribe y las ciudades más importantes de Colombia, como Bogotá, Medellín, Bucaramanga y sus zonas de influencia (Mapa 4).

Del río Magdalena se desprendían o a él llegaban canales, caños, desembocaban otros ríos, caminos, carreteras y ferrocarriles, y detrás de cada uno de estos proyectos existía una actividad empresarial, así como una inversión significativa. Al Magdalena convergieron seis de los doce ramales ferroviarios construidos entre 1867 y 1910 (Palacios y Safford, 2002: 470). De esta forma, el río Magdalena actuaba como eje de la historia económica y de la vida empresarial de Colombia, desde Barranquilla en el norte del país, hasta Honda y Neiva en el Alto Magdalena.

MAPA 4. COLOMBIA, EL RÍO MAGDALENA Y LOS FERROCARRILES HASTA 1930



Fuente: IGAC.

Dada la importancia del río Magdalena para la economía colombiana, no es sorprendente que Barranquilla, un puerto marítimo-fluvial, hubiera adquirido una importancia superior a la de los dos puertos rivales que no gozaban de comunicaciones fáciles con el río. “Pero Barranquilla también ha tenido problemas de comunicación. Si bien en el caso de Santa Marta y de Cartagena el problema consistía en llegar hasta el río, en el de Barranquilla era cómo tener acceso al mar” (Nichols, 1973: 95). De ahí la importancia del ferrocarril para esta ciudad a orillas del Magdalena, y a escasos kilómetros del mar.

Eje articulador del Magdalena Grande y toda la región Caribe fue la ciudad de Barranquilla, y alrededor de ella se dinamizó una amplia actividad productiva que comprendía otros ejes menores como El Carmen-Zambrano-Magangué (zona tabacalera y ganadera), Ciénaga-Santa Marta (zona bananera), Valledupar-Aguachica (zona ganadera) y La Guajira (zona de comercio lícito e ilícito).

El crecimiento continuo de la producción de café fue el fenómeno más decisivo de la historia económica colombiana en el siglo XX. El desarrollo de los transportes en la primera mitad del siglo XX no se comprende sino dentro de las posibilidades abiertas por el crecimiento de la economía cafetera. Pero el crecimiento de la economía exportadora (tabaco, quina, café) requería no solo de mejorar la navegación a vapor, sino también de la construcción de vías férreas que comunicaran con el río Magdalena.

El auge portuario y comercial de Barranquilla generó una dinámica poblacional acelerada, al punto de que en el censo de 1871 aparece como la ciudad más poblada del Caribe colombiano, por encima de Cartagena y Santa Marta. Primero las exportaciones de tabaco y luego las de café impulsaron el crecimiento poblacional y la llegada de empresarios, un mercado interno en auge y la apertura de establecimientos industriales y comerciales en la ciudad de Barranquilla.

Uno de los empresarios llegados a Barranquilla en la segunda mitad del siglo XIX fue Evaristo Obregón Díaz Granados. Este comerciante nació en Santa Marta en 1848 en el seno de una familia tradicional, con fuertes intereses en el comercio y la ganadería. Evaristo se radicó en Barranquilla en 1872, al año siguiente de inaugurado el ferrocarril, y allí organizó una casa de comercio dedicada a diversas actividades económicas como una forma de diversificar el riesgo. De esta forma se convirtió en exportador de ganado en pie a las islas del Caribe y Centroamérica, importador de telas inglesas, banquero, terrateniente y empresario de la navegación fluvial.

En 1905 Obregón reformó la sociedad comercial Evaristo Obregón & Cía., a la que integró a sus hijos Evaristo, Gregorio y Andrés como socios industriales, y aumentó el capital a 10.000 dólares. Obregón Díaz Granados murió en París en 1909 y al año siguiente sus hijos crearon la Fábrica de Tejidos Obregón y la Compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla, esta última en asociación con

José Víctor Dugand y Antonio J. Angulo²¹. La Fábrica de Tejidos Obregón fue la primera textilera de Colombia entre 1910 y 1934, por encima de las fábricas antioqueñas. Un estudio reciente encontró que la textilera de Barranquilla fue rentable durante ese período, pero luego se dio un proceso de industrialización por sustitución de importaciones en el sector textilero, no muy favorable para las empresas de la región Caribe. Estos incentivos del nuevo modelo de industrialización fueron aprovechados por los empresarios antioqueños, quienes lograron desarrollar amplias economías de escala²².

3.2 INMIGRACIÓN Y EMPRESARIOS EXTRANJEROS

Luego de la Independencia y hasta la Segunda Guerra Mundial el flujo de inmigrantes hacia Colombia siempre fue modesto, si se compara con otros países de la región como Argentina, Brasil o Chile. Al parecer, las condiciones climáticas y el lento desarrollo económico hicieron de Colombia un país poco atractivo para los extranjeros. Los pocos que arribaron al país lo hicieron en su mayoría por los puertos del Caribe. Por el contrario, hasta la apertura del canal de Panamá en 1914, los puertos colombianos sobre el océano Pacífico tuvieron escaso desarrollo, pero luego, con la construcción de redes férreas, Buenaventura se convirtió en el puerto más dinámico del país.

Hay evidencias para afirmar que muchos de estos inmigrantes se establecieron por voluntad propia en poblaciones cercanas al litoral colombiano (los puertos sobre el mar Caribe), pero también se ha encontrado que los dirigentes y empresarios de la costa Caribe tuvieron una opinión favorable sobre la inmigración, un tanto diferente a la actitud de las otras regiones del país. Esta decisión a favor de los extranjeros estaba relacionada directamente con problemas económicos y demográficos, ya que en los departamentos costeros de Bolívar y Magdalena había escasez de mano de obra, y ambos tenían una baja densidad de población.

Entre los políticos y empresarios a favor de la inmigración se encontraban Ramón Santodomingo Vila, presidente del Estado de Bolívar (1870), el senador magdalenense José Manuel Goenaga, los empresarios samarios Joaquín y Manuel Julián de Mier, Francisco Noguera, Manuel Dávila Pumarejo, el italiano J. de Andreis y el alemán C. H. Simmons, entre otros. También es cierto que la costa

²¹ AHA, NPB, EP núm. 1074, “Constitución de la sociedad comercial Evaristo Obregón & Cía.”, 1905, tomo XIV (Solano, 1993).

