

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

# COMERCIANTES, NEGOCIANTES Y EMPRESARIOS



Ilustración basada en obras de A. Delarue y Martín Tovar y Tovar

**XLIX**

Congreso  
Colombiano de Historia  
Armenia 1 al 4 de Octubre de 2019

Colombia 200 años  
de vida republicana

Armenia 130 años  
de gesta colonizadora

## Contenido

3 / El camino de Vélez por la región del Carare durante la reconquista española: importancia económica y estratégica  
William Pacheco Vargas

---

13 / Ramón Santodomingo Vila: el militar, el político y el negociante (1859-1875)  
Jaiver Snick Gómez Tapias

---

22 / El circuito comercial del algodón-fibra de la Nueva Granada durante el siglo XVIII  
Héctor Jaime Martínez Covaleda

---

33 / A la hora de mi muerte  
José Moisés Pineda Salazar

---

44 / Empresas y empresarios alemanes en el caribe Colombiano: los alemanes en Barranquilla 1919-1941  
Julián Andrés Lázaro

---

52 / El comienzo de la economía cafetera y la implementación de la infraestructura ferroviaria en la frontera nororiental de Colombia con Venezuela  
Yesyd Fernando Pabón Serrano  
Andrés Mauricio Rozo

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

Comerciantes, negociantes y empresarios

# El camino de Vélez por la región del Carare durante la reconquista española: importancia económica y estratégica

William Pacheco Vargas  
Escuela Ciencias Sociales UPTC

# El camino de Vélez por la región del Carare durante la reconquista española: importancia económica y estratégica

William Pacheco Vargas  
Escuela Ciencias Sociales UPTC

## Resumen

El estudio sobre el camino de Vélez por la región de la cuenca hidrográfica del río Carare, durante la reconquista española o el denominado “Régimen del Terror”, hace parte de una investigación más amplia, realizada sobre el Camino de Occidente a través de la historia de Boyacá y de Colombia. El mismo comprende en primer lugar, por la ruta comercial del Carare o Puerto de Vélez al río Magdalena durante época indígena, colonial y republicana; y en segundo lugar, el camino de peregrinación que pasa por Chiquinquirá al mencionado río durante la república; el cual presenta periodos de importancia: economía, geopolítica y militar-estratégica; que explica la solución que se le dio a la búsqueda de una vía de comunicación directa del centro Oriente del país con el Occidente, siguiendo el curso del río Grande de la Magdalena, permite comunicarse con el Litoral Atlántico y por ende con el exterior.

El camino presentaba ciertas ventajas que privilegiaban las ciudades que se encontraban más cercanas al río Magdalena como Vélez y Tunja, haciendo que Santafé recelara por su dependencia comercial de aquellas ciudades. La primera era de tiempo y costo. Por el camino del Puerto del Carare pasando por Vélez, Tunja a Santafé por climas benignos, buen auxilio de posadas y mantenimientos se gastaba diez días. Contra los veinticuatro días desde el río Carare por Honda a Santafé. La segunda, que hasta la boca del río Carare al río Magdalena era ancho y a partir de ahí a Honda se angostaba produciendo fuertes corrientes de agua, lo que obligaba a un mayor esfuerzo de los indios bogas al pesar en contra de la corriente, y era la mayor causa de naufragio. Sumado el ataque de los carares de Barbacoas, San Bartolomé, Angostura y otros sitios.

De acuerdo con lo anterior, la presente ponencia busca describir brevemente los antecedentes históricos de la importancia económica y militar estratégica, que explican la importancia que se le dio a la vía durante la reconquista española o denominada “Patria Boba”. Los archivos a tener en cuenta son el Archivo General de la Nación y el Archivo Regional de Boyacá.

**Palabras clave:** camino de Vélez, reconquista española, Camino de Occidente, economía, geopolítica y militar-estratégica.

## Introducción

El estudio sobre el camino de Vélez por la región de la cuenca hidrográfica del río Carare, durante la reconquista española o el denominado “Régimen del Terror”, hace parte de una investigación más amplia, realizada sobre el Camino de Occidente a través de la historia de Boyacá y de Colombia. El mismo comprende en primer lugar, por la ruta comercial del Carare o Puerto de Vélez al río Magdalena durante época indígena, colonial y republicana; y en segundo lugar, el camino de peregrinación que pasa por Chiquinquirá al mencionado río durante la república; el cual presenta periodos de importancia: económica, geopolítica y militar-estratégica; que explica la solución que se le dio a la búsqueda de una vía de comunicación directa del centro Oriente del país con el Occidente, siguiendo el curso del río Grande de la Magdalena, permite comunicarse con el Litoral Atlántico y por ende con el exterior.

El camino presentaba ciertas ventajas que privilegiaban las ciudades que se encontraban más cercanas al río Magdalena como Vélez y Tunja, haciendo que Santafé recelara por su dependencia comercial de aquellas ciudades. La primera era de tiempo y costo. Por el camino del Puerto del Carare pasando por Vélez, Tunja a Santafé por climas benignos, buen auxilio de posadas y mantenimientos se gastaba diez días. Contra los veinticuatro días desde el río Carare por Honda a Santafé. La segunda, que hasta la boca del río Carare al río Magdalena era ancho y a partir de ahí a Honda se angostaba produciendo fuertes corrientes de agua, lo que obligaba a un mayor esfuerzo de los indios bogas al pesar en contra de la corriente, y era la mayor causa de naufragio. Sumado el ataque de los carares de Barbacoas, San Bartolomé, Angostura y otros sitios.

De acuerdo con lo anterior, la presente ponencia busca describir brevemente los antecedentes históricos de la importancia económica y militar estratégica, que explican la importancia que se le dio a la vía durante la reconquista española o denominada “Patria Boba”.

## Antecedentes históricos del uso del Camino del Carare y ventajas que suministraba al reino su arreglo

En siglo **XVI** durante la conquista, precisamente siguiendo la ruta comercial chibcha de la sal y las mantas muiscas y guanés, que suministraban al intercambio con las culturas del valle del Magdalena y del occidente del país en sitios como Tora, los castellanos ingresaron por la ruta del río Opón. Luego, se buscó una vía más corta por el río Carare, de ahí la importancia estratégica de fundar a Vélez como puerto seco de entrada al reino de la Nueva Granada, de ahí el auge inicial del camino y de la ciudad de Tunja. Sustentado en el dominio de los encomenderos y de las incipientes yacimientos mineros, de esta última ciudad que obligó a diezmo a la población Guane, con los servicios personales en la carga de las mercaderías.<sup>1</sup>

Por el contrario el siglo **XVII** es el de la decadencia. Santafé como capital del reino no soportó por mucho tiempo, la dependencia comercial de Tunja y Vélez. Desde el descubrimiento del Puerto de Honda fue reemplazado paulatinamente como puerto a los demás desembarcaderos, el del Carare fue perdiendo progresivamente su importancia a pesar de los documentos que obligaban su uso.<sup>2</sup>

Para 1601 el puerto se había fijado definitivamente en Honda. Lo cual preocupó al corregidor de Tunja, Antonio Beltrán de Guevara, pues el abandono del camino afectaba el comercio que realizaba la ciudad. Solicitando al rey el uso de un camino hecho por Tunja, pero hasta 1609 no se había tomado ninguna determinación. Según Colmenares el camino fue abandonado definitivamente en 1638, no se sabe si se refiere al abierto por Vélez o el de Tunja.<sup>3</sup> Aunque no hay documento que aclare el uso del camino del Carare en el siglo **XVII**, ello no significa que fuera abandonado, definitivamente,

1. Para algunos, como Zamora, el río por donde entró Jiménez de Quesada, fue el río Carare. La explicación que se tiene es que inicialmente el río Opón se denominó Carare. LIC. SANTA CRUZ. “Actas hechas en Cartagena, ante el oficial real, sobre el descubrimiento del Nuevo Reino de Granada”. FRIEDE, Juan, *Documentos inéditos para la historia de Colombia*. (Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1957). T.V., Doc. 1283. Pág. 212 - 215; 1538 - 1540. REAL PROVISIÓN. “Expediente que ordena castigar a los que emplean a los indios como acémilas”. Archivo Nacional de Colombia. Sec. Colonia, Fdo. Caciques e Indios, Leg. No. 33, fls. 28-38. El expediente consta de 522 fls PETICIÓN CABILDO DE VÉLEZ. “Auto del presidente Francisco Briceño que concede privilegio a la ciudad de Vélez”. A.N.C., Sec. Colonia, Fdo. Historia Civil, T. VII, fls. 147-150. CÉDULA REAL. “Averiguar cuál es el desembarcadero descubierto por Tunja y Vélez, y por lo cual reclaman las rentas como propios”. Archivo Histórico de Tunja, Leg. 4. ficha 67, fl.20.

2. GUZMÁN, Ángela Inés. *La ciudad del río Honda*. (Bogotá, Unibiblos Universidad Nacional de Colombia. 2002), pág. 32.

3. COLMENARES, Germán. *Historia Económica y Social de Colombia, (1537-1719)*. (Cali, Universidad del Valle, 1973). p. 270 - 276. CÉDULA REAL. “Averiguar cuál es el desembarcadero descubierto por Tunja y Vélez, y por lo cual reclaman las rentas como propios”. Archivo Histórico de Tunja, Leg. 4. ficha 67, fl.20.

debido a que el Padre Pardo años más tarde encontró en Vélez documentos según los cuales, entre las autoridades que los habían transitado estaba el presidente Gil Cabrera y Dávalos en 1686, con mujer, hijo y dilatada familia.<sup>4</sup>

Lo que si es claro es el estado de postración en que se encontraban las ciudades de Vélez y Tunja. Vélez en este siglo pierde además el privilegio de entrada al reino, su autoridad político-administrativa de la provincia de Guane con los surgimientos de las villas de San Gil, Girón y así mismo de su actividad evangelizadora con la erección de Moncora. Tunja entre otros por la disminución de la población indígena, el agotamiento de los yacimientos mineros que suministraban oro y las nuevas explotaciones del Occidente bajo la influencia de Popayán y Antioquia, asimismo de la pérdida de dinamismo de la mayoría de sus encomenderos que se limitaron al usufructo de sus encomiendas.<sup>5</sup>

En el siglo XVIII, el camino del Carare vuelve a surgir como alternativa de comunicación del oriente del país con la costa. En la centuria donde potencias europeas como Inglaterra despiertan su codicia por establecer una colonia en la costa del Nuevo Reino de Granada, debido a su posición estratégica en la parte septentrional de Sudamérica, de los minerales en el occidente y los productos agrícolas en el oriente del reino.<sup>6</sup>

Con el establecimiento definitivo del virreinato, los virreyes se preocuparon por las obras públicas y conservación de caminos. Al mismo tiempo el comercio español salió del estado de semiparalización en que se mantuvo durante años en la guerra con Inglaterra. Los virreyes que se preocuparon por la comunicación del interior del reino con el río Magdalena y por ende con el exterior, a través del antiguo camino del Carare o del Opón, fueron Alfonso Pizarro y José Solís quien lo rehabilitó mediante las capitulaciones con Blas de la Terga. Otros como Pedro Messia de la Cerda, Manuel Antonio Flórez, Antonio Caballero y Góngora, y José de Ezpeleta; a pesar de que entraron al reino por este camino y estuvieron de acuerdo con él no hicieron sino observar cómo se cerraba de nuevo por los intereses de Honda y la despreocupación de las autoridades, hacendados y trajineros de recuas de Vélez, porque el camino era de mayor utilidad y usado por los productos de Santafé, Tunja, Villa de Leiva, Socorro, San Gil y Girón.

El virrey José de Ezpeleta entró en 1789 al Reino por el camino del Carare y estuvo de acuerdo con las ventajas que suministraba para la explotación de harinas, azúcares, dulces, algodones y manufacturas. Sin embargo le dio mayor apoyo económico al camino del Opón que también llegaba a Vélez. En su administración se creó el consulado de Cartagena para que atendiera el fomento de la agricultura, industria y comercio mediante la construcción de los caminos que comunicaran al reino con el río Magdalena especialmente el del Opón a Santafé.<sup>7</sup>

Los diputados del comercio de Bogotá estuvieron de acuerdo por evitarles el fragoso tránsito por camino de Santafé a Honda, entre otras ventajas. Las capitulaciones fueron confirmadas por la Real Cédula de 1756, donde el rey recuerda cómo por este camino se abastecía de harina a Cartagena hasta que se había dado el asiento para introducir esclavos, lo que había sido utilizado para vender harinas e introducir en ellas contrabando y vigilar la plaza por las potencias extranjeras. Así mismo se había abandonado por falta de recuas.

Los empresarios más importantes en este siglo son: El teniente Ferro y el Padre Pardo,<sup>8</sup> ellos consideraban que además de la necesidad, el camino proporcionaba varias ventajas al reino; para los cargamentos que le importaban de Cartagena y se exportaban de las provincias de Tunja, San Gil, Socorro, Vélez, Santafé y demás del reino:<sup>9</sup>

4. PARDO, Fray Pedro. "Proposiciones sobre apertura y colonización del camino del Carare". A.N.C., Colonia, Hist. C., T. XIII, fl. 588.

5. PIEDRAHITA, Lucas Fernández de. *Noticia Histórica de las Conquistas del Nuevo Reino de Granada*, (Bogotá, Edit. Kelly, 1973), Vol. I, p.p. 330-332. COLMENARES, Germán. H. Ec. Y Soc. de Col. p.p. 188 y ss. RODRÍGUEZ FREYLE, Juan. *El Carnero*. (Bogotá, Círculo de Lectores, 1985). 79.

6. FLOREZ, Virrey Manuel Antonio. "Orden enviada por el rey, para que el corregidor de Tunja, abastezca c harina a Cartagena y arreglo camino Carare". A.H.T., Leg. 279, 5 fls.

7. EZPELETA, José de. "VII relación de mando al Virrey Mendiñeta" POSADA, Eduardo. *Relaciones de Mando*. 358. GUTIÉRREZ, Rufino. *Monografías*, (Bogotá, Imprenta Nacional, 1920. T. I. p.p. XVIII-XXXV. VANEGAS, Miguel. "Informe del alcalde y cabildo de Vélez sobre testimonios de la apertura de la vía del Carare". A.N.C., Colonia, Hist. C., T. X., fls. 850-861. ACEVEDO Y GÓMEZ, José. "Correspondencia con el consulado sobre la necesidad del camino del Opón". A.N.C., Sección Archivo anexo, Fdo. Caminos, Fls. 75-80v.

8. FERRO, Juan Manuel. "Diario del viaje del teniente y el Padre Pardo en el reconocimiento de la vía del Carare". A.N.C., Colonia, Hist. C., t. XIII, fls. 622-627. PARDO, Fray Pedro. "Informe de la exploración hecha con el teniente Ferro, del camino del Carare". A.N.C., Colonia, Hist. C., T. XIII. Fls. 686-693 v. FERRO, Juan Manuel. "Testimonio del camino del Carare". A.N.C., Colonia, Hist. C., T. VIII, fls. 250. El expediente va del fl. 155 al 251.

9. BLAS DE LA TERGA. "Apertura del camino del Carare, capitulaciones propuestas para ello". En: A.N.C., Colonia, Fdo. Hist. Civil, Tomo V. fl. 149. Diputados comercio de Bogotá. Memorial sobre la abertura del camino del Carare. A.N.C., Colonia, Fdo. Hist. Civil, T. V. fls. 67-68v.

**Primera**, en cuanto al tiempo, el traficante de Cartagena se podía encontrar en Santafé, como sitio más distante, en el mismo tiempo que invertía desde el sitio de San Bartolomé a las Bodegas de Honda. Porque de donde se une el río Carare al Magdalena, había igual distancia hasta las Bodegas del Carare, que a San Bartolomé, de donde se gastaba a Honda 8 ó 9 días de navegación por el río en verano, porque en invierno se gastaba el doble. Por tanto en los nueve días, el traficante se podía encontrar en Santafé conduciendo su carruaje.

**Segunda**, se evitaba al mismo tiempo, los riesgos del río Magdalena, que comienzan de San Bartolomé río arriba hasta Honda. **Tercera**. El traficante haría sus viajes por lugares provistos de víveres, alojamientos, benignos temperamentos, el auxilio espiritual de la iglesia y la seguridad el Estado, la cual carecía el Magdalena. Al mismo tiempo que el Estado hacía presencia en una región abandonada, se ocuparía la población al colonizar y poblar nuevas tierras. **Cuarta**, al ahorrarse casi la mitad del tiempo, por la vía del Carare, llegarían las harinas a la plaza de Cartagena, más frescas, donde se surtirían a precios más moderados; así mismo sería más cómoda, segura y menos costos de fletes y peajes sería la importación de géneros a la península. **Quinta**, abierto el camino desde las bodegas del Carare a inmediación el sitio de San Bartolomé, se haría un comercio equitativo de víveres, lienzos y mantas del país con la provincia de Antioquia, que necesitaba para la manutención y vestuario de los esclavos que trabajan las minas. **Sexta y última**, el clima ya no era obstáculo para los peones que hacían los desmontes, donde en el pasado murieron por miles; siempre y cuando se les diera buena alimentación, vestido y no les faltara el uso moderado del aguardiente para mantenerse sanos, la prueba de ello es que les salían al camino a solicitar tierras y se ofrecían como guías en el recorrido el camino.

## **Producción y comercio de algunos productos agrícolas del oriente del país que discrepaba con el interés de los contrabandistas**

El oriente del Nuevo Reino de Granada, tomando como eje el río Magdalena, aparece como una de las regiones económicas más desarrolladas. Presenta dos áreas económicas en la época colonial: la zona central en el altiplano cundiboyacense alrededor de Santafé y Tunja y que corresponde actualmente a Cundinamarca y Boyacá; caracterizada por una estructura económica alrededor de la agricultura y la ganadería mayor y menor. La zona nor-oriental, alrededor del eje económico de Socorro, San Gil y Pamplona, en los actuales Santanderes; caracterizada por una estructura de industria manufacturera, especialmente de tejidos y alimentos. A nivel de comercio interno, el oriente comerciaba con textiles, harinas, azúcar, cacao, tabaco, carne y sal y otros. Algunos géneros agrícolas podrán ser objeto de transacciones provechosas, dentro y fuera de la región, como las harinas, manufacturas y los derivados de la caña de azúcar.