²² A partir de mediados de la década de 1930, la Fábrica de Tejidos Obregón se rezagó, pues mermaron las utilidades, hasta llegar a su liquidación en 1957 (Meisel, 2008: 43, 52-53).

Caribe tenía un mayor grado de apertura hacia el exterior, en comparación con los otros departamentos de Colombia.

En Santa Marta, Barranquilla y otras ciudades de la región Caribe se organizaron empresas de inmigración, cuyo objetivo fue vincular mano de obra extranjera. Entre finales del siglo XIX y primeras décadas del XX fueron traídos trabajadores italianos, antillanos anglosajones e incluso indígenas peruanos, a trabajar como obreros en el sector agrícola. Pero “los esfuerzos más sistemáticos para atraer trabajadores de las Antillas fueron casi exclusivos de las empresas británicas y estadounidenses”. A pesar de las limitaciones del idioma, “el principal flujo de mano de obra durante el siglo XX provino de las Antillas, para ser empleado, básicamente, en las plantaciones bananeras” (Posada Carbó, 1998: 318-319).

Estas iniciativas no dejaron de ser experiencias aisladas, por lo que nunca se pudo concretar una considerable migración europea ni para la costa Caribe ni para Colombia. Pese a su reducido número, los inmigrantes desempeñaron un papel protagónico en el desarrollo empresarial del Magdalena Grande y la región Caribe. Mostraron habilidades para transar en el mercado internacional; a partir de sus contactos en el exterior y dominio de otras lenguas como el inglés, francés, holandés o alemán, tenían mayor información que sus similares colombianos sobre el comercio internacional. Su presencia fue significativa en actividades como las exportaciones de tabaco y café, los cultivos de cacao y banano; importación de mercancías en general y transporte fluvial, entre otras actividades. Alemanes, judíos sefarditas de Curazao, italianos, españoles, árabes, ingleses, franceses y estadounidenses incursionaron en toda clase de negocios en la costa Caribe.

En comparación con otras ciudades colombianas, Barranquilla recibió un flujo considerable de extranjeros en el siglo XIX y comienzos del XX, en especial entre 1871 y 1929. Este hecho la convirtió en una ciudad tolerante, cosmopolita, de puertas abiertas para el comerciante o empresario de cualquier procedencia. En 1875 en la ciudad vivían un total de 375 extranjeros. Aunque solo representaban el 2% de la población total, en la vida económica del pequeño puerto, y especialmente en el comercio exterior, cumplían un papel vital. Ello es evidente, por ejemplo, en el hecho de que entre las 211 compañías y personas que tuvieron que pagar impuestos provinciales en 1878, había 72 extranjeras, que contribuyeron con el 50% de los recaudos totales (Restrepo y Rodríguez, 1988: 158).

Algunos estudios históricos indican que los primeros inmigrantes procedentes de Siria, Líbano y Palestina comenzaron a llegar a Latinoamérica y el Caribe en la década de 1870. Los destinos preferidos de los inmigrantes pioneros fueron los Estados Unidos, Brasil, Argentina, Chile y México, mientras que otros países como Colombia representaban un “destino de segunda opción”. Al respecto afirma el historiador Albert Hourani, citado por K. Nweihed (1997: 236): los inmigrantes,

que “al no poseer las calificaciones para entrar en los Estados Unidos, podían ser llevados por su barco al primer puerto en el Caribe o a la costa occidental de América del Sur”. El viaje duraba por lo menos 22 días de travesía y su costo en tercera clase era de 56 dólares o 14 libras esterlinas (Abuchaibe, 1993: 11).

En Colombia y Venezuela los inmigrantes sirios, libaneses y palestinos monopolizaron el comercio con sus tiendas desde la primera década del siglo XX. “Industriosos e inteligentes, fácilmente eclipsan a los nativos de Colombia como tenderos; ocupan la misma posición que tienen los bengaleses en el África Oriental” (Graham, 1968: 232). Con el comercio ambulante los árabes cambiaron la tradicional estrategia de venta, consistente en esperar que el comprador llegara hasta el almacén, por la forma innovadora de salir a ofrecer la mercancía puerta a puerta. Esta nueva estrategia incrementó las ventas, así como las ganancias de los comerciantes sirio-libaneses.

La base y punto de partida de la pirámide productiva fue el comercio, y a esa actividad le siguieron otras como la agricultura, la ganadería, la industria y la política. Los árabes en Colombia aparecieron en actividades tan particulares como la extracción de perlas y sal, así como la comercialización de objetos precolombinos²³.

En menos de una generación los inmigrantes árabes ascendieron socialmente, y en esta segunda fase sus hijos tuvieron edad para empezar a estudiar en la universidad, sobre todo carreras de prestigio como medicina y derecho. Los hijos de los inmigrantes no se conformaron con el éxito económico de sus padres: ahora ellos querían gobernar, tener poder y para eso era necesario incursionar en política²⁴. Los hijos y nietos de esos inmigrantes que alguna vez fueron discriminados, se emparentaron con varias de las familias tradicionales de la región. Desde mediados del siglo XX estas personas gozaron de una destacada posición social y económica, al sobresalir en actividades profesionales diversas.

En resumen, este capítulo está dedicado a la economía y al empresariado de Barranquilla, en tanto fue la ciudad que articuló no solo la subregión del

²³ En la década de 1920 el comerciante sirio Elías Chediak vivía en Santa Marta, en donde había adquirido una importante colección de antigüedades precolombinas, que compraba a los guaqueos de la zona y vendía a los extranjeros. Chediak había descubierto en los objetos precolombinos un negocio rentable. Cuando en 1922 llegó a Santa Marta el arqueólogo estadounidense James Mason, Chediak fue el encargado de llevarlo a la zona arqueológica en las estribaciones de la Sierra Nevada, dando como resultado el descubrimiento de Chairama o Pueblito, uno de los sitios arqueológicos más importantes de Colombia (Mason, 1931: 15-17).

²⁴ La espiral política llegó a su punto culminante durante el cuatrienio 1978-1982, período durante el cual Julio Cesar Turbay (de padres libaneses) se desempeñó como presidente de la República. Turbay nombró dentro de su equipo de gobierno a varios gobernadores, ministros y directores de organismos nacionales de origen árabe. La presencia de los políticos de ese origen en la vida nacional ha sido intensa, y en ocasiones controvertida, por lo que el tema ameritaría un estudio riguroso desde la ciencia política.

Magdalena Grande, sino el Caribe colombiano en su conjunto. Alrededor de la economía de esta ciudad se dinamizaron varias zonas productivas como Santa Marta-Ciénaga, Valledupar-Aguachica, Riohacha-Villanueva y El Carmen-Zambrano-Magangué. También, se mostró la presencia de los empresarios extranjeros en la región, concentrados mayoritariamente en la ciudad de Barranquilla, desde donde dirigían sus negocios que se extendían por todo el Magdalena Grande y el Bajo Magdalena, para proyectarse hacia el exterior.

4. EMPRESAS Y EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE

A partir de la segunda mitad del siglo XIX los nuevos medios de transporte y comunicación como el ferrocarril, la navegación a vapor, el telégrafo y el teléfono, abrieron el camino a empresas de mayor dimensión, gestionada por directivos a sueldo, lo que se conoce en la bibliografía especializada como las empresas gerenciadas. Con los nuevos medios de transporte las empresas podían transportar las mercancías en mayores volúmenes y en forma rápida y segura, generándose la producción y la comercialización en masa (Chandler, 1996: 9-10). Barranquilla fue la ciudad colombiana que más provecho le sacó a estas nuevas formas de transporte y comunicación. En el presente capítulo se trata de responder las preguntas: ¿cuál fue el aporte de las empresas y los empresarios del transporte al desarrollo económico del Magdalena Grande y del Bajo Magdalena? ¿De qué manera los medios modernos de transporte y comunicación lograron integrar la subregión del Magdalena Grande y a esta con la ciudad de Barranquilla?

4.1 NAVEGACIÓN FLUVIAL

Hasta mediados del siglo XX el río Magdalena fue el gran corredor central de comunicación de Colombia y de sus centros urbanos con el mundo exterior, lo que venía ocurriendo desde los lejanos tiempos del período colonial. Bogotá fue la más aislada de todas las capitales españolas, por lo que ningún otro virreinato llegó a depender tanto del transporte fluvial como la Nueva Granada.

El río Magdalena fue la puerta por donde entraron a Colombia los adelantos de la Revolución Industrial, y asimismo llevó al resto del mundo las exportaciones colombianas de tabaco, quina, cueros, café y cacao. La naciente vida industrial y comercial de Colombia dependió de esta arteria fluvial.

Los primeros intentos de organizar la navegación a vapor como empresa datan de la década de 1820, cuando el gobierno de Simón Bolívar autorizó la entrega de la navegación por el río Magdalena al alemán Juan Bernardo Elbers. Este empresario tenía la autorización de introducir a Colombia los primeros buques con máquina a

vapor, ese gran adelanto tecnológico de la Revolución Industrial. Entre 1824 y 1850, cuando se regularizó el servicio en los gobiernos de Mosquera y López, transcurrieron casi tres décadas de ensayos, fracasos, hundimientos, pérdidas económicas y esfuerzos técnicos enormes.

A las empresas de navegación a vapor por el río Magdalena les correspondió conectar a la costa Caribe con la región Andina, donde vivía gran parte de la población del país. Esta función impulsó a empresarios nacionales y extranjeros a la conformación de empresas de navegación, que cumplían el papel de integrar la nueva república al movilizar sus gentes y sus mercancías.

Una vez liquidadas las empresas de navegación a vapor de Santa Marta y Cartagena a mediados de la década de 1850, estas fueron reemplazadas por compañías que en su mayoría tenían como centro de operaciones la ciudad de Barranquilla. Lo anterior ocasionó que los comerciantes radicados en Santa Marta comenzaran a perder paulatinamente la relativa hegemonía que habían mantenido en la navegación a vapor por el Magdalena.

En 1852, durante el gobierno del presidente José Hilario López, se desmonopolizó la navegación por los ríos de Colombia, situación que aprovecharon diferentes empresarios de Santa Marta y Barranquilla para constituir empresas de navegación a vapor, dándose así inicio al establecimiento formal de la competencia en este sector del transporte. También ayudó a su despegue el auge de las exportaciones de tabaco de Ambalema y El Carmen, y de otros productos como índigo, café y chinchona.

Uno de los impulsores de la navegación a vapor en la segunda mitad del siglo XIX fue el inglés Robert A. Joy, quien llegó a Santa Marta en 1839 como contador de un buque de la Compañía de Navegación Anglo-Granadina, empresa en la que Francisco Montoya y Joaquín de Mier eran sus socios principales. Joy llegó a Santa Marta a la edad de 20 años, y al poco tiempo sería un gran empresario de la navegación a vapor y socio de Manuel Julián de Mier en la construcción del ferrocarril de Santa Marta²⁵.

A pesar de haber perdido su hegemonía frente a Barranquilla, en Santa Marta se crearon algunas empresas de navegación a vapor en la década de los setenta. En efecto, en 1876 los empresarios Manuel Julián de Mier, Fergusson, Noguera & Cía. y el Estado Soberano del Magdalena constituyeron la Compañía de Navegación por Vapor de la Boca del Río Magdalena, cuyo objetivo fue establecer una

²⁵ R. A. Joy fue uno de esos empresarios que aprovechó la desmonopolización de la navegación para conformar sus propias empresas como la Compañía Americana de Vapores, Compañía Unida de Navegación por Vapor en el Río Magdalena y United Magdalena Steam Navigation Company, bajo la dirección de Joy y los británicos como los accionistas mayoritarios. Poveda, Gabriel, *Op. Cit.*: pp. 113 y 114; Fischer, Thomas, *Op. Cit.*: p. 1003.

línea de buques que comunicara los puertos de Riohacha, Santa Marta y Barranquilla, entrando al río Magdalena por Bocas de Ceniza (Cuadro 8)²⁶.