Los cereales del Nuevo Reino de Granada alimentaron mercados urbanos, centros mineros y la plaza fuerte de Cartagena, hasta comienzos del siglo XVIII, cuando fueron sustituidas por las harinas que introducían los ingleses de sus colonias, al amparo de la trata negrera. Algunos virreyes (Eslava y Guiror) quisieron estimular su comercio, pero otros (Solís, Messia de la Cerda) autorizaron a asentistas particulares para que introdujeran esclavos negros y con ellos entraron bastante harina como para abastecer a Cartagena. Gran parte de las dificultades residían en el transporte de las harinas desde el interior.<sup>10</sup>

La provincia de Tunja era la zona que producía abundantemente el trigo y la cebada. Por ello, durante toda la colonia, cada vez que Cartagena, era sitiada, las autoridades solicitaban u ordenaban el envío de harinas a la provincia de Tunja, ya fuera por el Carare o por Honda. Un ejemplo, entre los muchos que hay en el Archivo Histórica de Tunja, lo constituye la solicitud en agosto de 1741 del envío de 550 cargas mensuales a veintidós patacones cada una, fue el año en que fue sitiada Cartagena por los ingleses al mando de Eduardo Vernon.<sup>11</sup>

En 1757 quiso regularizarse el aprovisionamiento mediante un monopolio otorgado a Blas de la Terga y Bernardo Echegoyen, el que no pudieron cumplir, tanto por las dificultades en el transporte

10. COLMENARES, Germán. "La Economía .....". 274

11. ANÓNIMO. "Decreto para proveer el presidio de Cartagena de harina suficiente". A.H.T., agosto 30 de 1741. 3 fls.

(que combinaba mulas y embarcaciones) como por la competencia de las harinas que vendían con los esclavos.<sup>12</sup> Un año antes, Santa Gertrudis, en su descripción de su viaje deja ver que en el río Magdalena había escasez de harina de trigo, que sólo la gente culta de los principales sitios, la consumía y los padres para las hostias. Un costal costaba doce pesos.<sup>13</sup>

La estructura del comercio, se deduce de las cuentas de lo que paso por Honda en 1773, con destino a Cartagena, Mompóx, Santa Fé de Antioquia, Medellín, Remedios, Rionegro, Marinilla y Yolombó: 6752 arrobas de azúcar, 1930 cargas (10 arrobas) de harina, 375 cargas de cacao, 381 frazadas, y un número no precisado de carne, camisetas, costales, cabuyas, ajos, garbanzos, lienzos, sal arroz y panela. Todo este comercio estaba dominado por antioqueños, que enviaban a sus socios en los centros mineros.

Parece ser que este comercio de Honda, con respecto a las harinas no representaba gran cosa, ya que para 1716/18 se calculaba que solo las regiones de Tunja y Villa de Leiva, cogían treinta mil cargas de trigo. Para el mismo año de 1773 la jurisdicción de Pamplona producía dos mil cuatrocientas cargas. El consumo de Cartagena, tampoco parece haber sido demasiado grande, y lo que empujaba a buscar el control de este mercado, contra los abastecimientos de las colonias inglesas eran los mejores precios que se podían obtener por el trigo. Según el Tribunal de Cuentas de Santafé, entre 1701 y 1713 se había llevado a Cartagena 4246 cargas de harina, la mayor parte extranjeras. Y entre 1714 y 1769 el consumo había sido sólo de 48.472 cargas, introducidas por los negreros. Lo que representaba un consumo anual de 900 cargas. El auge de los yacimientos antioqueños debió suplir la pérdida del mercado cartagenero.<sup>14</sup>

Para efectuar el tráfico ilícito con las colonias extranjeras, Cartagena argumentaba que el grano del Nuevo Reino de Granada no se conservaba, para así traer artículos de contrabando de Santo Domingo y Jamaica, como ropa que a menudo se encontraba debajo de las harinas norteamericanas. Dada la abundancia de las harinas y la escasa venta, era por ello que se encontraba tan barata, a pesar de que los hacendados reducían la siembra a la octava parte de lo que podían sembrar.

Según las observaciones hechas por Alexander Von Humboldt en 1801, en Santafé una carga de trigo, valía entre 3 y 4 piastras, o sólo 20 reales; una carga de harina refinada, valía de 8 a 9 piastras; harina mezclada con salvado, 1 carga, 5 ó 6 piastras, y apenas valía en Tunja, 3 piastras. En Cartagena se podía suministrar una carga de harina refinada, por 18 ó 19 piastras, que según contratos con empresarios de Santafé, así lo recibía la "Morine de Cartagena". Por el contrario, un barril de 6 a 7 arrobas de harina refinada norteamericana costaba de 25 a 30 pesos. Como los negociantes que efectuaban el comercio de harinas norteamericanas, tenían bajo su poder a los pocos panaderos, por medio de adelantos, y nadie horneaba en casa, así la harina barata del reino no tenía venta en Cartagena.

Durante la administración del virrey Flórez, se prohibió por algún tiempo la importación del grano extranjero, aumentó el cultivo en tal forma que la Habana era abastecida en gran parte con harina del Reino. Pero los negociantes, supieron presionar en España, y se volvió a importar. Humboldt le encontraba otra salida, si se mejoraba el camino que iba al Casanare y se diera libre comercio en el Meta, estimularía así mismo el cultivo, para abastecer con harina a Guayana.<sup>15</sup>

Durante el período colonial se desarrolló, una amplia producción de textiles, que alcanzó a surtir la mayoría de la población de telas baratas. Estaba concentrada a finales del siglo XVIII, en la región del Socorro y zonas vecinas, para los tejidos de algodón; y en Boyacá y Cundinamarca para los textiles de lana. La provincia de Tunja se destacó por la actividad manufacturera de los textiles, los cuales se distribuyeron en todo el país; su competencia se encontraba en los textiles de Pasto y en los paños de Quito y Castilla.

Orlando Melo, en su estudio sobre "la evolución económica en Colombia", considera que aunque las autoridades miraron con cierta aprensión el desarrollo de estas manufacturas en las colonias, los altos costos de transporte y las dificultades geográficas sirvieron para proteger aquellas zonas que producían los textiles más burdos, mientras que los productos más finos se importaban de Europa.

12. COLMENARES, Germán. "La Economía ...". 275.

13. SANTA GERTRUDIS, Fray Juan de. *Maravillas de la naturaleza*. (Bogotá, Edit. Kelly, 1970). Tomo I 106-109.

14. COLMENARES, Germán. "La economía y la sociedad coloniales 1550-1800" *En: Manual de Historia de Colombia*, 2ª edición, Tomo I, (Bogotá, Círculo de Lectores, 1982).

15. HUMBOLDT, Alexander Von. *Alexander Von Humboldt en Colombia*, (Bogotá, Publicismo y ediciones, 1982). 44.

El tipo de organización de trabajo, deja ver que se trataba de una artesanía doméstica, ejercida principalmente por las mujeres y los niños de los agricultores indígenas de Boyacá o blancos mestizos de Santander. Mientras los varones atendían el cultivo de las parcelas y en ocasiones se ocupaban de la comercialización; otros miembros de la familia atendían al hilado o tejido de algodones, y lanas. Ello le permitía a la familia, agregar modestos ingresos monetarios.

En las regiones la población urbana se dedicaba a la producción de textiles, producción de cerámicas y productos de barro, y al tejido de sombreros de paja, productos de cabuya y cestería. El Socorro, debió su auge entre 1760 y 1850 a la existencia de la actividad textil y artesanal. Girón y Vélez eran famosos por la producción de telas ordinarias de algodón.

La producción de mantas y lienzos en la región oriental del país, era sacada a los mercados locales donde eran adquiridos por los comerciantes y distribuidos a las más apartadas regiones, y en particular los mercados de Antioquia y Cauca donde consumían grandes cantidades.<sup>16</sup>

En 1773 el tribunal de cuentas de Santafé observaba cómo, fuera de la decadencia de la agricultura, había venido también a menos los obrajes en que se fabricaban ropas de batán: “pañetes”, “frazadas”, “bayetas”, etc., que antes se vendían en las provincias de Caracas, Maracaibo, Barinas y otras. Las ferias de Tunja habían perdido importancia debido a que la compañía Guipuzcoana traía lienzos finos y otros textiles a cambio de cacao, y con ello perdía estimulación las ropas fabricadas en el reino y aún las de Quito.<sup>17</sup>

En tan grande escala se hacía el contrabando, que durante el gobierno del virrey Eslava, según los datos suministrados por el oidor Barstequi, en 1749, se había hecho comisos por valor de 7.309.231 pesos, fuera de los que se habían tomado en Honda y Mompox y aun así los contraventores obtenían pingües ganancias del comercio fraudulento.<sup>18</sup> El contrabando según lo que observó Humboldt, tenía su principal entrada en la costa Atlántica por Cartagena, Santa Marta y de ahí al río Magdalena, por Mompox al río Carare u Opón a Vélez y de ahí a Santafé. Gran cantidad iba directamente por el río Catatumbo desde Riohacha y Maracaibo y de allí hacia Ocaña y Vélez. A Santafé llegaba mucho contrabando por el brazuelo de Ocaña y Puente Real de Vélez. Al Socorro, le llegaba por el río Sogamoso.<sup>19</sup> De lo que se deduce, posiblemente que caminos como el del Carare, cuando estaban oficialmente cerrados, era por allí que entraba el contrabando.

Según la descripción de Vicente de Oviedo de Vélez, en 1763, la ciudad tenía excesiva cantidad de cultivos de caña dulce, con que se abastecía a Santafé, Tunja, Villa de Leiva y ciento cincuenta lugares más de sus jurisdicciones. Por Leiva conducía todos los días grandes cantidades de cargas a Tunja, para convertirlas en chicha, macucos y aguardientes entre otras bebidas.

Decía que las conservas y azúcares, es tanto que a Santafé la arroba de azúcar valía doce reales y en Tunja ocho o diez reales; las conservas de miel se expendían a seis reales la arroba en Tunja y Santafé; la de azúcar de ocho o nueve reales. Vélez tenía muchas haciendas, cañaverales y trapiches cuyo número oscilaba de 600 a 1000, en sólo la jurisdicción de Vélez, con más de 2000 esclavos. Otros derivados de la caña de azúcar, además de las conservas de miel, azúcar y guayaba, las jaleas, rayados y alfeñiques.<sup>20</sup> 886)

## El camino el Carare durante la reconquista española o régimen el terror

En el año de la revolución política e 1810, denominado así por el historiador Javier Ocampo López, en su estudio *El proceso político-militar y social de la Independencia*, el Nuevo Reino de Granada, estaba dividido en quince provincias, de las cuales conformaba el oriente, las de Santafé, Tunja, Socorro y Pamplona.

16. MELO, Jorge Orlando. “La evolución económica de Colombia 1830-1900”. *Manual de Historia de Colombia*, (Bogotá, I.C.C., 1979). T. II., 199-200.

17. COLMENARES, Germán. “La Ec. y la Soc. ...”. 276.

18. BERAESTEQUI. “Relación sobre el gobierno del virrey Eslava”. POSADA, Eduardo *Relaciones...* 72.

19. HUMBOLDT, Alejandro de. “Diario de viaje por el Magdalena”. NOGUERA MENDOZA, Aníbal. Compilador. *Crónica Grande del río de la Magdalena*, (Bogotá, Edit. Sol y Luna, 1980), T.I. 160.

20. OVIEDO, Basilio Vicente de. *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*, (Bogotá, Imprenta Nacional, 1930). 162-165.

El primer problema que enfrentó, el movimiento autonomista, del reino que culminaría en la declaración absoluta de la independencia, fue la desvertebración geográfica, apoyada por la escasez de vías de comunicación manteniendo desunidas las diversas regiones que le dieron a la sublevación un sentido regionalista y localista de cada ciudad que rivalizaba con otras, para gobernar dentro de su provincia o región; como en el caso de Tunja y Sogamoso, Pamplona y Girón. De donde surgió los dos planteamientos de organizar el Estado: el federalismo de las provincias y el centralismo de Santafé.

De esta pugna interna, Santafé atrajo a Chiquinquirá, Villa de Leiva, Muzo, Sogamoso de la provincia de Tunja y de la de Socorro a Girón y Vélez; dando por su resultado la guerra civil. La disolución del pueblo granadino entre las luchas fratricidas, la improvisación e indecisión en el gobierno y las aspiraciones caudillistas por el poder, en el periodo de 1810 a 1816, denominado Patria Boba, es el tiempo en el cual se desconoce la suerte que siguió el camino del Carare; en el cual se dio el ambiente para la restauración monárquica, la cual fue aclamada por los pueblos realistas, el regreso del sistema colonial.

En julio de 1815, la expedición pacificadora al mando del General Murillo, arribó a Santa Marta, sitió a Cartagena del 17 de agosto al 5 de diciembre; con su caída, el pacificador, inició la más grande represión al pueblo granadino, en lo que se denominó el régimen del terror.

Las expediciones realistas invadieron al país; por el Chocó, por Antioquia, y Cauca; por el río Magdalena, entrando por Honda, al mando el coronel Donato Santacruz; y por las regiones de Ocaña, Socorro, Vélez, Tunja y Santafé, al mando de Miguel de la Torre.

Por Venezuela entró una expedición al mando del coronel Sebastián de la Calzada, pasando por Arauca asciende a Ocaña y desciende a Vélez para llegar a Santafé. El general Murillo, sigue el río Magdalena, pasa por Ocaña, Socorro y Santafé, donde llega el 26 de mayo de 1816<sup>21</sup> Por su parte el comandante de las tropas patriotas Manuel Serviez, en Puente Real de Vélez, jugándose impotente para contener a los invasores, se retiró a Casanare con Santander, Urdaneta y Córdoba.

El Gobernador General Sebastián de la Calzada, a su paso por Vélez, emprendió la apertura del camino del Carare, comisionando para ello al Vecino de Vélez, Ignacio Hernández y Lechuga, el 16 de abril de 1816, para que pudieran transitar las tropas del rey, que se hallaban en el Puerto de San Fernando del Carare (no se sabe si pertenecían a una de las expediciones mencionadas), con el cargo de Capitán de guerra del Puerto, con plenas facultades, para nombrar jueces, que obligaran a los vecinos,<sup>22</sup> unos para que trabajaran en la obra, otros para que suministraran las herramientas y abastecimientos necesarios, castigando a los que se negaran; con la promesa que los frutos y peones se pagarían de los dineros del rey, además se le autorizaba la construcción de canoas para el paso de las tropas por el río de Horta.<sup>23</sup>

En diciembre de 1817, los comerciantes de Santafé Manuel Saiz, Vicente González Sanpedro, Francisco Quijano y Tomás Escallón, se quejan al gobernador del Socorro, por haber dado la orden reservada a los pueblos cercanos, para que no les suministren más las mulas aunque se las pagaran bien, entrando al camino del Carare, solamente cien, de los pueblos que no alcanzaran a recibir la orden.

El comercio de Santafé había negociado, con Manuel Causil, Joaquín y José María Saiz, el derecho para introducir por el puerto del Carare las mercancías que traían desde Jamaica, para experimentar las ventajas que ofrecían al comercio el camino. Por el que el General en Jefe, Pablo Murillo había tomado interés en su composición y proporcionar a la vez, a los pueblos vecinos alguna utilidad, ya que en esa obra se les había pensionado.

Consideraba el comercio de Santafé, que el perjuicio no era la demora sino porque se perdía toda la negociación, y estaba expuesta la carga en el Puerto, a los malvados que la quisieran asaltar. El Capitán Hernández y Lechuga, decía que si seguían la corruptela eran ociosas las órdenes que daban los generales, sacrificando la ciudad (no se sabe si Vélez o Santafé) trescientos mil pesos y muchas vidas y él su salud e intereses.<sup>24</sup>

21. OCAMPO LÓPEZ, Javier. "El proceso político-militar y social de la independencia". *Manual de Historia de Colombia*, Tomo II, (Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1979). 95-101, 111.

22. VECINOS DE AGUADA. "Memorial contra alcalde de Vélez por quererlos obligar a trabajar en el camino del Carare". A.N.C., Colonia, Fdo. Miscelánea, T. XIV; fls. 880-894. Suaita, Fdo. Hist. c., T. IV, Fls. 627-650; T. X, Fls. 575-654; T. XII, Fls. 832-837; Valle de Jesús, T. X., Fls. 674-694.

23. HERNÁNDEZ Y LECHUGA, Ignacio. "Renuncia a la capitania de guerra en que se le nombró para poder consagrarse a la apertura del camino del Carare". A.N.C., Sec. Arch., Anexo, Fdo. Caminos, Fls. 394-396v, 399-400v.

24. COMERCIANTES DE Santafé. "Memorial contra el gobernador del Socorro, por obstaculizar el comercio por el Puerto de San Fernando". A.N.C., Sec. colonia, Fdo. Hist. c., T. IV, Fls. 330-332 v.

Para el 26 de mayo de 1818, el Capitán de guerra Ignacio Hernández, declara haber concluido el camino, después de haber resistido el clima, las enfermedades y menoscabo de sus bienes por parte de los insurgentes. Retirados los trabajadores y sus familias, se había quedado en la dirección del camino, prestando el auxilio a los transeúntes, creación y adelantamiento de bodegas, y las tres poblaciones que consideraba necesarias crear: Florez, que tenía cura, Guayabal y el Puerto de San Fernando del Carare.

Solicitaba dineros para establecer más hospitalarias a lo largo del camino, pues declaraba estar endeudado y haber gastado sus pocos bienes; considera además que el cantón de Vélez no contaba con los recursos de antes, ni del interés del gobierno provincial. Los vecinos de Vélez, no podían mantener el camino, por la pérdida de dos mil hombres que habían muerto en el camino, por el clima, gastando sus bienes, abandonando la agricultura, racionando sus comidas los acomodados para el mantenimiento de los que estaban trabajando en la vía, lo que había sumido en un estado de atraso general y miraban ya con fastidio la composición del camino del Carare.

Consideraba que el camino tenía una ventaja por encima de los demás para el comercio interior, pero como Vélez no se había podido reponer de la tercera parte de la pérdida, no lo podía hacer. Por ello descarga su conciencia si el camino es descuidado, pues el perjuicio sería mayor para los traficantes que estaban mandando partidas sin peligro alguno y en breve tiempo a Cartagena y Santa Marta, y las remesas que envían de aquellos sitios.

El 11 de julio de 1819, presentó renuncia del cargo de capitán de Guerra del Puerto, pues consideraba incompatible con el cargo que tenía antes de administrador de aguardientes de Vélez para consagrarse al mantenimiento del camino. En ese mismo año estaba el expediente de él junto con el del Padre Pardo, para decisión de si se le entregaba al Consulado el camino como estaba obligado, o se utilizaba la cuarta parte del derecho de avería que le correspondía al virrey; pero no se había resuelto, por la revolución.<sup>25</sup>

Alfredo Bateman, en su obra sobre el transporte, refiere que el pacificador y Enrile, más con el ánimo de afligir a los patriotas que con fines de progreso, dispusieron la apertura de caminos como el de Vélez al Carare y el antiguo que conducía de Pamplona a Tunja, donde los granadinos fueron condenados a trabajos forzados, sin más jornal que la bación de alimentos suministrados por ellos mismos; obligados a abandonar por meses enteros sus casas y familias, trasladándose a lugares remotos, desiertos y malsanos.<sup>26</sup> Aquileo Parra, varios años después, de las grandes sumas gastadas, sólo encontró los cimientos de ladrillo de una bodega en el Puerto de San Fernando, y de los empedrados que, de trecho en trecho se hallaban en las primeras seis leguas de camino, hechos por patriotas de la provincia de Vélez, a quienes el pacificador condenó a trabajos forzados.<sup>27</sup>

## A manera de conclusiones

El camino de veintitrés leguas que iba desde el desembarcadero de Vélez en el río Carare a la ciudad de Vélez se acortó a partir de 1848, en la distancia del río Magdalena al interior del reino. Los comerciantes residentes en Tunja en oposición con los de Santafé, buscaron que fuera la única ruta de acceso por la cordillera oriental hacia Santafé. Situación que implicaba la dependencia de los comerciantes de Santa Fe, permitiendo a Tunja y Vélez el monopolio del tráfico comercial, como sitios de paso obligatorio para todo el comercio con destino a Santafé, provincias de tierra caliente y del sur. Lo mismo que el que salía para costa Atlántica.