CUADRO 8. RELACIÓN NOMINAL DE LOS ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN POR VAPOR DE LA BOCA DEL RÍO MAGDALENA, 1876

ACCIONISTA	ACCIONES	IMPORTE (PESOS)
1. Estado del Magdalena	10	5.000
2. Manuel Julián de Mier	8	4.000
3. Fergusson, Noguera & Cía.	4	2.000
4. Manuel Dávila García	2	1.000
5. José I. Díaz Granados	2	1.000
6. Andrés Bermúdez	2	1.000
7. Antonio Fernández de Castro	1	500
8. José Antonio Cataño	1	500
9. José de Andreis	1	500
10. Juan de Vengoechea	1	500
11. Tomás Vilar	1	500
12. José Alzamora Herrera	1	500
Total	34	17.000

Fuente: AHMG, NPSM, EP núm. 16, del 30 de mayo de 1876.

En enero de 1881 se constituyó en Santa Marta la Compañía Colombiana de Vapores, con el objeto de cubrir la ruta Santa Marta-Barranquilla por la vía de los caños y las ciénagas que comunicaban esas dos ciudades (Cuadro 9). La compañía quedaba en libertad de establecer la ruta Santa Marta-Riohacha, si la demanda así lo exigía. El capital fue de 25.000 pesos representados por cien acciones de 250 pesos cada uno. Los principales accionistas, además del Gobierno del Magdalena, fueron los samarios Manuel Julián de Mier, Alejandro Echeverría, José Alzamora y el inglés Robert Joy²⁷.

El presidente Rafael Reyes decidió organizar la navegación fluvial por el río Magdalena, como una forma de garantizar a los empresarios un servicio estable y seguro. En tal sentido, en 1907 estableció la Intendencia de la Navegación del Río Magdalena y su Afluentes, entidad dependiente del Ministerio de Agricultura

²⁶ AHMG, NPSM, EP núm. 16, mayo 30 de 1876.

²⁷ AHMG, NPSM, EP núm. 8 y 9, enero 15 de 1881.

CUADRO 9. ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA COLOMBIANA DE VAPORES, 1881

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCIONES	VALOR (PESOS)
Gobierno del Magdalena	25	6.250
Manuel Julián de Mier	20	5.000
Alejandro Echeverría	12	3.000
José Alzamora Herrera	10	2.500
Compañía Unida de Navegación Fluvial (Robert A. Joy)	10	2.500
David L. Penha Jr.	2	500
Catalina Munive	2	500
Rafael Salcedo	2	500
Fergusson, Noguera & Cía.	2	500
José María Campo Serrano, A. Wolff & Cía., Aepli, Eberbach & Cía., Manuel Conde, Demetrio Dávila, Ricardo Arjona, Andrés y Evaristo Obregón, Genaro Salazar, Juan M. de Vengoechea, Rafael Hurtado, Pascual Díaz Granados, Santiago Hernández, Antonio de Castro y Pedro de Sales	Una acción cada uno de los quince socios (15)	3.750
Total	100	25.000

Fuente: AHMG, NPSM, EP núms. 8 y 9, del 15 de enero de 1881.

y Comercio encargada de vigilar y controlar las actividades de las empresas de navegación de la principal arteria fluvial de Colombia. En 1908 se inició una competencia de tarifas entre las empresas de navegación fluvial, lo que generó incertidumbre sobre su viabilidad financiera. El presidente Reyes, mediante el Memorando de Apulo, conminó a las empresas navieras para que se coludieran o formaran un monopolio, y así poder regularizar las tarifas.

La estrategia concentradora propuesta por Reyes fue acogida por el empresario alemán Luis Gieseken, quien entre 1907 y 1908 reunió en una sola firma a la Empresa Alemana de Navegación, Compañía Colombiana de Transporte, Empresa Hanseática de Vapores y otras compañías menores. La empresa de Gieseken, con sede en Barranquilla, concentró 21 vapores y 29 botes para remolque, con una capacidad para seis mil toneladas, pasando a ser la naviera más grande de Colombia. La época Gieseken-Reyes, al decir de Adolfo Held, fue una alianza estratégica tanto para el empresario como para el político. El primero puso sus empresas y parte de su capital al servicio del Gobierno, pero a cambio recibió concesiones y monopolios como el de la navegación a vapor. El segundo, por su parte, concedía privilegios a aquellos empresarios que fueran adeptos a su régimen.

Cabe señalar que los ingleses de la Magdalena River Steamboat Company se opusieron a quedar bajo la administración monopólica de Gieseken, colaborador y socio del presidente Reyes, por lo que de hecho se constituyó un duopolio.

El negocio de la navegación a vapor atrajo la atención de muchos empresarios durante el siglo XIX, entre ellos los alemanes Juan Bernardo Elbers, Adolfo Held y Luis Gieseken, el inglés Robert A. Joy, los samarios Joaquín y Manuel Julián de Mier, el antioqueño Francisco Montoya y otros comerciantes. Estos empresarios no solo aprovecharon los subsidios en efectivo entregados por diferentes gobiernos, sino además dinamizaron las exportaciones de tabaco y café, así como las importaciones de productos europeos.

Asimismo, en Barranquilla se concentraron la mayoría de empresas y empresarios de la navegación a vapor a partir de la década de 1860. Así, por ejemplo, todas las empresas que navegaban por el río Magdalena y sus afluentes en 1913 tenían como sede Barranquilla, con excepción de dos radicadas en Bodega Central. Allí surgieron talleres, martinets y astilleros en los que se reparaban y construían embarcaciones, creándose una tradición mecánica que fue aprovechada por muchos trabajadores de Barranquilla. Estas empresas de navegación empleaban un número creciente de trabajadores: en 1912 se otorgaron 795 patentes y cédulas para tripulantes (para capitanes, prácticos, ingenieros y tripulantes) y en 1914 esta cifra aumentó a 1.603²⁸. Estas embarcaciones fueron construidas y armadas por ingenieros y obreros locales, quienes entraron en contacto con la moderna tecnología de la navegación y la máquina de vapor.

4.2 EL FERROCARRIL Y EL PUERTO DE BARRANQUILLA

La locomotora a vapor se inventó en Inglaterra en 1829 y al año siguiente ya se había construido el primer ferrocarril en los Estados Unidos. Para mediados del siglo XIX la red férrea de este último país había crecido con gran rapidez, logrando múltiples ventajas como las siguientes: facilitó el transporte de grandes volúmenes de carga (comercialización en masa), a una gran velocidad y de manera programada. También, disminuyeron los riesgos de transporte y los costos de almacenamiento, lo que llevó al aumento general de las ventas. Estas circunstancias obligaron a estructurar empresas de mayor dimensión, gerenciadas no por sus propietarios sino por directivos contratados, también llamadas empresas gerenciales (Chandler, 1996: 9-10).

²⁸ *Informe del Intendente de la Navegación del Río Magdalena y sus afluentes al señor Ministro de Agricultura y Comercio*, Barranquilla, años 1913, 1914 y 1915; *Monografía del Río Magdalena 1916, 1917*, Barranquilla, p. 37.

La construcción de los primeros ferrocarriles en Colombia se hizo mediante concesiones privadas. Estos ferrocarriles eran pequeños tramos sin conexión que no formaban un sistema nacional ferroviario, siendo su propósito unir una ciudad o región con el río Magdalena. Aunque los primeros tramos de ferrocarril en Colombia se hicieron durante el período del liberalismo radical, fue durante la primera administración de Rafael Núñez (1880-1882) cuando se iniciaron múltiples proyectos ferroviarios como los tramos Girardot-Bogotá, Salgar-Bogotá, Santa Marta-río Magdalena, Cúcuta-Zulia, La Dorada, Puerto Wilches-Bucaramanga, Calamar-Cartagena y Bogotá hacia el norte de la Sabana. En 1885 se habían construido 300 kilómetros de ferrocarril y en 1899 (al estallar la guerra de los Mil Días) estos habían llegado a los 500 kilómetros. Durante El Quinquenio de Reyes de nuevo se reactivó la construcción de ferrocarriles, o la reconstrucción de las líneas destruidas durante la última guerra (como el de Buenaventura-Cali o Puerto Berrío), se empalmó la línea Girardot con el tren de la Sabana, Honda-Ambalema, Tolima, Bogotá-Zipaquirá, Bogotá hacia el sur, Cauca, Santa Marta-Fundación y Medellín-Amagá (Ospina, 1987: 311-312 y 357). En 1914 se habían construido 1.200 kilómetros de ferrocarril, hasta llegar a 2.700 en 1930 (Cuadro 10).

CUADRO 10. LONGITUD DE LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA, 1885-1930

Año	KILÓMETROS CONSTRUIDOS
1885	300
1899	500
1914	1.200
1922	1.500
1926	2.300
1930	2.700

Fuente: Ospina (1987: 311, 312 y 385).

Antes de tener ferrocarril, la comunicación del puerto fluvial de Barranquilla con el puerto marítimo de Sabanilla se hacía por medio del caño de la Piña, en pequeñas embarcaciones incómodas y lentas. Ante el auge comercial de Barranquilla de mediados del siglo XIX, los empresarios y políticos establecidos en esta ciudad plantearon la necesidad de construir un pequeño ferrocarril entre los dos puertos barranquilleros.

La compañía alemana Hoenigsberg, Wessels & Cía. construyó el ferrocarril de 15 kilómetros Barranquilla-Sabanilla, el cual fue inaugurado el 1 de enero de 1871. Ante la pérdida de profundidad del puerto de Sabanilla, en 1873 el gobierno autorizó

la prolongación del ferrocarril y la construcción de otro muelle en donde pudieran atracar los buques con mayor seguridad. Para finales de 1888 la firma inglesa Barranquilla Railroad and Pier Company extendió el ferrocarril hasta el sitio que bautizaron como Puerto Colombia, donde se construyó un moderno muelle.

Con esta ampliación el ferrocarril quedó de 27 kilómetros, el muelle metálico de 1.200 metros y la profundidad del muelle de 27 pies. El malecón de Puerto Colombia se inauguró en junio de 1893 (Nichols, 1973: 115). El nuevo puerto y la ampliación del ferrocarril fue una innovación tecnológica que colocaba a Barranquilla por delante de los puertos que le podían ejercer cierta competencia, como Cartagena y Santa Marta.

A partir de la década de 1870 Barranquilla se convirtió en la ciudad de mayor población en el Caribe colombiano, el puerto y aduana más dinámica del país y una economía en constante crecimiento hasta la década de 1930. Su sistema productivo tenía como base la pequeña y mediana empresa familiar, en la que sus empresarios articularon una intrincada red de negocios alrededor de la comercialización de tabaco, importación de productos europeos y estadounidenses, empresas de navegación a vapor, transporte aéreo, bancos y casas de comercio con presencia en otras ciudades del Caribe colombiano y a lo largo del río Magdalena.

Fue significativa la dinámica económica vivida por Barranquilla en la década de 1920, así como por otras ciudades colombianas. En efecto, durante el período presidencial del general Pedro Nel Ospina (1922-1926) Colombia vivió un auge de la inversión pública, producto de dos hechos significativos: los 25 millones de dólares pagados al país por el gobierno de los Estados Unidos como indemnización por la separación de Panamá, ocurrida en 1903, y la reforma financiera y fiscal propuesta por la Misión Kemmerer²⁹, que atrajo recursos de crédito externo por una cifra ocho veces superior al monto de la indemnización (203 millones de dólares hasta 1928).

Las divisas que entraron al país por esos años se invirtieron en infraestructura de transporte como ferrocarriles, carreteras y dragado de ríos: la red ferroviaria se amplió y en 1934 llegó a 3.262 kilómetros, y las carreteras construidas aumentaron a 2.700 kilómetros. Por fin, después de siglos de aislamiento entre sus regiones, Colombia comenzaba a integrarse territorialmente

²⁹ Misión de expertos estadounidenses contratada por el gobierno nacional para proponer una reforma financiera y fiscal. La misión estaba encabezada por el profesor Edwin W. Kemmerer y como producto de sus propuestas se crearon el Banco de la República (banco central), Contraloría General de la República y Superintendencia Bancaria, entre otras iniciativas. Kemmerer fue llamado el *Money Doctor*, al estar como asesor financiero en quince países alrededor del mundo (entre ellos México en 1917), y estableció los bancos centrales de Colombia (1923), Chile (1925), Ecuador (1926-1927), Bolivia (1927) y reformas al sistema bancario peruano (1931) (cfr.: Banco de la República, 1994: 6).

y la economía capitalista irrumpía en las diferentes zonas del país. Los empresarios nacionales y extranjeros se dieron cuenta de estas oportunidades y las hicieron funcionales a sus negocios.