El camino fue más transitado mientras estuvo a cargo del Cabildo de Vélez, cuando el Puerto fue arrendado por la corona, Vélez perdió uno de sus principales ingresos, para la ciudad y para el camino mismo, lo que hizo que cayera en un deterioro progresivo, en una lucha contra la selva, que cuando se dejaba de usar era cubierto rápidamente por ella, como ocurrió durante toda la colonia y parte de la república.

25. HERNÁNDEZ Y LECHUGA, Ignacio. "Renuncia ...", Fls. 394-403.

26. BATEMAN, Alfredo D. "La Ingeniería, Obras públicas y el Transporte en Colombia". *Historia extensa de Colombia*. (Bogotá, Ediciones Lerner, 1986), Vol. XXI. 212.

27. PARRA, Aquileo. *Memorias 1825-1876*. (Bogotá, Imprenta de la Luz, 1912). 43.

No hubo preocupación para hacer el camino apto para carretera, tal vez porque los españoles no estaban acostumbrados a este tipo de topografía, ni tampoco hubo la disposición para superar esa limitación en la ocupación del espacio. Cuando sirvió para cabalgaduras se prefirió usar el lomo del indio para cargar mercancías y personas, pues les resultaba más barato, aparte de la escasez inicial de recuas, por la abundancia de mano de obra indígena que una vez diezmado los guanes continuaron con los nativos de la provincia de Tunja. Lo cual implicó el alquiler de los indios para los encomenderos una forma de obtener un tributo o servicio personal.

A pesar de que los recursos no salían de las arcas del rey, sino de deducciones hechas al comercio mismo que poseía el consulado de Cartagena, y que tenía como fin fomentar la producción y el comercio mediante la abertura de vías, al río Magdalena para darle salida. Pero que se negó a dar los recursos para su rectificación, mantenimiento y colonización del camino del Carare, cuando estaba a cargo de la empresa el Padre Fray Pedro Pardo, el cual comprendía que la manera de mantenerlo transitable era mediante la colonización de la región para el auxilio de los transeúntes, lo cual se lograba mediante el aliciente que diera confianza a los nuevos pobladores en regiones inhóspitas y abandonadas como es la asistencia espiritual del párroco en aquella época.

El camino desde el siglo XVIII no pasaba ni por Vélez ni por Tunja sino por Zipaquirá directamente a Santafé. El deseo de los granadinos de desarrollar sin ningún obstáculo su economía y con autonomía absoluta en todos los aspectos, chocó frente a la política de la prohibición dando como resultado la búsqueda de la independencia. Durante la reconquista española, el camino sirvió como presidio de los patriotas en su lucha por la independencia, dándole un golpe más al atraso de la provincia de Vélez por la reconquista de vidas humanas y de los dineros obligados a dar al camino, lo que hizo que le tuviera desconfianza.

Durante la república el mejoramiento del camino del Carare pasó a ser una de las preocupaciones principales de los grupos dirigentes y de la iniciativa privada, especialmente en el período radical. La diversidad de proyectos de caminos según los caprichos de cada región, hizo que se despilfarraran grandes sumas.

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

Comerciantes, negociantes y empresarios

# Ramón Santodomingo Vila: el militar, el político y el negociante (1859-1875)

Jaiver Snick Gómez Tapias  
Universidad Industrial de Santander

# Ramón Santodomingo Vila: el militar, el político y el negociante (1859–1875)<sup>1</sup>

Jaiver Snick Gómez Tapias  
Universidad Industrial de Santander

## Resumen

Ramón Santodomingo Vila fue un caudillo militar de la segunda mitad del siglo XIX colombiano, actuó como político, militar y negociante. Vinculado a las familias agricultoras y ganaderas del Estado Soberano de Bolívar, Ramón Santodomingo se encargó de velar por los intereses de estas en pro de obtener mejores condiciones políticas y económicas a favor del comercio en la región. Esta ponencia busca exponer dos aspectos del caudillo: su carrera pública como militar y político, y su faceta negociante; además relaciona estos aspectos para aproximarse al entendimiento de la dinámica regional en la conexión entre comercio y política del siglo XIX colombiano. Como principales preguntas a responder: ¿cómo era la relación entre políticos y comerciantes en el Estado Soberano de Bolívar? y ¿cómo se vincularon los comerciantes de Bolívar a la construcción de la nación colombiana? Para lo cual se tomaron las nociones conceptuales de poder social y caudillismo, se abordó el método biográfico y el análisis de redes, y se analizaron diferentes fuentes de organismos públicos (gacetas) y privados (periódicos y hojas sueltas) en relación a la bibliografía existente. Esto permitió evidenciar la relación que hubo entre los comerciantes y los gobiernos de turno, un aspecto común en la construcción de la nación y la incorporación de la región al país.

**Palabras clave:** poder social, caudillo, redes, negocios.

## Introducción

Para comprender el poder social de los actores y las familias es necesario evidenciar las fuentes de su poder y entender los mecanismos estructurales del conjunto poblacional en el que actuaron. Para ello, en el presente trabajo se utiliza la propuesta teórica de Michael Mann acerca de la organización del poder. Según Mann, la estructura de la población se acomoda de acuerdo a las cuatro fuentes de poder social, a saber: ideológica,

1. Este texto hace parte del proyecto de investigación “*Los caudillos militares colombianos de la segunda generación (1853-1902)*”, financiado por la Vicerrectoría de Investigación y Extensión de la Universidad Industrial de Santander.

económica, militar y política. No obstante, argumenta que es la convergencia e interrelación de estas y no la determinación de una principal fuente la que establece la estructura de la sociedad<sup>2</sup>. De tal modo, las fuentes de poder responden a necesidades humanas y pueden expresarse en relación con una personalidad que controle dicho poder. El poder *ideológico* responde a la necesidad de un significado último que rijas sus valores, normas, rituales y prácticas; el poder *económico* a la extracción, transformación, distribución y consumo de los recursos naturales; el poder *militar* a la necesidad de organizar la defensa y la utilidad de la agresión; y el poder *político* responde a la necesidad de regulación centralizada y territorial, de un ente autoritario que imparte órdenes desde su centro<sup>3</sup>.

Estas fuentes de poder en sí mismas son catalogadas como formas puras, la relación e interacción de los poderes son los que estructuran la sociedad. Mann argumenta que “*las organizaciones reales del poder los mezclan, porque los cuatro son necesarios entre sí y para la existencia social. Una organización económica, por ejemplo, requiere que algunos de sus miembros compartan normas y valores ideológicos. También necesita de una defensa militar y una regulación estatal. De esta forma, las organizaciones ideológicas, militares y políticas ayudan a estructurar las económicas, y viceversa*”<sup>4</sup>. Siguiendo estos planteamientos, el poder social es entendido en este trabajo, no solo como la relación de los poderes antes mencionados, sino también como la suma de estos, en tanto actores o familias puedan instrumentalizarlo.

De otra parte, en este trabajo se aborda el caudillismo en la esfera política, militar, económica e ideológica, y su representación de familias emergentes dentro del periodo estudiado. El fenómeno del caudillismo en Latinoamérica se exacerbó desde la etapa independentista con figuras que trascendieron la política regional a lo largo del siglo, de tal modo pueden identificarse en la política nacional, caudillos de primera y segunda generación. Estos entendidos, como un primer grupo de personalidades influyentes en la Independencia e identificados como “próceres”, y como un segundo grupo que heredó aspectos característicos de los primeros.

John Lynch<sup>5</sup> y Frank Safford<sup>6</sup> han caracterizado las particularidades del caudillo en tanto rasgos definitorios representados en la tipología del mismo. Para el presente texto se abordan las características que los relacionan al poder social: *poder militar* en tanto que su dimensión es militarista y se legitiman mediante la guerra, actúan como héroes locales y tienen sus propias hazañas; *poder político* ya que su ejercicio está por encima de las instituciones oficiales (débiles) en tanto que llenan un vacío de poder en las regiones y mantienen relaciones clientelares como lazos de sumisión y lealtad; *poder económico* que se ejemplifica en una base económica ligadas a familias hacendatarias de comerciantes y empresarios; *poder ideológico* con un liderazgo carismático natural representado en un lenguaje discursivo que evoca valores y símbolos de la “nación”, la “patria” y las “identidades nacionales”.

El contexto de Colombia en la segunda mitad del siglo XIX presentó características propias que favorecieron el surgimiento de los caudillos. La inestabilidad institucional y política que se representaba en las constantes reformas constitucionales que se dieron en el periodo: 1853 (República de la Nueva Granada), 1858 (Confederación Granadina), 1863 (Estados Unidos de Colombia), y 1886 (República de Colombia); las diferentes guerras y conflictos civiles que le dieron una impronta militarista al periodo: 1854, 1859-1862, 1876-1877, 1885, 1895, 1899-1902; la lucha ideológica por la dirección del país: centralismo-federalismo, separación Iglesia-Estado, proteccionismo-librecambio, entre otros; y la disputa entre familias tradicionales y emergentes que se posicionaban en la base económica desde las diferentes regiones del país.

La guerra de 1854 había dejado una mayor participación del Partido Conservador en el gobierno, reflejada en el nombramiento de Manuel María Mallarino como presidente designado tras los sucesos de José María Melo<sup>7</sup>. Posteriormente es elegido presidente, mediante sufragio directo, el

2. Michael Mann, *Las fuentes del poder social*. Tomo II. El desarrollo de las clases y los Estados nacionales, 1760-1914. (Madrid: Alianza Editorial, 1993), 15.

3. Mann, *Las fuentes...*, 23-26.

4. Mann, *Las fuentes...*, 26.

5. John Lynch, *Caudillos en Hispanoamérica, 1800-1850*. (Madrid: Editorial Mapfre, 1993).

6. Frank Safford, «Política, ideología y sociedad», en *Historia de América Latina*. Vol. 6. *América Latina independiente, 1820-1870*, ed. por Leslie Bethell (Barcelona: Editorial Crítica, 1991), 42-104.

7. Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa*. Tomo II. *El presidente Nieto* (Bogotá: El Áncora Editores, 2002), 129A.

conservador Mariano Ospina Rodríguez, el cual inicia una serie de reformas que tendían hacia la centralización del gobierno, en contra de la Constitución de 1853 que había dado paso al federalismo. Las principales reformas de Ospina giraban en torno al remplazo de la burocracia regional por agentes del gobierno central aliados a los intereses conservadores<sup>8</sup>.

El Estado de Bolívar, creado en 1857 y de tradición política liberal, fue uno de los principales afectados por la legislación de Ospina Rodríguez. Juan Antonio Calvo, conservador, fue nombrado gobernador, mientras que la Asamblea Legislativa contaba con 22 diputados conservadores y 2 liberales; se implantó la Ley de elecciones que significó un mayor número de jurados electorales de dicho partido; la Ley de fuerza pública que subordinó las milicias de los Estados al gobierno central; la Ley de hacienda que envió al intendente nacional para la vigilancia, inspección y castigo a los funcionarios empleados; y la reforma a la justicia que la centralizaba en la Corte Suprema de la Confederación como última instancia para casos judiciales<sup>9</sup>.

La fundación del Estado implicó el desplazamiento de las burocracias regionales, de las familias tradicionales y algunas de las emergentes al momento de las reformas. Entre los afectados se contó al líder Juan José Nieto, del Partido Liberal y perteneciente a la élite política del Estado de Bolívar, quien en la guerra de 1854 fue destituido por el procurador conservador Lino de Pombo<sup>10</sup>. Nieto sentó las bases para una revolución que derrocará al gobernador Juan Antonio Calvo, en donde se encontraban, entre otros, Antonio González Carazo, Juan Antonio de la Espriella, Ramón Guerra, y el caudillo objeto de este trabajo, Ramón Santodomingo Vila.

Este contexto nacional y regional es el que permitiría el surgimiento de caudillos que acapararon un monopolio en los poderes políticos, militares, económicos e ideológicos. El presente texto pretende relacionar las cuatro fuentes de poder, antes descritas, como mecanismo de monopolio de Ramón Santodomingo. Se busca mostrar que sus actuaciones políticas y militares lo llevaron a liderar los principales negocios de la época, mientras velaba por los intereses de su familia y allegados. Para ello, los dos primeros apartados expondrán la parte biográfica de Santodomingo Vila desde su esfera política y militar, mientras que el segundo apartado enfatizará en los principales negocios liderados por este con sus principales aliados económicos. Se parte de la hipótesis que Ramón Santodomingo fue un claro ejemplo en la instrumentalización de las cuatro fuentes de poder y que estas lo llevaron a figurar en las principales esferas de la vida pública, siendo la vida política, militar y negociante ejes articuladores en la Colombia de la segunda mitad del siglo XIX.

## Ramón Santodomingo Vila: el militar, el político y el negociante

La familia Santodomingo Vila fue la unión matrimonial entre el comerciante colombiano Ramón Santodomingo López y la dama cubana Rita Vila. Los hijos de esta fueron Ramón y Andrés, este último fue padre de Dolores Santodomingo Navas, que a su vez fue madre de Julio Mario Santodomingo. Ramón Santodomingo Vila nació en Manzanillo, Cuba, en marzo de 1837 durante un viaje de su madre; se casó con Juana Vélez Leclerc, hija de Agustín Vélez y Josefa Leclerc (ver anexo). Desde los 19 años se interesó por la política, razón que lo llevó a enlistarse en la junta revolucionaria ante la inestabilidad institucional que atravesaba el Estado de Bolívar en 1857, fue ascendiendo en el escalafón militar y ocupando cargos políticos de importancia. También se desempeñó como comerciante y estuvo vinculado a los principales negocios de la época.

### El militar

Ramón Santodomingo Vila fue un militar que ascendió hasta el rango de general de la República. Su primera participación militar fue en la conspiración contra el gobernador Calvo que lideraba Nieto en 1859. En el hecho, Santodomingo participó de diferentes formas: destinó fondos para la campaña, dirigió batallones en las tomas de Corozal y Barranquilla, aportó hombres para otros batallones como estrategia militar y se proclamó prefecto de Chinú al estallar la revolución. Estuvo vinculado a otras personalidades como Pereira

8. Luis Miguel Pardo Bueno, «El desarrollo de la guerra civil en el Estado de Bolívar y su participación en la guerra nacional de 1859-1862 en la Confederación Granadina», *Historia Caribe* 9, n.º 24 (2014): 97-98.

9. Luis Miguel Pardo Bueno, «La participación del Estado de Bolívar en la guerra civil de 1859-1862 en la Confederación Granadina» (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2013), 69-74 y 85.

10. Pardo Bueno, «La participación del Estado...», 61.

Plata, Benjamín Noguera, Facundo Sánchez, Manuel Cabeza e Ignacio Guerra. Actuó bajo los rangos de capitán de milicias revolucionarias, sargento mayor, y teniente coronel; este último dado en el campo de batalla en la toma de Barranquilla, donde fue herido tras interponerse entre los fuegos combatientes<sup>11</sup>.

Tras su recuperación tuvo participación en la guerra civil nacional de 1860-1862. Fue nombrado comandante militar en el departamento de Santa Marta por el presidente Nieto y se le encomendó la campaña contra el Estado de Antioquia junto al coronel Liborio Mejía. Lideró tres batallas: Anorí, San Bartolomé y La Granja; en las tres resultó vencido por los conservadores Rafael María Giraldo, Braulio Henao y Pedro Justo Berrío. En el último combate fue puesto en prisión junto a su cúpula militar desde el 16 de junio de 1861<sup>12</sup>. En la cárcel recibió los nombramientos de General del Estado de Bolívar por la Asamblea Legislativa, el de Jefe del departamento militar en Medellín y el de General de la República por el entonces presidente de los Estados Unidos de la Nueva Granada, general Tomás Cipriano de Mosquera<sup>13</sup>. Fue liberado una vez finalizó la guerra con la derrota de los conservadores Braulio Henao, Rafael María Giraldo y Julio Arboleda en Cartago, por las tropas liberales de Santos Gutiérrez<sup>14</sup>.

El Estado de Bolívar volvió a estar en conflicto para las elecciones de 1864. El presidente Nieto pretendía la continuidad del poder por medio de su secretario Juan Antonio de la Espriella, mientras que las familias emergentes ligadas a sectores de agricultura y ganadería propendían por la presidencia de Antonio González Carazo, aliado de Santodomingo<sup>15</sup>. El antagonismo Nieto- Mosquera presente desde la guerra de 1854, y la alianza del último con Santodomingo, llevó a que Nieto le anulara el grado de general a Santodomingo por medio del decreto del 16 de febrero de 1863, acusado de traición<sup>16</sup>. Del mismo modo, lo puso en prisión de manera preventiva tras los sucesos del 11 de noviembre de 1864 en donde se formó un levantamiento armado contra Nieto; fue rescatado por el general Manuel Martínez y nombrado comandante del Ejército Restaurador de Sotavento<sup>17</sup>. Con este llegó a Cartagena finalizando el mes de diciembre y ayudó a González Carazo a tomar la presidencia, fue nombrado comandante del departamento de Barlovento y nuevamente general del Estado<sup>18</sup>.

La alianza con Mosquera se vio afectada tras los sucesos de 1867, cuando este cerró el Congreso y puso en prisión a Santodomingo como uno de los conspiradores en su contra. Tras el restablecimiento del legislativo fue nombrado segundo jefe contra las rebeliones de la Costa Atlántica, que estaban a favor de Mosquera; no tuvo actuación armada por el pronto restablecimiento del orden<sup>19</sup>. A nivel nacional fue nombrado comandante general de la Guardia Colombiana y luego inspector del Ejército en 1872 por el presidente de la Unión Manuel Murillo Toro, y secretario de Guerra y Marina por el presidente Santiago Pérez Manosalva<sup>20</sup>. Este mismo lo destituyó en 1875 por estar contra la candidatura de Aquileo Parra y los radicales, y a favor de Rafael Núñez y los independientes.

Esta destitución, junto a las de otros partidarios de Núñez, generaron revueltas en la Costa. Santodomingo se puso a órdenes del Estado de Bolívar y le fue confiado el mando sobre las milicias. Libró los combates de Tenerife, donde salió victorioso con los vapores “Murillo” y “Vigilante”, y celebró el tratado “La Gloria” que garantizaba la victoria para los radicales a favor de Parra<sup>21</sup>. Samper aseguró que dicho tratado tenía por fin darle espacios a Santodomingo para reorganizar su ejército y tomar una nueva ofensiva, siempre y cuando el gobierno desconociera dicho tratado; no obstante, lo reconoció y dio paso a la victoria liberal radical<sup>22</sup>.