4.3 FERROCARRIL DEL MAGDALENA

La primera vez que se planteó la idea de construir un ferrocarril en Santa Marta fue en 1848, pero apenas en 1872, un año después de que entrara en funcionamiento el ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla, el proyecto empezó a contar con el apoyo de varios comerciantes locales. En ese año un grupo de empresarios de Santa Marta conformaron en Bogotá la Sociedad Patriótica del Magdalena, cuyo objetivo central fue impulsar la construcción de un ferrocarril entre Santa Marta y el río Magdalena. La sociedad estaba constituida por los empresarios Gregorio y José Antonio Obregón, Manuel y Tomás Abello, Vicente Lafaurie, Onofre Vengoechea y Luis Capella, y el Comité de Santa Marta lo constituían Manuel Julián de Mier, Francisco Noguera, José Antonio Cataño y Manuel Dávila García, entre otros (Alarcón, 1963: 391). El ferrocarril se impulsaba como una empresa que dinamizaría la economía regional, para transportar azúcar y cacao de exportación.

El contrato de exploración del terreno por donde se trazaría la vía del ferrocarril se firmó el 25 de octubre de 1872 entre Gregorio Obregón, gerente de la Sociedad Patriótica, y Aquileo Parra, secretario de Hacienda (futuro presidente de la república). El proyecto del ferrocarril empezaba a tomar forma: entró a participar tanto el Estado del Magdalena, quien suscribió 5.000 pesos en acciones, mientras la Asamblea del Estado declaró el ferrocarril como una obra de interés nacional (Díaz Granados, 1996: 383).

El Congreso Nacional expidió la Ley 89 de 1873, con la cual autorizó al presidente de la república para contratar la construcción del ferrocarril Santa Marta-río Magdalena. La efectividad de la ley fue nula, debido a que la Sociedad Patriótica no disponía del capital suficiente, que se estimaba en \$800.000. Como el proyecto no arrancaba por falta de capital, a pesar del entusiasmo de los empresarios comprometidos, en 1874 la Asamblea del Magdalena exigió a la Sociedad Patriótica la devolución de su dinero invertido en acciones.

El proyecto cayó en un letargo por cuatro años, hasta que la Ley 62 de 1878 autorizó que se le concediera al Estado del Magdalena un auxilio de \$300.000 dentro de un período de cinco años (\$60.000 anuales), que las autoridades locales destinaron al proyecto del ferrocarril. Como este auxilio se consideraba insuficiente, en 1880 el Congreso Nacional amplió el período del auxilio a quince años, elevando el aporte de la Nación a \$900.000, pero ya para ese año se había disuelto la Sociedad Patriótica (Díaz Granados, 1996: 384).

En 1881 se protocolizó un contrato celebrado entre el Estado Soberano del Magdalena y los empresarios Robert A. Joy (inglés) y Manuel Julián de Mier (colombiano), para construir el ferrocarril de Santa Marta a la Ciénaga del Cerro de San Antonio, a orillas del río Magdalena, en un plazo máximo de seis años³⁰. La empresa, denominada Compañía del Ferrocarril de Santa Marta (organizada y radicada en Nueva York, con un capital de 2,5 millones de pesos), se encargaría de construir, equipar y explotar una vía férrea servida por vapor. El contrato fue aprobado por el presidente de la república, el cartagenero Rafael Núñez, y por el Congreso Nacional, mediante la Ley 53 de 1881, en virtud del cual los contratistas tuvieron un privilegio de explotación del servicio por cincuenta años, prorrogables por treinta años más. El contrato establecía que el Estado del Magdalena se comprometía a entregar a los concesionarios del ferrocarril un auxilio anual de \$60.000³¹.

La construcción del ferrocarril de Santa Marta se inició el 17 de junio de 1882, bajo la dirección del ingeniero cubano Lorenzo Luaces. El 24 de junio de 1887 se efectuó el primer viaje en ferrocarril entre Santa Marta y Ciénaga, en un recorrido de 35 kilómetros, en una locomotora que fue armada y conducida por el ingeniero inglés Benjamín Johnson. En la comitiva viajaban el gobernador Martín Salzedo Ramón, los contratistas M. J. de Mier y R. Joy, el ingeniero Luaces y otros invitados especiales. De acuerdo con el gobernador Ramón Goenaga, el ferrocarril activó la economía de poblaciones pequeñas como Gaira, en donde su riqueza agrícola se triplicó para finales de la década de 1880. Asimismo, en toda el área de influencia del ferrocarril (35 kilómetros en 1889) la agricultura permanente estaba valorada en más de dos millones de pesos³².

Los contratistas De Mier y Joy celebraron un nuevo contrato con el Estado del Magdalena el 24 de noviembre de 1886, en el que se introdujeron sustanciales modificaciones. Así, por ejemplo, el trazado original se modificó y el punto sobre el río Magdalena ya no sería el Cerro de San Antonio sino la población de El Banco. El plazo de la construcción pasó de seis a diez años; se les exoneró de pagar los derechos de importación, así como otros impuestos. La compañía se hizo a otros beneficios como la concesión de 100.000 hectáreas de terrenos baldíos, y de preferencia, las minas que descubriera (Alarcón, 1963: 394). Este

³⁰ En 1884 los mismos empresarios (Joy y De Mier) celebraron un contrato para la construcción de un muelle en la bahía de Santa Marta, en concreto, hierro, con luz eléctrica y rieles que lo unieran a la aduana; este muelle no se construyó y el contrato fue reemplazado por otro de 1887, que contó con aprobación legislativa (Nichols, 1973: 164).

³¹ *AHMG*, NPSM, EP núm. 57, del 16 de septiembre de 1881.