11. José María Samper, «El general Ramón Santodomingo Vila (boceto biográfico)», *El Deber*, 1881, p. 3; Pardo Bueno, «El desarrollo de la guerra...», 103-108; Fals Borda, *Historia doble...*, 139A-147A.

12. Pardo Bueno, «La participación del Estado...», 140-141.

13. Samper, «El general Ramón...».

14. Pardo Bueno, «El desarrollo de la guerra...», 127.

15. Pardo Bueno, «La participación del Estado...», 150; Fals Borda, *Historia doble...*, 170A-174A.

16. Gaceta Oficial de Bolívar, 1863, No. 252.

17. Biblioteca Nacional de Colombia (B.N.C.), Fondo Anselmo Pineda (F.A.P.), vol. 978, pzas 2 y 38.

18. Gaceta Oficial de Bolívar, 1865, N° 348 y 377.

19. Samper, «El general Ramón...».

20. Archivo Histórico Regional UIS (A.H.R.), Fondo de Guerra y Marina (FG.M.), tomo 1008, folio 687.

21. Jairo Álvarez Jiménez, «La guerra de 1875 en el Caribe colombiano: debate electoral, soberanía y regionalismo político», *El Taller de la Historia* 4, n.º 4 (2012): 201; Dayana Angélica Rueda Cáceres, «1875. Los Estados de la Costa y el conflicto político con Santiago Pérez», *Memorias* 8, n.º 14 (2011).

22. Samper, «El general Ramón...».

## El político

La intervención militar de Ramón Santodomingo Vila en el conflicto civil y posterior guerra de 1859-1862 impulsó la participación política del actor, primero desde el ámbito local y regional, y luego al nacional e internacional. En el contexto de debilidad institucional civil, los militares lograron el reconocimiento y la aceptación por parte de la población para los cargos públicos y la dirección de los órganos de gobierno. El rango militar, la actividad masónica, el apoyo económico en las tomas de poder, las relaciones familiares, las redes clientelares, entre otros, sirvieron para moldear los perfiles de los aspirantes a los cargos públicos.

Si bien Santodomingo potenció su carrera política a través de su actividad militar en 1859-1862, su aparición en el sector público se dio desde sus 19 años, cuando fue diputado de la Cámara de la provincia de Ocaña en 1856, y diputado y vicepresidente de la Asamblea Constituyente del Estado de Magdalena en 1857<sup>23</sup>. Durante la alianza con Nieto en el golpe de 1859, Santodomingo fue nombrado prefecto del departamento de Corozal; después de la batalla de Barranquilla fue nombrado miembro de la Asamblea Constituyente, segundo designado presidencial, gobernador de la provincia de Cartagena, presidente de la Asamblea Legislativa y conjuer<sup>24</sup>. Concluida la guerra civil, Santodomingo figuró como constituyente por el Estado Soberano de Bolívar en 1863, donde estuvo vinculado a los demás constituyentes Julián Trujillo, Santos Acosta, Daniel Aldana, entre otros<sup>25</sup>.

En la constituyente de 1863 Tomás Cipriano de Mosquera lideró las principales alianzas y se relacionó con algunas figuras representativas de las regiones, entre ellos, Ramón Santodomingo. Participó en el derrocamiento de Nieto y asumió el ejecutivo por dos días, para entregarlo a González Carazo, también aliado<sup>26</sup>. Fue nombrado primer designado del Estado y senador al Congreso Federal<sup>27</sup>. Tras el cierre del congreso en 1867 se dio por terminada la alianza Mosquera-Santodomingo, ya que este último no estuvo de acuerdo con las decisiones del primero.

Luego de retomar su libertad en 1867, Santodomingo se presentó a las elecciones presidenciales del Estado de Bolívar contra la candidatura de Manuel Amador Fierro. Santodomingo fue relacionado con los conservadores debido a alianzas realizadas con estos durante los hechos de Mosquera, esto le costó la presidencia ya que dieron como ganador a Amador Fierro<sup>28</sup>. Para las siguientes elecciones (1870), Santodomingo volvió a presentarse como candidato contra la candidatura de Mosquera, resultó electo y se posesionó el 1 de octubre de 1870<sup>29</sup>. No obstante, este dejó el cargo por licencia obtenida para ejercer otros cargos a nivel nacional, ya que Murillo Toro lo nombró secretario de Tesoro y Crédito Nacional, cargo rechazado por el Senado para nombrarlo en un cargo militar<sup>30</sup>. Después de su paso por Bogotá, volvió a encargarse de la presidencia del Estado hasta 1873.

Dicho paso por Bogotá posicionó a Santodomingo en la política nacional. El Congreso Federal lo nombró segundo designado presidencial de la Unión para 1873-1874, la Asamblea Legislativa de Bolívar lo volvió a nombrar como senador para el periodo 1874-1875<sup>31</sup>, el presidente Santiago Pérez lo designó como secretario de Guerra y Marina, cargo que desempeñó hasta los conflictos de 1875<sup>32</sup>. La ruptura con los radicales tejió una nueva alianza con los independientes y Rafael Núñez, una figura política que iba tomando cada vez más fuerza a nivel nacional, así Santodomingo empezó una nueva etapa en su actuar como caudillo colombiano.

23. Samper, «El general Ramón...»; Gaceta Oficial del Magdalena, 1857, N° 1.

24. Fals Borda, Historia doble..., 141A; Gaceta de Bolívar, 1860, No. 128, 131, 134 y 161; Gaceta de Bolívar, 1861, No. 171 y 187.

25. Salvador Camacho, *Memorias de Salvador Camacho Roldán* (Medellín: Editorial Bedout, 1923).

26. Fals Borda, *Historia doble...*, 176A.

27. Gaceta de Bolívar, 1865, N° 351; Samper, «El general Ramón...».

28. B.N.C., F.A.P., vol. 978, pza. 58.

29. Samper, «El general Ramón...».

30. Biblioteca Luis Ángel Arango (B.L.A.A.), Fondo Misceláneas (F.M.), *A la Nación. El senado de 1872 y el general Ramón Santodomingo Vila*.

31. Samper, «El general Ramón...».

32. A.H.R., F.G.M., tomo 1156, folios 108-109.

## El negociante

Ramón Santodomingo perteneció a una familia de comerciantes y hacendados de la Costa norte colombiana. Fue un representante de la élite tabacalera y ganadera de las provincias de Chinú y Corozal que buscó la consolidación de su apellido mediante la carrera militar y que representaba los intereses económicos de nuevos personajes políticos emergentes de la región<sup>33</sup>. Por otra parte, la falta de recursos del Estado para su operación administrativa y militar permitió que los hacendados tomaran parte del gobierno y realizaran préstamos a cambio de figurar en la vida política del Estado<sup>34</sup>. El acceso a los cargos ofrecía un control por parte de las familias negociantes, las cuales buscaban sus intereses particulares, por lo demás, el Estado “*pese a su debilidad y pobreza, ofrecía sin embargo un rubro de posibilidades que fueron aprovechadas por estos empresarios, sistemáticamente*”<sup>35</sup>.

Los recursos de la acaudalada familia sirvieron para financiar algunas de las campañas militares del Estado. Nieto afirmó que Ramón y Andrés Santodomingo destinaron fondos para la campaña de 1859, mientras que el mismo Ramón solicitaba el reembolso de su inversión<sup>36</sup>, de esta manera buscaron vincularse a la política del Estado. Posicionado en la misma, Ramón Santodomingo fue uno de los principales negociantes de la costa norte; su *status* militar y político lo llevaron a relacionarse con la élite local y comerciantes nacionales e internacionales. Asimismo, representó los intereses de su familia y la élite tabacalera y ganadera en la región.

Santodomingo fue uno de los principales interesados en la construcción del ferrocarril de Barranquilla. Este solicitó derecho exclusivo de construcción en asocio con Ramón B. Jimeno, dándose concesión el 23 de mayo de 1865; no obstante, este contrato no se celebró debido a que la élite cartagenera abogó por trabajos sobre el Canal del Dique como primordiales. En 1868 nuevamente se volvió a firmar con los mismos beneficiarios, esta vez con Manuel Amador Fierro como presidente<sup>37</sup>. Posteriormente, Santodomingo y Jimeno ceden su contrato a la casa Brainerd Webb, y estos recibieron en contraprestación la suma de 4.000 libras esterlinas<sup>38</sup>. La venta de contratos “*sería una práctica en la contratación de ferrocarriles: en la negociación intervenían políticos y comerciantes hábiles que usaban su influencia para obtener contratos, y luego los vendían a inversionistas nacionales o extranjeros con grandes beneficios*”<sup>39</sup>.

La sociedad Jimeno-Santodomingo no solo se redujo a este negocio, pues en 1869 Alejandro Díaz Granados, representante de Nicolás Pereira Gamba, traspasó los derechos, acciones y haberes de la Compañía del Canal de la Piña a la casa comercial Santodomingo Vila y Jimeno por la suma de \$1.000, con el fin de explotar los privilegios de este concedidos desde el 25 de julio de 1867 para la apertura, limpieza y conservación del canal<sup>40</sup>. Asimismo, la sociedad figuraba como importadora de productos como conservantes alimenticios, escritorios de nogal, pertrechos, productos agrícolas, entre otros<sup>41</sup>.

Ramón Santodomingo también recibió adjudicación, junto a Manuel Amador Fierro y Manuel A. Pineda, de varias minas de petróleo en 1867<sup>42</sup>. Durante su presidencia adjudicó varios contratos como líder del ejecutivo: la explotación de las salinas de Galera Zamba a Jorge Henríquez, Juan Truco e Ignacio Guerra<sup>43</sup>, el privilegio de navegación por el Canal del Dique a la Compañía de Vapores de Cartagena con Antonio del Real como presidente<sup>44</sup>, el privilegio de construcción del ferrocarril

33. Fals Borda, *Historia doble...*, 137A y 136B; Sergio Paolo Solano, Roicer Flórez y William Malkún, «Ganaderos y comerciantes: el manejo del poder político en el Estado Soberano de Bolívar (Colombia) 1857-1886», *Historia y Sociedad*, n.º 18 (2010), 22.

34. Solano, Flórez y Malkún, «Ganaderos y comerciantes...», 21.

35. Alfonso Fernández Villa, «Clientelismo y guerra civil en Cartagena. Sobre las estrategias políticas de la élite cartagenera, (1885-1895)», *Memorias 2*, n.º 2 (2005) 32.

36. Fals Borda, *Historia doble...*, 140A; Gaceta de Bolívar, N° 361.

37. Juan Santiago Correa, «El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)», *Revista de Economía Institucional* 14, n.º 26 (2012), 245-246.

38. B.N.C., F.A.P., vol. 978, pza. 6.

39. Correa, «El ferrocarril...», 248.

40. Archivo Histórico del Atlántico (A.H.A.), Fondo Notarías (F.N.), Notaría primera de Barranquilla, tomo I, escr. 117, 1869; escr. 51 y 53, 1871.

41. Archivo General de la Nación (A.G.N.), Fondo Aduanas (F.A.), tomo 3, 1871, y tomo 5, 1872.

42. Gaceta de Bolívar, 1867, N° 505.

43. Gaceta de Bolívar, 1871, N° 765.

44. Gaceta de Bolívar, 1871, N° 739.

desde El Carmen hasta Puerto Zambrano en el Magdalena a Antonio González Carazo y Antonio del Real<sup>45</sup>. Por su parte, durante su estancia como secretario de Guerra y Marina adjudicó contrato para la construcción de líneas telegráficas a Amador Fierro en 1874<sup>46</sup>.

## A modo de conclusión

Ramón Santodomingo Vila fue un personaje político, militar y negociante de la segunda mitad del siglo XIX colombiano. La participación en las diferentes esferas de la estructura y la delegación y alianza política con caudillos como Tomás Cipriano de Mosquera lo inscriben dentro del grupo denominado como “caudillos de la segunda generación”, al tiempo que se perfila con las particularidades propuestas por Lynch y Safford descritas con anterioridad.

Ofrece especial atención el actor en tanto se estudia su fuente de poder económica (negociante) con relación a la política y militar, teniendo la ideológica como transversal y presente en el lenguaje discursivo de los caudillos que aludía a valores, causas, identidades y demás contenidos simbólicos que acompañan a la “nación colombiana”. De esta manera, Ramón Santodomingo se acomoda a lo propuesto por Mann en tanto a las organizaciones reales del poder como complementarias en sus cuatro fuentes. El contexto de inestabilidad institucional y los diferentes conflictos y guerras civiles del periodo fueron un escenario propicio para la búsqueda del poder social por parte de los actores y sus respectivas familias. El caudillo actuó desde el aparato militar y creó un *status* que lo llevó a diferentes cargos de gobierno en el Estado y a nivel nacional, también llegó a cabo alianzas que se retribuyeron en concesiones y negocios realizados por el mismo.

Por lo demás, el presente trabajo se aproximó a la relación entre política y comercio en la segunda mitad del siglo XIX colombiano desde una de las principales figuras políticas del Estado de Bolívar. Se evidenció que los vínculos entre políticos y comerciantes fueron estrechos, en muchas ocasiones correspondían a las mismas personas. Por ello, los principales políticos- comerciantes de Bolívar también fueron partícipes en el proceso de construcción de la nación colombiana y ayudaron a incorporar la región al país por medio de algunas obras como el ferrocarril de Bolívar, el Canal del Dique y el Canal de la Piña, negocios que favorecían el comercio de la región y en los que estuvo involucrado Ramón Santodomingo Vila.

## Referencias

- Álvarez Jiménez, Jairo. «La guerra de 1875 en el Caribe colombiano: debate electoral, soberanía y regionalismo político». *El Taller de la Historia* 4, n.º 4 (2012): 189-210.
- Archivo General de la Nación, Fondo Aduanas, tomo 3, año 1871; tomo 5, año 1872.
- Archivo Histórico del Atlántico, Fondo Notarías, Notaría primera de Barranquilla, tomo I, años 1869 y 1871.
- Archivo Histórico Regional UIS, Fondo de Guerra y Marina, tomos 1008 y 1156.
- Biblioteca Luis Ángel Arango, Fondo Misceláneas, *A la Nación. El senado de 1872 y el general Ramón Santodomingo Vila*.
- Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Anselmo Pineda, volumen 978.
- Camacho, Salvador. *Memorias de Salvador Camacho Roldán*. Medellín: Editorial Bedout, 1923.
- Correa, Juan Santiago. «El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)». *Revista de Economía Institucional* 14, n.º 26 (2012), 241-266.
- Gaceta Oficial del Estado de Bolívar, años 1860, 1861, 1863, 1865, 1867 y 1871. Gaceta Oficial del Estado del Magdalena, año 1857.
- Fals Borda, Orlando. *Historia doble de la costa. Tomo II. El presidente Nieto*. Bogotá: El Áncora Editores, 2002.
- Fernández Villa, Alfonso Antonio. «Clientelismo y guerra civil en Cartagena. Sobre las estrategias políticas de la élite cartagenera, (1885-1895)». *Memorias* 2, n.º 2 (2005): 1-38.
- Lynch, John. *Caudillos en Hispanoamérica, 1800-1850*. Madrid: Editorial Mapfre, 1993.

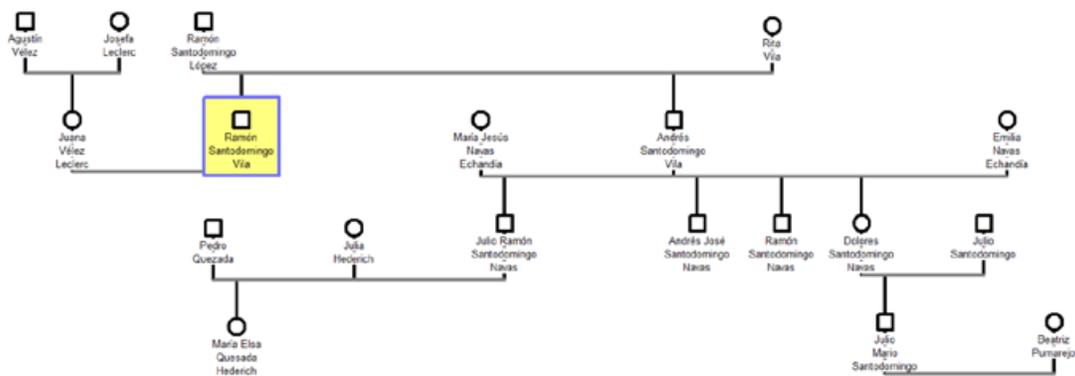
45. Solano, Flórez y Malkún, «Ganaderos y comerciantes...», 29.

46. Solano, Flórez y Malkún, «Ganaderos y comerciantes...», 28-29.

- Mann, Michael. *Las fuentes del poder social. Tomo II. El desarrollo de las clases y los Estados nacionales, 1760-1914*. Madrid: Alianza Editorial, 1993.
- Pardo Bueno, Luis Miguel. «El desarrollo de la guerra civil en el Estado de Bolívar y su participación en la guerra nacional de 1859-1862 en la Confederación Granadina». *Historia Caribe* 9, n.º 24 (2014): 89-130.
- Pardo Bueno, Luis Miguel. «La participación del Estado de Bolívar en la guerra civil de 1859-1862 en la Confederación Granadina». Tesis de maestría en Historia. Universidad Nacional de Colombia, 2013.
- Rueda Cáceres, Dayana Angélica. «1875. Los Estados de la Costa y el conflicto político con Santiago Pérez». *Memorias* 8, n.º 14 (2011): 137-162.
- Safford, Frank. «Política, ideología y sociedad». En *Historia de América Latina. Vol. 6. América Latina independiente, 1820-1870*, editado por Leslie Bethell, 42-104. Barcelona: Editorial Crítica, 1991.
- Samper, José María. «El general Ramón Santodomingo Vila (boceto biográfico)». *El Deber*, 1881.
- Solano, Sergio Paolo, Roicer Flórez y William Malkún. «Ganaderos y comerciantes: el manejo del poder político en el Estado Soberano de Bolívar (Colombia) 1857-1886». *Historia y Sociedad*, n.º 18 (2010): 15-42.

## Anexo

### Árbol genealógico de la familia Santodomingo



(Fuente: FamilySearch, Genealogías de Colombia, MyHeritage).

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

Comerciantes, negociantes y empresarios

# El circuito comercial del algodón-fibra de la Nueva Granada durante el siglo XVIII

Héctor Jaime Martínez Covaleta  
Universidad Nacional de Colombia

Economista y Magíster en Economía de la Universidad Nacional de Colombia;  
Licenciado en Ciencias Sociales, y Doctorado en Historia de la Universidad  
Pompeu Fabra de Barcelona Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.  
[hector.martinez@escuelaing.edu.co](mailto:hector.martinez@escuelaing.edu.co)

# El circuito comercial del algodón-fibra de la Nueva Granada durante el siglo XVIII

Héctor Jaime Martínez Covalada

Universidad Nacional de Colombia

## Resumen

Según nuestras indagaciones en la bibliografía y fuentes primarias, la Nueva Granada se constituyó en el principal proveedor de fibra de algodón para surtir la demanda de la industria de hilos de Barcelona y España durante el último cuarto del siglo XVIII y principios del siglo XIX. En este estudio se indaga por qué este virreinato se convirtió en el principal exportador de algodón a la Península pese a que se reporta una fuerte producción de este cultivo en los demás países americanos y del caribe español. Se presentan series de exportación de algodón de cada “país” de la América Española y el resto del mundo a España. Estas cifras se contrastan con otras fuentes de abastecimiento, pero en forma de algodón hilado proveniente del Mediterráneo y con el cual se compitió fuertemente.

Pregunta del problema: ¿Por qué la Nueva Granada a finales del siglo XVIII se constituyó en el principal proveedor de fibra de algodón a la Península española?

Presupuesto conceptual: Historia Global, series de tiempo.

Metodología y fuentes: Desde fuentes primarias y bibliográficas se reconstruyen las series de exportaciones de la Nueva Granada e importaciones de España de algodón durante el siglo XVIII. Se periodiza y se relaciona con la cronología del desarrollo de la industria textil de Cataluña (España), los conflictos interimperiales y el desarrollo de la proto-industria del Mediterráneo.

**Palabras clave:** Exportaciones de algodón, industria de hilos, mediterráneo, Nueva Granada, Siglo XVIII, series de tiempo.

## Introducción

A fines del siglo XVIII, el Principado de Cataluña era el epicentro de la industrialización de la metrópoli imperial española, sustentado en la elaboración de textiles de algodón, mientras Girón, como ciudad comercial de Guanentá, lo que hoy corresponde aproximadamente al Departamento de Santander, era uno de los principales territorios del virreinato de la Nueva Granada donde se cultivaba algodón y se elaboraban grandes cantidades de textiles bastos de algodón para atender la demanda interna de esa colonia.

Sin embargo, una parte incierta de la producción de algodón de la Nueva Granada se dirigió al exterior en el último tercio del siglo XVIII. La única serie continua existente de exportaciones de algodón de ese virreinato es la publicada por McFarlane (1972; 1997), que cubre unos datos puntuales para los años setenta del siglo XVIII y entre 1785 y 1796. Misteriosamente, el aporte de la Nueva Granada en el consumo aparente de esa materia prima por parte de la industria textil del estado español no ha merecido la atención requerida. Como lo analizamos aquí, la Nueva Granada fue el principal proveedor de fibra de algodón para España desde la década de los 60s hasta finales de los 90s del siglo XVIII. Si la India y las Antillas fueron el sustento agrícola para el desarrollo de la industria textil de Gran Bretaña a finales del siglo XVIII, y por tanto el soporte para la Revolución Industrial de ese país, la Nueva Granada lo fue para la industria textil de España<sup>1</sup>.

Analizando el proceso de industria española a principios del siglo XVIII fue un importador neto de indianas, de otros textiles de algodón y de otras fibras que dirigió al mercado peninsular y colonial; comercio de importación y reexportación que se realizó por el puerto único de Cádiz. Esas importaciones crearon el mercado de textiles en el imperio español al generalizar ciertos hábitos de consumo y modas y generaron una situación positiva<sup>2</sup> para el posterior desarrollo de la *indianería* catalana, comenzando por el pintado y estampado sobre telas de algodón importadas, que posteriormente dio paso a la elaboración autóctona de telas blancas en los talleres peninsulares elaborados con hilos importados del Mediterráneo sobre las que recaían las delicadas actividades de pintado y estampado. La incorporación de la producción propia de hilos fue más tortuosa y solamente se concretaría en el último tercio del siglo XVIII con algodones importados del Levante y América.

Cuando nos referimos a las importaciones de algodón en bruto para atender las necesidades de la industria textil de la península española durante el siglo XVIII nos estamos refiriendo a las realizadas por el Principado de Cataluña. La industria de tejidos y la hilatura de algodón existente en la Península se reducía a esa región, asociada principalmente al desarrollo de las *indianas* (Sánchez, 1992; Sánchez y Valls, 2015, p.63), por tanto, es legítimo referirse a ella como el consumidor casi exclusivo de las importaciones de algodón de la metrópoli hispánica, aunque también las hubo en forma secundaria, para otras regiones y para realizar reexportaciones de fibra al resto de Europa<sup>3</sup>. Con esto, la monarquía había diseñado un monopolio comercial entre la América española y la Península que excluía al resto de potencias europeas de este comercio directo.

El comercio en doble vía entre la metrópoli española y las colonias americanas se centralizó a través de un puerto único de salida y entrada a la Península: Sevilla hasta 1717 y, a partir de esa fecha hasta 1778, desde el puerto de Cádiz. La consolidación de un comercio más amplio se concretó con la expedición del decreto de “comercio libre y protegido” del 12 de octubre de 1778 que permitió que un mayor número de puertos de la península, entre ellos el puerto de Barcelona, comerciara directamente con los puertos coloniales autorizados. de suerte que ahora se podía comerciar en doble vía con los puertos neogranadinos de Cartagena de Indias, Santa Marta y Río Hacha.

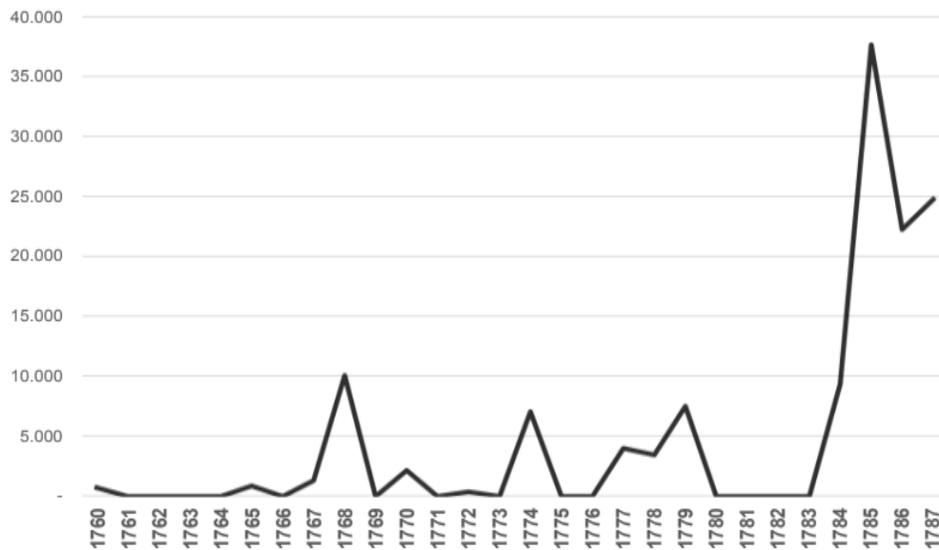
Existen distintas fuentes que recopilan algunos datos sobre las importaciones catalanas y/o exportaciones neogranadinas. Contamos con las cifras reportadas en el año 1788 por Don Manuel Deogracias Nifo que se refieren los “efectos” registrados por la Aduana de Cádiz, dentro de ellas las entradas de algodón en bruto por el puerto de Cádiz, para el lapso comprendido entre agosto de 1759 y diciembre de 1787. (Gráfico 1).

1. A partir de la octava década del siglo XVIII, fecha del despegue de la producción textil mundial, de las 260 mil arrobas de algodón bruto importadas por Inglaterra en 1780, dos terceras partes provenían de la Antillas, es decir cerca de 173 mil arrobas. Los colonos de esas islas eran a la vez exportadores de algodón bruto e importadores de manufacturas de algodón: “Las Antillas habían construido Manchester” en el siglo XVIII. A principios del siglo XIX, los Estados Unidos de América, ahora independiente del imperio inglés, se constituiría en el principal proveedor de esa fibra (Williams, 2011, pp. 118-119, 190, 226). La principal fuente de algodón para Inglaterra durante el último cuarto del siglo XVIII fueron las *indias occidentales británicas*, en específico, la isla caribeña de Barbados, seguida por Tobago y Bahamas. Parte de la producción de Santo Domingo, que era colonia francesa, terminó en las fábricas inglesas por medio de reexportaciones de ese país. Antes de esas fechas los principales proveedores de algodón a Inglaterra fueron la India y el Imperio Otomano (Esmirna y Anatolia) (Beckert, 2016, pp. 119-121). En 1785, la Nueva Granada exportó a España 23 mil arrobas de algodón bruto, cifra que superó ligeramente las importaciones totales de algodón de Cataluña por 21.500 arrobas. Las exportaciones de esa colonia alcanzarían la cifra de 75 mil arrobas, cuando las importaciones catalanas eran de cerca de 82 mil en 1793 (McFarlane, 2007, Anexo estadístico; Delgado, 1981, Vol. 1, Tablas IX y X).

2. Sobre el papel positivo que juegan las importaciones en el desarrollo de un país ver Hirschman (1981, Cap. 7).

3. Los señores Guardia y Durán solicitaron en un documento de marzo de 1783 que se impusiera un impuesto a los algodones en bruto importados de América que no se hilaran en los pueblos de Cataluña y se dirigieran a la reexportación al extranjero (Junta de Comercio, Libro 1, legajo 12, en adelante: JC, L1, 12, Informe de Melchor Guardia y Joseph Durán, Barcelona, 13 marzo de 1783, 14r).

**Gráfico 1. Importaciones de algodón por el Puerto de Cádizarrobas**

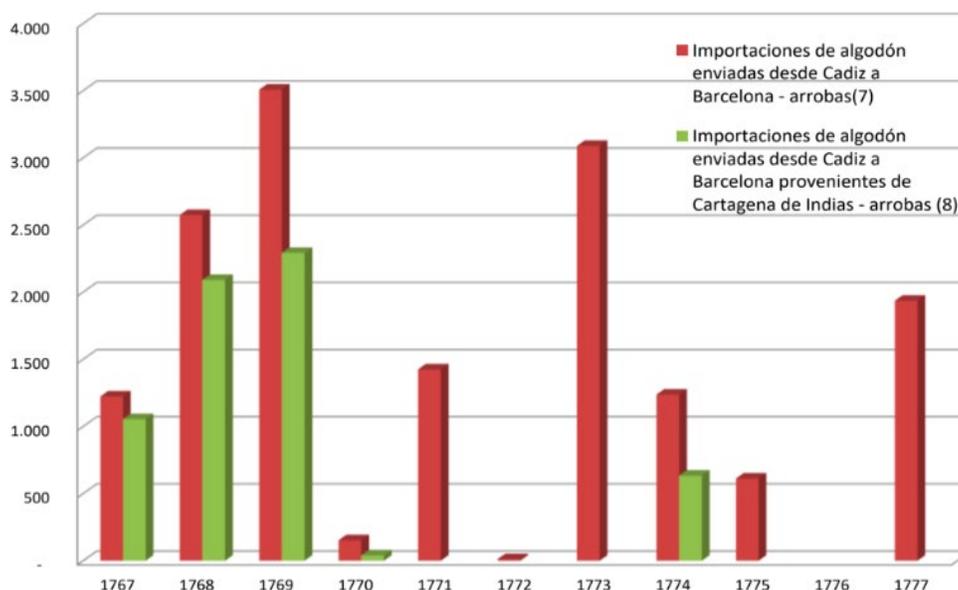


Fuente: construcción propia (hm) sobre Manuel Deogracias (1788)

Según este autor entre 1767 y 1784 se importaron en total 45.240 arrobas, para un promedio de 2.500 anuales, concentradas en los lapsos de 1767-68 y 1777-79. Pero fue a partir de 1785 cuando las importaciones de algodón al puerto de Cádiz proveniente de América se dispararon. En sólo tres años (1785-1787) ellas sumaron más de 84.300 arrobas, con un promedio de más de 28 mil arrobas anuales.

Otro documento estadístico importante, hallado en el Archivo General de Indias (AGI) por el historiador catalán Antonio-Miguel Bernal (1987), se refiere al algodón remitido desde el puerto de Cádiz al de Barcelona, que cubre el lapso junio de 1767 a junio de 1777. En éste se puede examinar la contribución del algodón americano en el comercio de Cataluña y la importancia de la Nueva Granada en el mismo. De sus cifras se desprenden algunas conclusiones importantes: 1) el algodón americano se introdujo a Cataluña desde el puerto de Cádiz, único puerto de la península autorizado, hasta ese momento, para comerciar en forma directa con las colonias americanas, y por tanto no se puede esperar que lo hiciera directamente por el puerto de Barcelona; 2) en ese lapso se importaron de la América española 15.768 arrobas (1.439 arrobas en promedio anual), cifra aún insuficiente para el potencial de producción de la industria de hilados de Cataluña; 3) de ese total, se logró identificar que 6.109 arrobas provenían de Cartagena de Indias, esto es el 39% del total, empero, esta cifra corresponde sólo a las que se pudo identificar el origen; de hecho la casi totalidad de las identificadas eran originarias del puerto cartagenero de la Nueva Granada, con una minúscula participación del puerto de Veracruz (56 arrobas) y Venezuela (14 arrobas). Para el lapso 1767-1770 se identificó que su gran mayoría (73%) eran originarias de la Nueva Granada (Gráfico 2).

**Gráfico 2. Importaciones de algodón de Barcelona (1767-1777). Arrobas.**



El gran salto en la elaboración de hilo en Cataluña parece haber ocurrido en la década de los ochenta y con éste el incremento de las importaciones de algodón. En 1783 se fabricaron 228.500 libras de hilo con algodón americano que estimamos requirieron 10.156 arrobas anuales de fibra de algodón<sup>4</sup>, cifra que contrasta con las 2.381 arrobas de algodón-fibra que se utilizaron en 1772-74, esto es un aumento en la demanda de algodón fibra de casi cuatro veces en una sola década que fueron suplidas con importaciones. De hecho, las importaciones catalanas de algodón americano crecieron casi cuatro veces entre la década de los setenta y principios de los ochentas. Esta última década fue la fecha de despegue—no su origen—de la industria de hilados en el Principado. ¿Qué tan importante fue el algodón de la Nueva Granada en este proceso?

La primera cifra de exportación de la Nueva Granada en la década de los ochenta corresponde al año 1785, donde se exportaron 23.780 arrobas<sup>5</sup>. En ese año, Cataluña importó algodón, por cuatro puertos marítimos españoles, incluidos el de Barcelona y Cádiz, por 21.500 arrobas (66% fue en fibra), cifra un tanto inferior a las exportaciones de la Nueva Granada<sup>6</sup>. Estas cantidades nos pueden indicar que, a principios de la década de los ochentas, la casi totalidad del algodón americano introducido a Cataluña podía provenir de la Nueva Granada.

Para confirmar esta hipótesis utilizamos las cifras de Josep Ma. Delgado (1981) que posee las series más completas sobre las importaciones de algodón americano, las cuales cubren el lapso 1778-1818. Para tener una idea general sobre la evolución de las importaciones de algodón americano a Cataluña, unimos la serie de Deogracias Nifo (1788) que cubre el lapso 1760-1781 con las series de Delgado (1981) que van de 1782 a 1818. La primera corresponde a las importaciones de algodón realizadas por el Puerto de Cádiz y la segunda a las entradas de algodón al puerto de Barcelona provenientes de cuatro puertos peninsulares (incluidas las realizadas en forma directa por el puerto de BCN)<sup>7</sup>. (Gráfico 3).

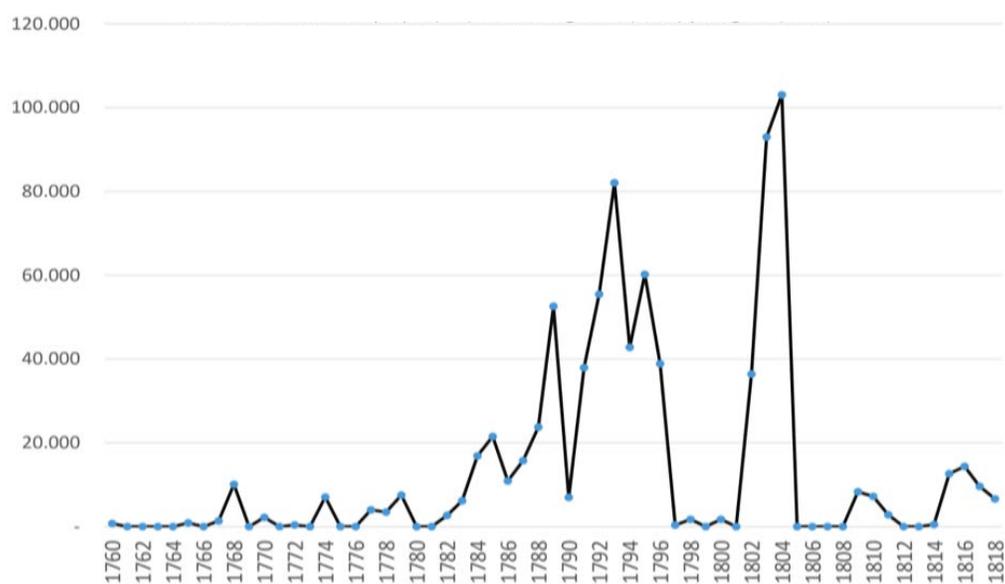
4. Cálculos propios. Siguiendo a Nadal (2009, p.242) 1 kg de algodón en rama = 0,90 kg de hilado, esto significa que el coeficiente de conversión de hilo a fibra de algodón (su reverso) es de 1,11.

5. McFarlane (2007, Tabla 6, Apéndice C).

6. Se debe advertir que las cifras de importación de Cataluña por los cuatro puertos marítimos con destino a Cataluña se tratan de mínimos, por cuanto no cubre la totalidad de los puertos y no siempre en todos los buques que lo transportaban indicaban el destino de ese algodón o no siempre lo relacionaban. Agradecemos este comentario al profesor J.M. Delgado (consulta junio de 2013).

7. No todas las importaciones realizadas por Cádiz se dirigieron a Barcelona, pero podemos presuponer que eran la mayoría. Hasta 1778 el puerto de Barcelona no pudo hacer un comercio directo con América (excepto con las islas de Barlovento) por lo que los productores de hilos de Cataluña debían ser reembarcadas para Barcelona, que suponemos eran mayoritarias. Así, por ejemplo, las entradas de algodón al puerto de Barcelona (por 4 puertos) equivalieron al 57% de las importaciones de algodón realizadas por Cádiz en el único lapso donde coinciden las dos series mencionadas (1785-1787). En 1784 las importaciones de Barcelona superaron a las realizadas por Cádiz, lo que significa que la mayor parte (sino todas) de esas importaciones se dirigieron finalmente a Barcelona. Según se desprende de las cifras de delgado (1981) entre 1783 y 1793 la mayor parte de las entradas de algodón a Barcelona provenían del puerto de Cádiz.