³² “Breve reseña alusiva al acto solemne de posesión del señor Don Ramón Goenaga, Gobernador reelecto, departamento del Magdalena”, 1 de septiembre de 1889, Santa Marta, Tipografía La Voz: 15.

segundo contrato también estableció que al Estado del Magdalena le correspondería el 10% de los productos líquidos del ferrocarril, luego de deducir los gastos de operación y el 5% de interés por el capital invertido. Este esquema de liquidación llevó a que el Magdalena no recibiera regalía alguna por el ferrocarril en el período 1906-1932.

En 1887 Joaquín de Mier Díaz Granados, a nombre de los concesionarios M. J. de Mier y R. A. Joy, firmó un convenio en Londres con la firma Greenwood & Co., mediante el cual le transfería la parte construida del ferrocarril, su prolongación hasta El Banco y los contratos sobre muelles. De Mier y Joy vendieron el ferrocarril por un millón de pesos³³. La firma inglesa constituyó en Londres una compañía anónima con capital de 600.000 libras esterlinas, bajo la razón social Santa Marta Railway Company Limited, de la que formaban parte siete accionistas (Cuadro 11). La llegada de los ingleses siguió la dinámica de la inversión extranjera en América Latina, donde los inversionistas británicos predominaban. Aunque las inversiones se distribuían en un amplio portafolio de actividades, las empresas de ferrocarril participaron con un porcentaje considerable de los capitales británicos en el exterior (Marichal, 1995: 15).

Para M. de Mier y R. Joy este negocio con la firma Greenwood & Co. fue ruinoso: los empresarios locales no recibieron por el traspaso dinero en efectivo, sino 200.000 libras en acciones, de las cuales la mitad se las descontó la firma inglesa por sus diligencias de intermediación. Las acciones que le quedaron a Manuel Julián de Mier las utilizó para cancelar una deuda que mantenía la empresa del ferrocarril con la firma samaria Fergusson, Noguera & Cía. (Alarcón, 1963: 398).

En enero de 1890 fueron nombrados los ingleses William C. Cooperthwaite y Charles J. Whitaker como gerente y administrador del ferrocarril, respectivamente. Un periódico de la época denunciaba que la empresa estaba acaparando la compra de tierras para sembrar banano, precisamente a lo largo del trazado de la carrilera del tren. En efecto, además de gerente del ferrocarril, Cooperthwaite dirigía las actividades de la empresa inglesa de banano Colombian Land Co., que en esos años compró las fincas Alicia Gertrudis, Colonia, Los Naranjos, Las Palmas y Neerlandia, en lo que apenas se insinuaba como la zona bananera de Santa Marta (La Ola, 1893; Botero y Guzmán, 1977: 334).

El nuevo gerente del ferrocarril gestionó diferentes modificaciones al contrato, en términos de prórrogas y sitio terminal del ferrocarril: Cerro de San Antonio (sitio original), El Banco, Heredia (con este cambio, la extensión del ferrocarril sería 140 kilómetros más corto) y Plato, todos puertos sobre el río Magdalena, que era el objetivo por alcanzar.

³³ AHMG, E.P. núm. 15, abril 14, tomo de 1890.

CUADRO 11. ACCIONISTAS DE LA EMPRESA INGLESA SANTA MARTA RAILWAY COMPANY LIMITED

NOMBRE DEL ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCIONES
Robert Griggs (propietario)	1
Alexander Henderson (corredor de bolsa)	1
Henry Walton Bornside (contador)	1
Joaquín de Mier (propietario)	1
Joseph White Todd (propietario)	1
Charles James Whitaker (propietario)	1
Edgard Garthwaite Farsi (procurador)	1

Fuente: (Goenaga, 1890: 169).

El ferrocarril llegó a Sevilla el 2 de julio de 1894 y a Fundación el 22 de enero de 1906, lográndose construir solo 95 kilómetros. Hasta allí llegaría el ferrocarril. No alcanzó al río Magdalena, pero sí atravesó toda la zona bananera de norte a sur. Sevilla sería el epicentro de la zona bananera de Santa Marta, sitio escogido por la empresa multinacional United Fruit Company (UFC) para establecer su campamento. La concesión del ferrocarril de Santa Marta fue traspasada a esta empresa estadounidense en 1901, la cual llegó a concentrar el 92% de las acciones. Para esta época fue nombrado el inglés Phillips Marshall como gerente del ferrocarril, un hombre de experiencia en los negocios coloniales del imperio británico, y como tal ejerció sus funciones de gerente en Santa Marta y la zona bananera. Un empleado del general Benjamín Herrera tuvo un encuentro con Marshall en 1914, y lo describió como un hombre autoritario y experimentado: “lo encontramos vestido de caqui, botas altas y sombrero de explorador, listo a internarse en la selva en busca de tigres” (Luna, 1960: 92).

En 1911 la empresa del ferrocarril solicitó una nueva prórroga para construir el trayecto Fundación-Plato, pero por primera vez la Asamblea del Magdalena se negó a aceptar este pedido. La negativa llevó a la compañía a iniciar una escalada de procesos judiciales que se extendieron hasta 1932, año en que se firmó un contrato mediante el cual se autorizaba el traspaso del ferrocarril al gobierno nacional. A través el mismo contrato, la nación entregó en arriendo por 30 años el ferrocarril a la compañía inglesa que hasta ese momento había sido la propietaria.