**Gráfico 3. Importaciones de algodón bruto de América por los puertos de Cádiz y Barcelona (1760-1818)**



Fuente: Construcción propia (hm) sobre Deogracias (1788) y Delgado (1981)

Como se observa en el gráfico anterior, la evolución de las importaciones de algodón bruto y, por tanto, el desarrollo de la industria de hilados de Cataluña pasó por varios periodos. El primero entre 1760 y 1766 donde las importaciones de algodón fueron esporádicas y marginales; un segundo, entre 1767 y 1783, donde comienza el despegue de la hilatura catalana, aunque ésta continuaba siendo relativamente pequeña, un tercero entre 1784-85 y hasta 1796 donde se evidencia el *take-off* de la hilatura de algodón en Cataluña, proceso de crecimiento que fue detenido por la guerra interimperial.

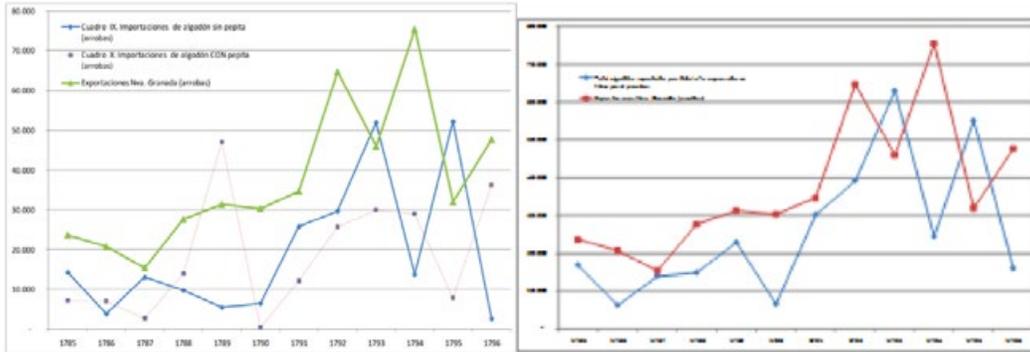
Otra fuente adicional que nos permite aproximarnos a la participación de las exportaciones de la Nueva Granada en las importaciones catalanas es la serie publicada por J.K.J. Thomson (1992, tabla 7.2, p. 246). Los datos disponibles, cercanos a las anteriores cifras de importación de España, son cercanas a las exportaciones de la Nueva Granada realizadas en los años 1770 y 1775 por 2.573 y 1.801 arrobas de algodón, respectivamente (McFarlane, 1972). Si comparamos la cifra de algodón americano usado en la fabricación de hilo en 1774 con la exportación de algodón de la Nueva Granada en 1775, esto nos arroja una participación del 68,1%. La cifra de 1770 es un tanto alejada a la de 1772 y por tanto no es comparable.

El gran salto en la elaboración de hilo en Cataluña parece haber ocurrido en la década de los ochenta y con éste el incremento de las importaciones de algodón. En 1783 se fabricaron 228.500 libras de hilo con algodón americano que estimamos requirieron 10.156 arrobas anuales de fibra de algodón, cifra que contrasta con las 2.381 arrobas de algodón-fibra que se utilizaron en 1772-74. De hecho, las importaciones catalanas de algodón americano crecieron casi cuatro veces entre la década de los setenta y principios de los ochentas; siendo el despegue más no el origen de la industria de hilado catalana.

La primera cifra de exportación de la Nueva Granada en la década de los ochenta corresponde al año 1785, donde se exportaron 23.780 arrobas. En ese año, Cataluña importó algodón, por cuatro puertos marítimos españoles, incluidos el de Barcelona y Cádiz, por 21.500 arrobas (66% fue en fibra), cifra un tanto inferior a las exportaciones de la Nueva Granada. Estas cantidades nos pueden indicar que, a principios de la década de los ochentas, la casi totalidad del algodón americano introducido a Cataluña podía provenir de la Nueva Granada.

Comparando la serie de importaciones de algodón a Cataluña reportada por Delgado (1981) con las cifras de exportación de la Nueva Granada publicadas por McFarlane (1997), para el breve lapso en que coinciden, se pueden obtener conclusiones valiosas.

**Gráfico 4A y 4B. Importaciones de algodón de Cataluña de América y exportaciones de algodón de la Nueva Granada realizadas por el puerto de Cartagena de Indias (1785-1796)**



Fuente: Cálculos propios sobre Delgado (1981) y McFarlane (1997).

En el gráfico 4A se comparan las importaciones catalanas de algodón de América, discriminando el algodón sin desmotar (“con pepita”) del desmotado o en fibra (“sin pepita”), con las exportaciones de algodón de la Nueva Granada realizadas por el puerto de Cartagena de Indias. Nótese la importante correlación existente entre las importaciones de algodón desmotado de Cataluña con las exportaciones de la Nueva Granada a la Península.

**Cuadro 1**  
**Importaciones de algodón americano por el Puerto de Barcelona (1787,1792,1795)**

Puerto de procedencia/año	Volumen (arrobas)			Valor (pesos fuertes)			Volumen (arrobas)			Valor (pesos fuertes)		
	1787	1792	1795	1787	1792	1795	1787	1792	1795	1787	1792	1795
<b>Desmotado:</b>												
Cartagena	2.180	25.622	35.864	6.976	82.086	114.765	57,7%	46,2%	79,4%	84,0%	73,6%	88,4%
Havana	40	3.925	1.184	128	12.569	3.789	1,1%	7,1%	2,6%	1,5%	11,3%	2,9%
Vera Cruz	77	-	100	249	-	320	2,0%	0,0%	0,2%	3,0%	0,0%	0,2%
la Guaira	5	128	2.269	14	410	7.267	0,1%	0,2%	5,0%	0,2%	0,4%	5,6%
<b>Total desmotado</b>												
<b>Sin desmotar:</b>												
Cartagena	-	93	1.805	-	61	1.152	0,0%	0,2%	4,0%	0,0%	0,1%	0,9%
Vera Cruz	729	24.893	1.552	465	15.870	989	19,3%	44,9%	3,4%	5,6%	14,2%	0,8%
Havana	749	772	2.385	477	493	1.522	19,8%	1,4%	5,3%	5,7%	0,4%	1,2%
<b>Desmotado</b>	<b>2.302</b>	<b>29.675</b>	<b>39.417</b>	<b>7.366</b>	<b>95.064</b>	<b>126.141</b>	<b>60,9%</b>	<b>53,5%</b>	<b>87,3%</b>	<b>88,7%</b>	<b>85,3%</b>	<b>97,2%</b>
<b>Sin desmotar</b>	<b>1.478</b>	<b>25.758</b>	<b>5.742</b>	<b>942</b>	<b>16.423</b>	<b>3.663</b>	<b>39,1%</b>	<b>46,5%</b>	<b>12,7%</b>	<b>11,3%</b>	<b>14,7%</b>	<b>2,8%</b>
<b>Total</b>	<b>3.780</b>	<b>55.434</b>	<b>45.160</b>	<b>8.309</b>	<b>111.488</b>	<b>129.804</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: construcción propia a partir de Villar (1987, vol.4, IIIQ). Los quintales fueron transformados a arrobas castellanas y los reales de vellón a pesos fuertes.

Varias conclusiones se derivan del anterior informe estadístico: 1) Las importaciones en volumen realizadas por el puerto de Barcelona se hizo en su gran mayoría en fibra (el 87.3% en el año 1795) y la participación del algodón sin desmotar tendió a reducirse (de 39% en 1787 a 13% en 1795; 2) las importaciones de algodón tuvieron mayoritariamente como origen el puerto de Cartagena de Indias (Nueva Granada); 3) cuando ocurrieron importaciones de algodón sin desmotar (“con pepita”) estas salieron fundamentalmente de México; 4) las importaciones provenientes de la Nueva Granada, casi en su totalidad, fueron en fibra.

Si nos atenemos a estas cifras, se puede afirmar que la Nueva Granada fue el principal proveedor de algodón para la industria de hilos de Cataluña y por tanto el sostén agrícola del proceso de desarrollo de esa industria. En efecto, en el año 1795 entraron por el puerto de Barcelona desde el puerto de Cartagena de Indias (Nueva Granada) el 83% del volumen y el 89,3% del valor de las importaciones totales

de algodón bruto (desmotado y sin desmotar). No obstante, estas participaciones fueron cambiantes en cada año: en 1787 representó el 58% del volumen y 84% del valor total. El algodón total suministrado por el puerto de Cartagena (Nueva Granada), en términos de fibra, en el año 1795 representó el 88% del algodón americano importado y utilizado en la hilatura catalana que entró por el puerto de Barcelona. En esta perspectiva, se puede afirmar que la gran mayoría del algodón americano importado por Cataluña provenía del puerto de Cartagena de Indias, en especial en algodón desmotado.

**Cuadro 2. Origen de las importaciones de algodón a España (1781-1796).**  
**En arrobas de 25 libras, expresados en términos de fibra de algodón**

ORIGINS/YEARS	1.781	1.782	1.784	1.786	1.788	1.790	1.791	1.793	1.796	Total	Part%
HABANA	3.190	-	8.871	11.942	1.424	982	9.664	67	5.530	41.669	8,0%
NUEVA ESPAÑA	-	-	170	90	8.951	4.396	32.293	16.566	10.058	72.524	13,9%
NUEVA GRANADA	1.696	981	5.023	15.981	24.411	45.303	71.199	68.753	72.640	305.986	58,8%
CAPITANIA DE VENEZUELA	-	-	3.415	203	1.652	6.540	14.959	7.514	47.612	81.893	15,7%
OTROS	-	-	858	3.085	760	3.215	2.056	185	7.988	18.147	3,5%
TOTAL	4.886	981	18.335	31.301	37.197	60.435	130.170	93.085	143.829	520.219	100,0%
Part% Nueva Granada	35%	100%	27%	51%	66%	75%	55%	74%	51%	58,8%	58,8%

Fuente: Cálculos propios sobre Thomson (2008, tabla 10).

Como se observa, en todos los años de la muestra, la Nueva Granada fue el proveedor indiscutiblemente mayoritario del algodón bruto de España, el cual tenía como destino final la industria de hilos de Cataluña.

Se concluye entonces, que la Nueva Granada fue el proveedor mayoritario del algodón americano que se importó a la Península durante la década de los setenta, ochenta y noventa del siglo XVIII; suministrándole a la Península y a Cataluña, casi en su totalidad, algodón ya desmotado (fibra), de lo que se infiere que el proceso de desmotado (despepitado) se hizo en esa colonia. La mayor proporción de esas importaciones se destinó para la elaboración de hilos en Cataluña y otra parte se reexportó a Europa.

En el análisis del consumo de algodón de Cataluña se debe tener presente que la industria textil de ese Principado no sólo importaba algodón de América. Otra parte provenía en bruto (desmotado y sin desmotar) del Mediterráneo y Europa, y especialmente, en forma de algodón hilado. Los hilos importados eran fuente fundamental, como insumo, para el desarrollo de la industria de tejidos de Cataluña. Con ellos se elaboraban especialmente las *Indianas*, que eran pintados decorativos elaborados sobre telas de algodón.

## El “hecho colonial” y la difícil sostenibilidad de la demanda del algodón neogranadino

Pese a la normativa del decreto de “comercio libre” de 1778 que habilitó el comercio directo entre Barcelona y Cartagena de Indias (junto al de Santa Marta el cual había sido autorizado para comerciar en forma directa con los puertos españoles en 1776)<sup>8</sup> y que se sumó a la eliminación de los aranceles a la importación del algodón americano previamente establecida (1760 y 1765), favoreciendo la instalación de la hilatura en Cataluña y la importación del algodón americano que lo sustentara; dos elementos limitaron su crecimiento y consolidación: los conflictos inter imperiales y la

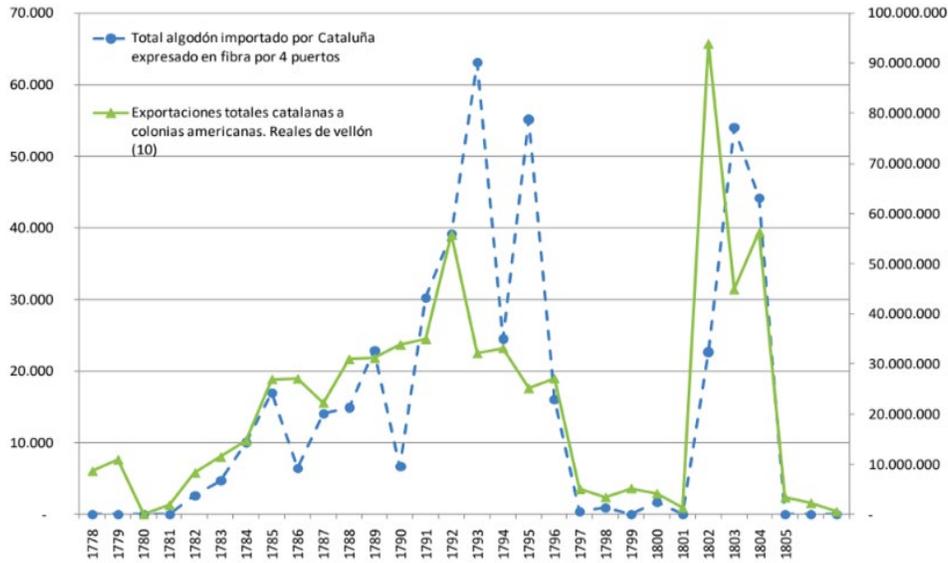
8. La bibliografía sobre la ruptura del monopolio de Cádiz es abundante. Una excelente síntesis e implicaciones sobre esta medida se encuentra en Delgado (2007) y Stein (2005).

competencia establecida por el hilo de algodón de Malta. Esta normativa de por sí sola no constituía una ventaja si no hubiera existido el empuje de las importaciones de algodón.

Cataluña, y en particular Barcelona se había constituido en el centro de la industrialización del estado español con la elaboración de *Indianas* y otros productos que tenían como insumo básico el algodón importado<sup>9</sup>.

Como se observa en el gráfico 5, existe una fuerte correlación entre las exportaciones realizadas por Barcelona a América con las importaciones de algodón de las Indias<sup>10</sup>. Era un intercambio comercial realizado entre personas particulares de las dos orillas del océano atlántico.

**Gráfico 5. Exportaciones catalanas totales a Indias (rs. vellón) e importaciones catalanas de algodón (arrobas) de Indias (1778-1807)**



Fuente: cálculos propios a partir de las cifras de importación de algodón de Cataluña (Delgado, 1981, cuadros IX y X) transformados a fibra de algodón. Las cifras de exportación total de Cataluña corresponden a García Baquero (1974, Cuadro 1) para 1778-1797 y para el lapso 1797-1807 corresponden a Stein (1993, Apéndice A, Cuadro A.3)

Desde ese momento, la Nueva Granada se constituyó en el principal proveedor de algodón bruto de Cataluña y comienza a disputar a Malta el monopolio del suministro de algodón. Las exportaciones neogranadinas no pararían hasta el año 1796, y ya en 1794 vendería más de 75 mil arrobas, cifra bastante superior a las importaciones que realizó Cataluña en ese año por menos de 43 mil arrobas<sup>11</sup>. Pero la confrontación inter imperial, la competencia de los hilos Mediterráneo y los intereses compartidos de los industriales catalanes y los comerciantes malteses impidieron un mayor flujo y continuidad en el suministro de la fibra de algodón neo-granadina.

El prometedor crecimiento de las exportaciones de algodón de la Nueva Granada a España nuevamente se vio afectado por la coyuntura de los conflictos inter-imperiales como el ocurrido entre 1793 y 1795 que enfrentó a la España borbónica con la Francia de la Revolución. No obstante, las exportaciones siguieron fluyendo a España por varios medios (comercio de aliados como Inglaterra

9. Según Thomson (1990, Cuadro 7, p.87), en 1784, Barcelona era la ciudad con mayor concentración de industrias y elaboración de indianas de Europa, superando a París, Manchester, Rúa y otras importantes ciudades industriales. No obstante Francia, Inglaterra y otros "países" producían, en conjunto, mayores cantidades que Cataluña y España.

10. El coeficiente de correlación entre las dos series fue de 71,7%.

11. Las cifras de importación de algodón de Cataluña corresponden a Delgado (1981) y las de exportación de la Nueva Granada a McFarlane (1972).

y “neutrales” como Estados Unidos). Incluso las exportaciones neogranadinas de algodón se expandieron fuertemente en el año 1794, alcanzando la astronómica cifra de 75,5 mil arrobas, cifra que superó las importaciones americanas de algodón bruto realizadas por Cataluña, por cuatro puertos, en ese año, que ascendió a 42,8 mil arrobas.

A partir de 1797, las exportaciones de algodón de la Nueva Granada desaparecen oficialmente lo que es consecuente con la eliminación casi total de las importaciones de algodón de Barcelona y del cierre del comercio de exportación, de todo tipo, de ese puerto con América. En ese año y en 1798 solamente entraron al puerto de Barcelona, por 4 puertos españoles, menos de 350 arrobas de algodón, y en el año siguiente (1799) fueron nulas. De esa manera desapareció el comercio de algodón entre la Nueva Granada y Cataluña. Por eso es poco factible encontrar cifras de exportación de la Nueva Granada en esos años<sup>12</sup>. Empero, ese cierre del comercio no afectaría mayormente la actividad económica de la cadena textil-algodón de la Nueva Granada, sustentada en la producción de géneros de algodón para el mercado interno y, seguramente, una parte importante de la producción de algodón en bruto siguió fluyendo a la Península por el mercado de “neutrales” y aliados de España y para el contrabando.

El conjunto de circunstancias aquí mencionadas explica por qué el *boom* exportador de algodón de la Nueva Granada fue de corta duración, limitada al lapso 1785 y 1796. El carácter colonial del comercio de la Nueva Granada supeditada a una metrópoli débil y a una política económica cambiante que intentaba acomodarse a los diversos intereses y relaciones de fuerza de la metrópoli determinó el ritmo y el volumen de sus exportaciones de algodón.

## Bibliografía

- Bernal, Antonio-Miguel, “‘Libre comercio’ (1778): Un primer ensayo del modelo general”, en Fontana, Josep y A.M. Bernal, et al, *El comercio libre entre España y América Latina 1765-1824.*, (1987B), Fundación Banco Exterior, Madrid.
- Beckert, Sven, *El imperio del algodón. Una historia global* (Barcelona: Ed. Crítica, 2016).
- Delgado, Josep María, *Cataluña y el sistema de libre comercio (1778-1818): Una reflexión sobre las raíces del reformismo económico*, (Barcelona: Tesis Doctorado, 25 sep. 1981).
- Delgado, Josep María “La industria algodонера catalana (1776- 1796) y el mercado americano. Una reconsideración”, (Barcelona, Manuscris, Revista d'Historia Moderna, No. 7., 1987).
- “De la filatura manual a la mecánica. Un capítulo del desenvolupament de la industria cotonera a Catalunya (1749-1814)”. (Barcelona, Homenatge a Pierre Vilar Vol. III, Recerques 23, Curial, 1990).
- *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, (Barcelona, ediciones Bellaterra, 2007).
- Hirschman, Albert O, *Salida, voz y lealtad: respuestas al deterioro de empresas, organizaciones y estados*. (FCE, México, 1ª ed. 1977)
- *La estrategia del desarrollo económico*. (FCE, México, 4ª. Reimpresión, 1981).
- McFarlane, Anthony, “The Rebellion of the Barrios: Urban Insurrection in Bourbon Quito”, en Fisher, Jhon y otros (1990), *Reform and Insurrection in bourbon New Granada and Peru*, (Boton Rouge and London, Louisiana State University Press, 1990).
- McFarlane, Anthony, *Colombia antes de la independencia*, (Bogotá, Banco de la República-Ancora Editores, 1997).
- McFarlane, Anthony, “El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)”. (Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1972), ACHSC, No. 6-7.