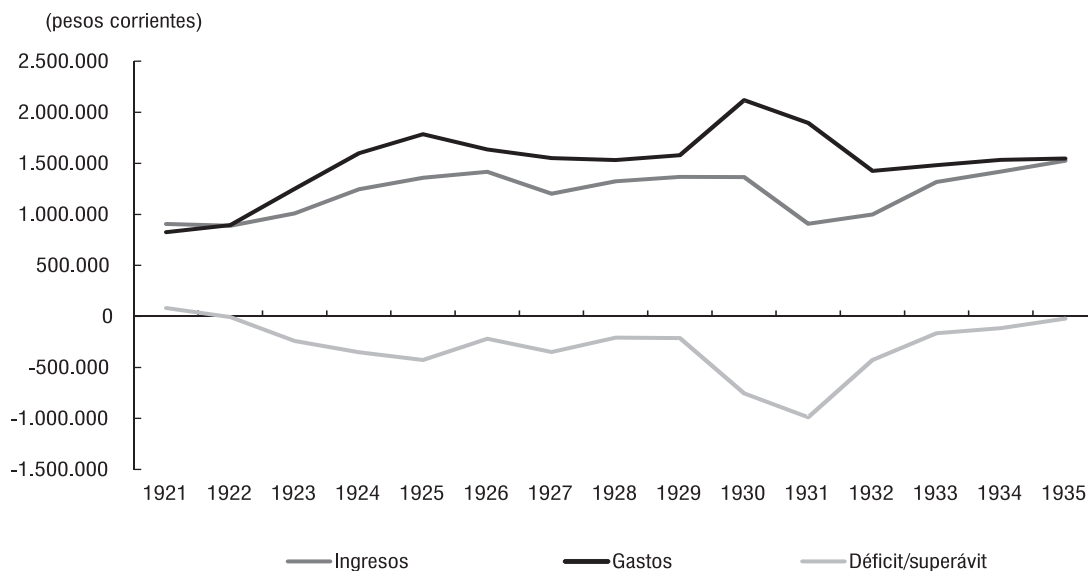
Parece que a finales del siglo XIX el ferrocarril no era una empresa rentable, al constatarse que tenía dos hipotecas en Londres. En efecto, en 1890 Mansel F. Carr, apoderado del Ferrocarril de Santa Marta, recibió un préstamo de Edward Garthwaite Farsh y Joseph White Todd de Londres, la suma de 15.000 libras

(75.000 pesos oro) con la garantía del ferrocarril³⁴. El ferrocarril también tuvo fuertes reveses, como los daños ocasionados por inundaciones ocurridas en 1894.

De acuerdo con los balances de la empresa del ferrocarril, esta trabajó siempre a pérdidas desde 1906, año en que se inició la explotación completa, una vez la vía férrea llegó hasta Fundación. Pero según otras fuentes, en el primer semestre de 1910 la empresa tuvo una ganancia de 256.436 dólares (*La Voz de Santa Marta*, 1910).

En el período 1921-1930 el ferrocarril movilizó cerca de 4,9 millones de pasajeros, 3,4 millones de toneladas y arrastró un déficit de 2,7 millones de pesos, que hasta 1935 fue cercano a 4,5 millones de pesos (Gráfico 3 y Cuadro 12). La pregunta que surge de estos resultados adversos en términos financieros es ¿cuál era la motivación para una empresa privada de trabajar a pérdida durante un período tan largo? Todo parece indicar que la empresa tenía incentivos para registrar en sus libros mayores egresos que ingresos, ya que así se exoneraba de pagarle al departamento lo que le correspondía por ley. De acuerdo con Díaz Granados, “como las participaciones para el departamento se contabilizan sobre el 10% del producto líquido y la empresa registraba en sus libros, sin intervención colombiana, cuantiosas y permanentes pérdidas, no fue posible que el departamento (del Magdalena) obtuviera el mínimo beneficio comercial” (Díaz Granados, 1962; citado en Valdeblánquez, 1964: 340-341).

GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DE INGRESOS Y EGRESOS DEL FERROCARRIL DE SANTA MARTA, 1921-1935



Fuente: Anexo 2.

³⁴ AHMG, EP núm. 16, del 16 de abril, tomo del año 1890.

CUADRO 12. FERROCARRIL DE SANTA MARTA: MOVIMIENTO DE PASAJEROS, CARGA Y DÉFICIT, 1921-1930

AÑO	PASAJEROS	TONELADAS	DÉFICIT
1921	357.404	232.677	82.009
1922	431.193	260.609	-6.667
1923	490.465	277.051	-240.733
1924	616.666	347.582	-352.151
1925	622.339	370.725	-426.823
1926	558.758	394.015	-218.127
1927	494.075	339.491	-349.676
1928	490.086	491.447	-208.629
1929	428.414	346.769	-212.227
1930	399.168	353.329	-754.781
Total	4.888.568	3.413.695	-2.687.805

Fuente: Ortega (1932: 228).

El ferrocarril integró el sistema productivo bananero de Santa Marta y Ciénaga. Esta empresa surgió de la mano de dos empresarios radicados en Santa Marta, uno colombiano y otro inglés, quienes supieron aprovechar las garantías ofrecidas por el gobierno nacional. La intención original de la política oficial era que el ferrocarril comunicara a Santa Marta con el río Magdalena, la principal vía de Colombia durante siglos. Con el surgimiento del cultivo del banano, la prioridad de los nuevos dueños del ferrocarril (primero una empresa británica y luego una estadounidense) ya no fue llevar la vía férrea hasta el río Magdalena, sino comunicar con rapidez la naciente zona bananera con el puerto de Santa Marta.

En esos años, el poder monopólico de la UFC descansó sobre cuatro elementos: banano-ferrocarril-puerto-buques, y en este escenario de privilegio interactuaba con empresarios y políticos locales, contrataba y subcontrataba una amplia masa laboral y dominaba el comercio bananero interno y externo. Este tejido productivo se analizará con más detalle en el capítulo correspondiente.

En esta primera parte se abordaron varios temas de interés, como los aspectos geográficos y económicos de la subregión objeto de estudio. Asimismo, se analizaron las primeras medidas económicas tendientes a impulsar las exportaciones colombianas y la navegación a vapor por el río Magdalena. En términos demográficos se muestra la baja densidad poblacional en el departamento del Magdalena, comparado con la media nacional, así como el rápido crecimiento de la ciudad de Barranquilla. En el capítulo dedicado al empresariado de Santa Marta se destaca cómo la economía de esta ciudad giró en torno al comercio exterior en un primer momento, para dar paso luego a la economía bananera. El capítulo cierra con la

problemática suscitada por el éxodo de los empresarios samarios en las últimas décadas del siglo XIX, ante la decadencia económica de la ciudad.

Con respecto a la economía y el empresariado de Barranquilla, se muestra a esta ciudad como el eje articulador no solo del Magdalena Grande sino de todo el Caribe colombiano. Alrededor de Barranquilla se dinamizaron varias zonas productivas como Santa Marta-Ciénaga, Valledupar-El Banco-Gamarra, Riohacha-Villanueva y El Carmen-Zambrano-Magangué. Por último, en esta primera parte se estudiaron las empresas y empresarios del transporte asentados en la subregión.