12. No obstante, Sánchez y Valls (2015, cuadro 7) muestran cifras que revelan que la Nueva Granada siguió siendo predominante en la provisión de algodón a Cataluña. Sin embargo, presentan porcentajes y no valores absolutos por lo que las cantidades podrían ser ínfimas. Según estos investigadores, en el lapso 1797-1801 el origen del algodón en rama vendido por los corredores de cambio de Barcelona era la Nueva Granada (lo que ellos llaman anacrónicamente “Colombia”) el cual participó con el 32.7% del total; en 1802-1804 fue del 24.3% y en 1805-1808 del 21.5%. No obstante, una parte significativa del algodón vendido por los corredores quedó sin especificar su procedencia, que en el primer lapso ascendió a 37.1%. Probablemente una parte importante de ese algodón en rama podría tener como origen la Nueva Granada. También presentan la procedencia y el volumen del algodón comprado por Erasmo Gónima: “Colombia” proveyó en promedio entre 1799 y 1802 cerca de 640 arrobas anuales, siendo ese virreinato (Nueva Granada) el proveedor mayoritario de ese industrial, excepto en 1802 cuando fue superado por Motril. En 1803 desaparecen las compras provenientes de “Colombia” (Cuadro 8).

- Sánchez, Alejandro (1992), "La indianería catalana" (Revista de Historia Industrial, No I., 1992).
- Sánchez, Alex y Francesc Valls-Junyent, El mercado del algodón en Barcelona durante la crisis del Antiguo Régimen, 1790-1840, (Barcelona, Revista de Historia Industrial No. 58, Año XXIV, Número especial, 2015).
- Nadal, Jordi, Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial, (Barcelona, Ed. Ariel, 1992).
- El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913, (Barcelona, Crítica-Ariel, 2009).
- Stein, Stanley y Barbara Stein, Plata, Comercio y Guerra. España y América en la formación de la Europa moderna, (Barcelona, Editorial Crítica, 2002).
- El apogeo del imperio. España y la Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789, (Barcelona, Editorial Crítica, 2005).
- Thomson, James, La indústria d'indianes a la Barcelona del segle XVIII, (Barcelona, L'avenç-Sociedad catalana d'estudis històrics, 1990).
- A distinctive industrialization, Cotton in Barcelona, 1728-1832, (Barcelona, Cambridge University Press, 1992).

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

Comerciantes, negociantes y empresarios

# En la hora de mi muerte

José Moisés Pineda Salazar  
Fundación Juan José Nieto

Educador, Experto en Relaciones Industriales de la Universidad del Norte.  
Especialista en Sociedad y Cultura del Caribe de la Universidad Simón  
Bolívar. Estudios en Derecho Internacional Humanitario de las Universidades  
Libre de Colombia, Externado de Colombia, Diplomado en Solución  
de Conflictos de la South Eastern (FLA) y del CICR. Investigador con  
especificidad en Historia de la Ciencia en Barranquilla- Colombia.  
[moisepinedasalazar@yahoo.com](mailto:moisepinedasalazar@yahoo.com)

# En la hora de mi muerte

José Moisés Pineda Salazar

Fundación Juan José Nieto

## Resumen

**Pregunta problema:** ¿Murió Francisco Javier Cisneros en condiciones de extrema pobreza?

**Metodología:** Etnográfica

**Fuentes:** Diarios de época: El Promotor, El Industrial. Trabajos de: Alberto Mayor Mora-Hernan Horna- Rafael M Merchán- Gustavo Arias De Greiff- Pilar Lozano y Cristina Salazar-Eusebio Leal Spengler- René González Barrios- Raúl Izquierdo Canosa, Evelio Traba- Joel Murlot Mercaderes- José Castillo Zúñiga- Hugo Crombet Bravo- Milagros Galvez Aguilera.

**Descripción:** *Se reconstruyen las circunstancias sociales, económicas y políticas en las que murió el Ingeniero Cubano Francisco Javier Cisneros en la Ciudad de Nueva York el 7 de Julio de 1898, que coincidieron con los momentos cruciales en los que los Estados Unidos de Norteamérica hicieron causa común, e interesada, con los independentistas cubanos.*

Francisco Javier Cisneros Correa fue fundador de Puerto Colombia. Estuvo vinculado a los Ferrocarriles del Cauca, Antioquia, Bolívar y Cúcuta; a los Contratos de Privilegio del Muelle de Puerto Colombia y de sus anexos; del Tranvía de Barranquilla, del Telégrafo, del Transporte y del Correo Fluvial, entre las muchas empresas que lo hicieron el extranjero más poderoso e influyente en la Colombia Decimonónica. Cisneros, desde la década de los años 1870, desde Popayán, Bogotá y Barranquilla, construyó una red de simpatizantes, colaboradores y aportantes económicos a la Independencia Cubana.

Cisneros y otros personajes “borrados” de la historiografía oficial, empiezan a ser estudiados por la Academia Cubana.

Bajo el formato de CRÓNICA HISTÓRICA se da respuesta a la pregunta problema.

**Palabras Claves:** Cisnerismo Ferrocarriles Muelles Tranvías Independencia Cuba

## Presentación (serie de diapositivas)

1- “**EN LA HORA DE MI MUERTE**. Me permito hacer la presentación de un “Libro/ Periódico”. Es una modalidad de difusión masiva de contenidos impresos que, aprovechando las ventajas y posibilidades que en materia de costos ofrece el tiraje en rotativas, busca lograr los objetivos de un tabloide en cuanto a su alcance masivo, su distribución gratuita, su portabilidad, lecturabilidad, circulación y su conservación en hemerotecas y fondos documentales, que lo hacen atractivo para la inversión publicitaria para su publicación.

2- Esta edición se hizo con el apoyo de las siguientes instituciones: Gobernación del Departamento del Atlántico, Alcaldía Distrital de Barranquilla, Fundación Tecnoglass,

Fundación Nueva Ciudad, Fundación Juan José Nieto, Fundación Promigas, Fundación Marsolaire, y Fundación Puerto Colombia. Con sus aportes, ellas hicieron posible no sólo su producción y publicación, sino también su difusión y su presentación en el 2018, en el Coloquio Internacional “El Caribe que nos une” (Festival del Fuego) en la ciudad de Santiago de Cuba y en La Habana; en Medellín, en el Festival del Riel en el Municipio Francisco Javier Cisneros, en el Municipio de Puerto Colombia y, un año después, en el Congreso Nacional de Historia que celebramos en esta Ciudad de Armenia.

3- La experiencia vivida en 1992, cuando abordé por vez primera la historia de este prócer ante audiencias cubanas, me sugiere que es necesario hacer la claridad de que este trabajo no se refiere ni a Gaspar Betancurt Cisneros, ni a Salvador Cisneros Betancurt, sino al Ingeniero FRANCISCO JAVIER CISNEROS CORREA nacido en Santiago de Cuba en 1836, quien solicitó la Ciudadanía Norteamericana con tal de no ostentar la Española como le correspondía. Un cubano que contribuyó en forma significativa a la modernización empresarial, institucional y política de la Republica de Colombia, entre 1874 y 1898.

4- El 31 de Mayo de 1898, FRANCISCO JAVIER CISNEROS CORREA, abordó el Vapor Trasatlántico “Aleine” de la Compañía ATLAS rumbo a la Ciudad de Nueva York, acompañado por sus sobrinas/hijas/ María y Emma Cisneros, saliendo del muelle de Puerto Colombia que él mismo había diseñado y construido y que por entonces era considerado como el tercer muelle más largo del mundo, después del Muelle de South Hampton y del de Liverpool.

5- En Nueva York, en el Aristocrático Hotel Winsord, ubicado en la Quinta Avenida de Manhattan entre las calles 46 y 47 y al que José Martí llamó *Hogar Natural* de Emperadores, Reyes, Presidentes, Diplomáticos, *Millonarios de Bolsa* y *Artistas de Nota*, murió FRANCISCO JAVIER CISNEROS CORREA el día 7 de Julio de 1898, a las 6:30 de la tarde, víctima de las complicaciones propias de la Enfermedad de Bright. Este solo hecho, desvirtúa la pretendida condición de mítica pobreza con la que se ha querido rodear su fallecimiento.

6- La enfermedad de Bright, es conocida como GLOMERULONEFRITIS PARENQUIMATOSA, o HIDROPESIA. Se manifiesta por hipertensión arterial, retención de líquidos, dolor de espaldas, vómitos, fiebres, insuficiencia respiratoria aguda, baja eliminación de líquidos y sangre en la orina. En el caso de Cisneros, su cuadro clínico había llegado a ser una condición crónica.

7- En el Siglo XIX el estado de deterioro, y la condición crónica de un paciente renal, ocurrían por regla general. Uno de los tratamientos, el de las sangrías, era lo más aproximado a lo que hoy llamamos diálisis, pero solo en la etapa de sacar la sangre envenenada, sin limpiarla ni reponerla, de ahí su inutilidad.

A la sangría se sumaban el uso de la digitalina para el tratamiento de la hipertensión con el fin de disminuir la presión sobre los riñones; además del uso de aspirina, opiáceos, morfina, estramonio y canabis índica, acompañados por los no menos perniciosos y contraproducentes, compuestos de mercurio, para mitigar las fiebres, la tos, el asma y las flemas.

8- Esta descripción del cuadro clínico de FRANCISCO JAVIER CISNEROS CORREA de acuerdo con las reseñas de la época, se hace para buscar respuestas sobre los motivos que llevaron a “*un casi MORIBUNDO*” a emprender una travesía marítima entre Puerto Colombia/ Barranquilla y Nueva York, cuando la sana lógica recomendaba no movilizar al paciente.

¿Por qué y para qué? ¿Cuáles eran sus Motivos y su Misión?

La búsqueda de tratamiento científico para sus dolencias en Nueva York, no sólo no es suficiente, sino que es contradicha por las prácticas médicas y los tratamientos que en Barranquilla y en Norteamérica estaban igualmente disponibles para cualquier persona con su rango social, bienes de fortuna y condición médica.

La explicación hay que buscarla en los antecedentes del personaje en relación con las Guerras de la Independencia en Cuba y en los sucesos que por esos meses registraba la prensa, en los mensajes que circulaban por el cable submarino y en las noticias que traían los viajeros que daban cuenta de lo que local e internacionalmente se había desencadenado en torno a “*la cuestión cubana*”.

9- Con fundamento en los escritos publicados con ocasión de su muerte en Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cali, Londres, Nueva York, Tampa, Key West, Hamburgo, Liverpool y otras ciudades; considerando los compilados por su Secretario Rafael María Merchán en “*In Memoriam Francisco Javier Cisneros*”, una publicación financiada por la empresa del Ferrocarril de Antioquia, tomé la decisión de ensayar unas explicaciones sobre los motivos de este viaje a la muerte,

10- Afirmando que ellos estuvieron asociados con lo que sus contemporáneos y conmlitones llamaron: “LA PEOR DE LAS PESADILLAS”

11- Todo apuntaba a que los Estados Unidos impulsarían el conflicto de La Isla con España para luego, validos de su condición de árbitro y de “*amicus curiae*”, poder intervenir en Cuba “*para quedarse con ella*”. Eso lo habían pronosticado José Martí, Antonio Maceo, Máximo Gómez y Calixto García, años antes del inicio de “La Guerra Necesaria” que se desató en Febrero de 1895 con el Grito de Baire. No en vano, los mismos estadounidenses lo habían dicho en el Congreso convocado por Simón Bolívar en Panamá cuando dijeron que *Cuba caería en sus manos como una manzana madura*. Así ocurrió hasta 1902, luego de que el 24 de Febrero 1899, Máximo Gómez hiciera su entrada triunfal en La Habana encabezando las Tropas Mambisas, los ejércitos rebeldes.

12- Cuba pasaría de ser una Colonia Española a una neocolonia o protectorado americano. Las tensiones, conflictos y desavenencias entre las élites conductoras de la política y de la guerra permitían pronosticar y algunos, como Francisco Javier Cisneros, con una visión pragmática lo consideraron necesario para evitar conflictos bélicos internos, verdaderas guerras civiles *al momento del reparto del botín de los vencedores*. Así lo había vivido Cisneros en Colombia donde, sesenta años después de la salida del último soldado español, las guerras fratricidas se prolongarían hasta más allá de la mitad del Siglo *XX*.

13- Durante treinta años, desde el Grito de Yara y las aventuras bélicas de Narciso López, pasando por el Pacto del Zanjón al que se opusieron Maceo y sus seguidores bajo la premisa de que no podía haber Nación Cubana con esclavitud y sin independencia absoluta de España, hasta las previas de “*La declaración Conjunta*” en la que Estados Unidos tomó partido a favor de Cuba y le declaró la guerra a España, resultaba claro que REFORMISTAS, AUTONOMISTAS, ANEXIONISTAS e INDEPENDENTISTAS no habían logrado llegar a un acuerdo básico sobre el papel que España y los Estados Unidos de Norteamérica deberían cumplir en el devenir político, social y económico cubano.

Como era de esperarse, aquellas disputas fueron aprovechadas tanto por España como por los Estados Unidos al somatén de “*Cuba seguirá siendo española*”, en oposición al de “*América para los americanos*”.

14- Entre el patriciado criollo, incluyendo al mismo Francisco Javier Cisneros Correa, el fantasma de la Revolución Negra de Haití se cernía sobre una sociedad en cuyas élites predominaban la piel blanca y las raíces ibéricas, que veían como una posibilidad indeseable la de una nación manejada por negros que, al decir del común, *son buenos, heroicos y fuertes para el combate pero no idóneos para gobernar*.

15- Así mismo, Francisco Javier Cisneros era consciente de que la Revolución Industrial que trajo consigo la Máquina a Vapor,

16- Encontraba en la esclavitud fuera negra, blanca o culí, un escollo insalvable para la expansión capitalista y que, por lo mismo, debía ser removida.

En algunas etapas de la historia de los Estados Unidos, la supresión de la esclavitud, la igualdad plena de los seres humanos ante la Ley, fue considerada como un elemento pernicioso que no se podía permitir que ocurriera en Cuba, por la proximidad de la Isla con el Sur de los Estados Unidos.

Tal argumento fue usado por los norteamericanos, para impedir que Simón Bolívar condujera los ejércitos necesarios para la Independencia cubana desde 1826, en el entendido de que la “*Nueva Potencia*”, los Estados Unidos de Norteamérica, haría lobby diplomático para lograr que España reconociera la Independencia de los países suramericanos.

17- Las élites de los hacendados y productores de azúcar, los vegueros, los artesanos y sindicatos del tabaco, los mineros, los ganaderos, los comerciantes importadores de bienes terminados, los contrabandistas y los cultivadores de algodón; los criollos, los mestizos, los culíes y los negros que se entrecruzaban en toda la economía cubana, no atinaban a ponerse de acuerdo acerca de lo que resultaba mejor para la suerte de la República, y, a conveniencia, hacían alianzas con los unos y con los otros. Con España y con los Estados Unidos.

30 años contados a partir de 1868, no fueron suficientes para lograr un acuerdo entre las elites cubanas, aunque sí fueron útiles para potenciar el despegue fabril de Barranquilla/Sabanilla en Colombia.

18- Los militares y los civiles, entendiendo por estos últimos a los “*políticos*”, no sólo participaban de divergentes puntos de vista acerca de la organización del Estado y de los negocios, sino que tenían dificultades para establecer los límites de las esferas hasta las que podía extenderse la preeminencia de los unos y de los otros, en las tareas estratégicas de la conducción de la guerra, la organización del Estado, la conformación del Gobierno y la protección de los Negocios.

*La guerra es una cosa muy seria para dejarla en manos de los militares* dirían los unos.

O, *los políticos no entienden de la guerra y sus urgencias*, afirmarían la contraparte.

Aunque, al final, habría de reconocerse que una guerra en manos de militares deriva en barbarie, igual se concluía que un gobierno en manos de los políticos se haría en desdoro de los militares. Cosa que así ocurrió.

Producen grima los relatos registrados en los Diarios de Máximo Gómez y de José Rogelio Castillo, que describen el peregrinaje de los antiguos combatientes por los laberintos de la burocracia construida, controlada y manejada por los políticos, en procura de un *destino oficial* o de una pensión que les permitiera subsistir decorosamente a ellos y a sus familias.

19- Los niveles de barbarie a los que llegó el conflicto hispano/cubano, hoy nos hacen recordar el Holocausto Judío en el Siglo XX. Aquel genocidio se cometió bajo la directriz que agenciaba el Gobernador Valeriano Weyler afirmando que “*una guerra no se gana repartiendo caramelos sino matando al enemigo*” así justificaba el Jefe Español la carnicería que él dirigía personalmente entre 1896 y 1897. Inspirado en las recomendaciones del Obispo de La Habana Juan Bautista Casas, las gentes del campo fueron obligadas por Weyler, a “*concentrarse*” en las ciudades como una forma de quitarles base social y recursos a las guerrillas cubanas.

Intencionalmente, como arma de guerra, las ciudades quedaron desabastecidas. Se calcula que fueron más de 300.000 los que murieron de hambre y por las enfermedades, a consecuencia de aquella práctica violatoria del Derecho de Gentes. Otro tanto fueron los muertos originados por el incendio de los ingenios y las plantaciones, de los hatos y los cultivos por parte de las fuerzas mambises. Todas ellas, prácticas violatorias del Derecho de Guerra.

20- La ferocidad y la persistencia de aquel conflicto armado, que ya duraba más de 30 años, empezó a afectar significativamente los negocios y a poner en riesgo los intereses de los inversionistas extranjeros que surtían el mercado de La Isla o que producían en ella.

Dada la riqueza de la economía cubana, su importancia para el sostenimiento del Situado Fiscal Español y para los negocios a escala mundial, las acciones de las bolsas de Nueva York, Londres y Madrid amenazaban con venirse al suelo.

21- Las divergencias entre los Mambises habían llegado al extremo de lo no conciliable. Al punto de que, finalmente, el campo quedó escindido entre TRANSIGENTES e INTRANSIGENTES, lo que llevó a algunos de sus dirigentes a la toma de decisiones en las cuales, desde el punto de vista ético, el valor de la vida quedó subordinado al de la Libertad, al de la Independencia Absoluta y al de los intangibles del Honor y de la Dignidad Personal.

En este contexto de la Autonomía Personal, en el que los motivos hacen la diferencia entre el Heroísmo y la Imprudencia, algunos autores sitúan las decisiones tomadas por José Martí y Antonio Maceo, que los condujeron a la muerte.

22- Cuando las circunstancias políticas, militares y sociales habían llegado a un estado de cosas en el que, desde la mirada y la acción de España, solo era posible la sumisión o la represión, muy a pesar de la intervención del mismo Papa León XIII a quien la Regente de España le había hecho saber que “*Cuba será siempre Española*”, quedó establecido que no había solución distinta a la de vencer o morir en la guerra.

23- La solución política se había agotado.

Para los mambises cualquier propuesta política, como la del Estatuto de Autonomía de 1897, sonaba a “engaño”, a trampa: “*200.000 soldados españoles no pudieron derrotarnos. Ahora, cuando España ya no puede mandar más soldados, cuando no tiene manera de sostener la guerra, entonces nos manda propuestas de autonomía*” Para aquellos días de inicios de 1898, entre el mambisado se daba por cierto que la guerra estaba ganada.

24- Sin embargo, desde finales del año anterior, la maquinaria propagandística de los Estados Unidos, apuntaba a construir una opinión pública favorable, no ya a la Independencia de Cuba, sino a la expulsión de España del ámbito caribeño en donde era mostrada como una dificultad para la expansión del capitalismo americano que precisaba más mercados, pluralidad política y diversidad de proveedores.

Desde la prensa se amplificaban las tensiones entre ambos países que estuvieron signadas por manifestaciones hostiles contra los Estados Unidos, el asesinato de funcionarios consulares y la malhadada misiva privada, dirigida al político español José Canalejas, en la que Embajador Español en Washington- Enrique Dupuy De Lome- calificaba al Presidente McKinley como *débil, populista y politicastro*. Este documento fue sustraído subrepticamente por la insurgencia mambisa y entregado al New York Journal, que la exhibió y promovió como “*la peor ofensa, jamás inferida a los Estados Unidos*”

25- A ello se sumó el hundimiento del Maine, Barco de Guerra Americano, fondeado en la Bahía de La Habana. Según unos, el desastre ocurrió a causa del incendio producido por el carbón bituminoso con el que se alimentaban sus calderas, situadas cerca de los depósitos de pólvora y armas.

Y, según otros, aquello obedeció “*a la acción de un torpedo disparado desde la orilla por complotados españoles*”. Esta última fue la versión vendida por la prensa amarillista de la época y aceptada como cierta por la opinión pública norteamericana.

26- Planteadas las cosas de esta manera, las élites Cisneristas, formadas por connacionales, amigos, socios económicos y seguidores de FRANCISCO JAVIER CISNEROS residentes en la Ciudad de Barranquilla y que se expresaban en el Semanario “*El Promotor*”, consideraban que las opciones que le quedaban a Cuba eran desesperanzadoras: La tutela administrativa, fiscal y política norteamericana; la ocupación colonial y militar yanky o la asimilación política, administrativa, militar y cultural de Cuba por los Estados Unidos.

27- La experiencia de Cisneros - El Empresario Extranjero obligado a la neutralidad- durante 30 años en el Perú y en Colombia, sin lugar a duda, le daba la posibilidad de *mirar los acontecimientos de Cuba en el espejo de la Historia Colombiana*. Un país en el que, luego de 60 años de haber salido el último soldado español del suelo patrio, las facciones y los partidos continuaban en guerras intestinas entre credos y tendencias políticas irreconciliables.

28- Colombia le había mostrado a Cisneros cómo los conflictos políticos entre nacionales superaban la capacidad de avenimiento y conciliación desde la institucionalidad masónica que hogaño, en Cuba y en Colombia, había servido de “*correa de transmisión*” para movilizar y cambiar las instituciones coloniales por otras que encarnaran los ideales republicanos, de libertad, Independencia e Igualdad, pero que en el presente, no servía para tramitar el conflicto político interno.

29- Conclusión

Así pues, acicateado por la necesidad de comunicar el mundo de recuerdos, emociones, juicios de valor y de responsabilidades, el de “las historias por contar” que debían bullir al interior del alma y de la memoria de aquel enfermo crónico que había decidido tomar una decisión pragmática y ecléctica a favor de la tutela americana, en pro de una INDEPENDENCIA CON LIMITACIONES como

el precio a pagar para evitarle a Cuba las guerras civiles que a Colombia le habían significado 60 años de atraso, decidí echar mano de un instrumento metodológico que permitiera alcanzar ese objetivo. Decidí hacerlo mediante la Crónica Histórica para proponer el que pudiera ser, más que un juicio histórico, un medio para la comprensión y el conocimiento acerca del legado del Cubano que al lado de otro Santiaguero, PEDRO ROMERO- el Héroe de la revuelta popular de la Independencia de Cartagena- vino a ser el más destacado de la historia colombiana en todo el Siglo XIX: FRANCISCO JAVIER CISNEROS CORREA.

Este es el trabajo que vengo entregando a la Comunidad Académica en Cuba y en Colombia y el segundo que pongo a su disposición.

Desde Santiago de Cuba, La Habana, Barranquilla, Puerto Colombia, Medellín y del Municipio de Cisneros; desde las Provincias Cubanas y de los departamentos de Bolívar, Antioquia y Cauca, en Colombia, espero que A la Hora de mi muerte sea útil al propósito de “acercar las dos orillas”.

## Bibliografía

- Alberto Mayor Mora, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia* (Bogotá, Banco de la República, El Ancora Editores, 1999)
- Alonso Valencia Llano, Luis Javier Ortiz Mesa y Juan Fernando Duarte Borrero, *La revolución de Melo en las provincias del Cauca, Tomás Cipriano de Mosquera y la guerra en el Cauca entre 1859 y 1862, Guerra y sociedad en Colombia (1876- 1877) y Los radicales en Santander y el caudillismo de Solón Wilches*, en *Las guerras civiles desde 1830 y su proyección en el Siglo XX*, editado por Juanita Rivera Hernández (Bogotá, Ediciones Museo Nacional de Colombia, 2001) 73-145.
- Apolinar Díaz Callejas y Roberto González Arana, *Colombia y Cuba, Del distanciamiento á la cooperación* (Bogotá: Ediciones Uninorte, 1998) 3-36.
- Arquidiócesis De Santiago de Cuba. Archivo Histórico. Libro 14. De Bautizos 1831-1838 Folio 121V Numero 19. De Cuba. Partida de Bautismo de Francisco Javier Cisneros Correa. 4 de Febrero de 1837.
- Clara Emma Chávez Álvarez. *Hacedora de la bandera cubana. Emilia Margarite Teurbe Tolón y Otero* (La Habana, Ediciones Boloña. 2010) 63-71.
- Donaldo Bossa Herazo, *Biografía del Prócer Pedro Romero Porras* (Cartagena de Indias, Fundación Universitaria Colombo Internacional, 2011) 1-31
- El Promotor, Periódico de Barranquilla. Serie Enero- Diciembre, N° 1334-1386 (1898)
- Eusebio Leal Spengler, *Carlos Manuel de Céspedes. El Diario perdido* (La Habana, Ediciones Boloña, 2018)
- Gustavo Arias De Greiff. *La segunda mula de hierro. Historia de los Ferrocarriles Colombianos a través de sus Locomotoras* (Bogotá, Panamericana Formas e Impresos, 2006) 43-73.
- Hugo Crombet Bravo, *La Expedición del Honor* (Santiago de Cuba, Editorial Oriente, 2013)
- Isidoro Medina Patiño, *El Tesoro de Tacón. Memorias en Pasto, Popayán y Cuba* (San Juan de Pasto, Editorial Visión Creativa, 2013), 23-66.
- Javier Ortiz Cassiani, *Un diablo al que llaman tren. El ferrocarril Cartagena- Calamar* (Bogotá, Fondo de Cultura Económica SAS, 2018), 15-67
- Joel Murlot De Mercaderes. “*La Santiaguera que amamantó a Bolívar*”. Santiago de Cuba. Inédito. 2017
- José L. Franco, *Antonio Maceo. Apuntes para una historia de su vida*. Tomo I (La Habana, Ediciones Universidad de La Habana Ciencias Sociales, 1975 ) 37-158
- José L. Franco, *Antonio Maceo. Apuntes para una historia de su vida*. Tomo III (La Habana, Ediciones Universidad de La Habana Ciencias Sociales, 1975 ) 319-366
- José Rogelio Castillo Zúñiga. *Autobiografía* (La Habana: Centenario. Editorial de Ciencias Sociales, 1973. ) 63-87. 418-449.
- Lilian María Aróstegui Aróstegui. “*El ferrocarril de Puerto Príncipe a Nuevitas*”. En *Trocha 1435. Los Ferrocarriles en Cuba*, ed por Colectivo de Autores (La Habana: Instituto Cubano del Libro, Editorial Ciencias Sociales, 2009), 81-100.
- Manuel Díaz Ceballos. “*La Junta. ¿Qué lugar ocupa entre las primeras locomotoras de Cuba?*”. En *Trocha 1435. Los Ferrocarriles en Cuba*, editado por Colectivo de Autores (La Habana: Instituto Cubano del Libro, Editorial Ciencias Sociales, 2009), 3-16.

- María Teresa Ripoll, Alfonso Múnera, “Ganadería, ingenios y refinerías en el Caribe colombiano, 1880-1930”, “Pedro Romero: el rostro impreciso de los mulatos libres”, *Del Caribe. Acerca del Caribe colombiano*, N.º 59 (2013): 42-59.
- Mary Ruíz de Zárate, *Fue santiaguera la progenie del Libertador*, en Cruzada de Libertad. Venezuela por Cuba, por René González Barrios (La Habana, ediciones Verde Olivo, 2005), 27-42.
- Miguel Goenaga. *Lecturas Locales. Crónicas de la Vieja Barranquilla. Impresiones y Recuerdos* (Barranquilla, Imprenta Departamental, 1953), 5-55
- Milagros Gálvez Aguilera, *Expediciones navales en la guerra de los diez años. 1868-1878* (Ciudad de La Habana, Ediciones Verde Olivo, 2000)
- Milagros Gálvez Aguilera, *La marina de guerra Mambisa* (Bogotá. D.C, Instituto Cubano del Libro, Editorial Ciencias Sociales, 2004), 4-33. 41-56. 207-217.
- Milton Zambrano Pérez, *El desarrollo del empresariado en Barranquilla. 1880-1945* (Barranquilla, Fondo de publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1998)
- Nidya Sarabia, *La memoria y el tiempo* (La Habana, Ediciones Verde Olivo, 1996), 151-170.
- Olga Portuondo Zúñiga, *Cuba Colombia. La historia compartida* (Santiago de Cuba, Casa Caribe y Editorial Oriente, 2013), 37-63.
- Oscar Zanetti y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar* (La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987) 31-50. 117-152.
- Pilar Lozano y Cristina Salazar, *Francisco Javier Cisneros. El que comunicó con rieles las comarcas* (Bogotá, Ediciones Colciencias. 1997.
- Raúl Izquierdo Canosa, *La reconcentración. 1896-1897* (La Habana, Ediciones Verde Olivo, 1997), 14-27. 76-81.
- Redacción, “¿Departamento de Mompós o Departamento Agrandado del Atlántico?”, *El Economista* N.º 1: (1954). Fotocopias sueltas.
- Ronaldo Rodríguez, *La última querrela de la Revolución: la Asamblea del Cerro y Máximo Gómez*, en Ana Cairo, Máximo Gómez: 100 años (La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 2006), 151-223.
- Sergio Solano De Las Aguas y Jorge Conde, *Elite Empresarial y desarrollo Industrial en Barranquilla. 1875-1930* (Barranquilla, Ediciones Uniatlántico.,1993)
- Sergio Solano De Las Aguas, “Puertos, Sociedad y Conflictos en el Caribe Colombiano.1850-1930.” (Cartagena. Universidad de Cartagena. Observatorio del Caribe Colombiano. 2001)
- Theodore Leisen, *Memoir. Francisco Javier Cisneros, M. Am. Sec.C. E*, en *A la Memoria de Francisco Javier Cisneros. 1836-1898*, editado por Rafael María Merchán (Bogotá, Imprenta La Luz, 1900), 5-13. 127-128.
- Yenifer Castro Viguera, *El Club San Carlos. La Casa del Pueblo Cubano en Cayo Hueso* (La Habana, Centro de Estudios Martianos, 2017), 209-241.

## Libros electrónicos

- Almario, Oscar. “José Rogelio Castillo: De los Andes al Caribe por la Independencia de Cuba” file:///D:/Downloads/20229-68142-1-PB%20(1).pdf Versión en PDF Consultado en Marzo 2016
- Álvarez Pedrozo Antonio. “Miguel De Aldama”: Academia de Historia de Cuba. Trabajo leído por el Académico Correspondiente Dr Antonio Álvarez Pedroso en Recepción Pública el día 10 de Mayo de 1948. Versión en PDF. <http://www.latinamericanstudies.org/book/aldama.pdf> Consultado en Febrero de 2016.
- Ansaldo, Waldo. “Por Patria entendemos la vasta extensión de ambas américas El proyecto de Unidad Latinoamericana en perspectiva histórica. Consultado Marzo de 2017
- Versión en PDF <https://es.scribd.com/document/317086629/Waldo-POR-PATRIA-ENTENDEMOS-LA-VASTA-2-pdf> Consultado en Febrero 2105
- Ayuntamiento de Santiago de Cuba “Representaciones documentadas del muy ilustre ayuntamiento de Santiago de Cuba y otras Corporaciones a la Reyna Nuestra Sra”. Santiago de Cuba. Imprenta de la Real Sociedad Económica. 1835. Consultado Abril 2015. [https://books.google.com.co/books?id=m\\_jK-ogunB50C&pg=PA51&lpg=PA51&dq=cuba+hilario+cisneros&source=bl&ots=9bdEV4rREN&sig=NMD4xL-ql-98PcH4gCcEYTWML4&hl=es&sa=X&ved=0ahUKewiOzuyJ2uPaAhWhw-VkKHWD2CYM4ChDoAQgwMAI#v=onepage&q=cuba%20hilario%20cisneros&f=false](https://books.google.com.co/books?id=m_jK-ogunB50C&pg=PA51&lpg=PA51&dq=cuba+hilario+cisneros&source=bl&ots=9bdEV4rREN&sig=NMD4xL-ql-98PcH4gCcEYTWML4&hl=es&sa=X&ved=0ahUKewiOzuyJ2uPaAhWhw-VkKHWD2CYM4ChDoAQgwMAI#v=onepage&q=cuba%20hilario%20cisneros&f=false)

- Casas Juan Bautista. Pbro. *“La Guerra Separatista de Cuba. Sus causas medios de terminarla y de evitar otras”*. Madrid. Est. Tipográfico de San Francisco de Sales. 1896.  
<https://pozonlanio.cf/shared/ebooks-internet-descarga-gratuita-la-guerra-separatista-de-cuba-sus-causas-medios-de-terminarla-y-de-evitar-otras-classic-reprint-fb2.html>. Versión PDF. Consultado en Marzo de 2015
- Gómez Máximo. *Diario de Campaña* file:///D:/Downloads/diario-de-campaña-del-mayor-general-maximo-gomez%20(3).pdf Versión PDF. Consultado en Noviembre de 2015
- Hernández González Manuel. *“Emilia Casanova, Heroína De La Independencia De Cuba”* en Dossier Feministas. 15 Mujeres en la Historia. Heroínas, damas y escritoras (Siglos XVI- XIX). <https://www.raco.cat/index.php/DossiersFeministas/article/viewFile/257301/344392> Consultada en Abril de 2015
- Martí José. *Diario de Campaña (Cabo Haitiano a Dos Ríos)*. <http://www.biblioteca.org.ar/libros/1940.pdf> Consultado en Mayo de 2015
- Martí José. *“Obras Completas- Edición Crítica”* Tomo IX. La Habana. Centro de Estudios Martianos. 2004. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Cuba/cem-cu/20150114044627/Vol09.pdf> Versión PDF. Consultado en Marzo de 2014
- Merchán. Rafael María. *“A la Memoria de Francisco Javier Cisneros”*. Bogotá. Imprenta La Luz. 1900. Consultado en Marzo de 2016. file:///D:/Downloads/A%20la%20memoria%20de%20Francisco%20Javie%20-%20Merchan,%20Rafael%20Maria%20(2).pdf Versión PDF.
- Maza Miquel, Manuel Pablo S.J , *“El Clero y los Obispos españoles de Cuba frente a la Independencia”* Consultado en Marzo de 2016. <http://vidacristianaencuba.com/vcristiana/index.php/articulos/sabia-V./700-el-clero-y-los-obispos-esp%C3%B1oles-de-cuba-frente-a-la-independencia.html> Versión PDF.
- Rircard Serge, *“La revolución confiscada: Teodoro Roosevelt y el nacimiento de la república de Cuba”* Consultado en Febrero 2015. <http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/364/370>
- Tur Francesc, *“Valeriano Weyler y la reconcentración cubana: ¿héroe o carnicero?”* Consultado en Marzo 2018. <https://serhistorico.net/2018/02/16/valeriano-weyler-y-la-reconcentracion-cubana-heroe-o-carnicero/>

## Blogs

- Cardona Tobón, Alfredo, 2011. *“Colombianos en la Independencia de Cuba* Blog Historia y Región. Consultado en Marzo de 2015. <http://historiayregion.blogspot.com.co/2011/10/colombianos-en-la-independencia-de-cuba.html>
- Guerra Díaz, Ramón.2010. *“José De La Luz y Caballero. Apreciaciones martianas”*. Blog de Monografías. Com. Consultada en Febrero de 2015, <http://blogs.monografias.com/marti-otra-vision/2010/10/05/jose-de-la-luz-y-caballero-apreciaciones-martianas/>
- Larrúa Guedes, Salvador. 2011. *“El Clero Cubano durante las Guerras de la Independencia. Primera y Segunda Parte”* Blog Baracutey Cubano. Consultado en Marzo de 2015. <http://baracuteycubano.blogspot.com.co/2011/03/salvador-larrua-el-clero-cubano-durante.html> <http://baracuteycubano.blogspot.com.co/2011/03/salvador-larrua-guedes-el-clero-cubano.html>
- Mourlot De Mercaderes, Joel. 2011. *“Francisco Javier Cisneros Correa: General mambí, ‘padre de la modernidad de Colombia, ‘rey de los rieles en varios lares...”* Blog de Joel Mourlot. Consultado en Marzo 2015. <http://joelmourlot.blogspot.com.co/2011/12/lea-proximamente.html>
- Mourlot De Mercaderes Joel. 2011. *“La Muerte de Antonio Maceo”* Cuba y su Historia. Blog de Joel Mourlot. Consultado en Marzo de 2016. <http://joelmourlot.blogspot.com/2011/10/sobre-la-muerte-de-antonio-maceo.html>
- N.D. 2014. *“Francisco Javier Cisneros Pionero del Transporte”*. Blog Fácil de Hacer. Generalidades. Consultado en Octubre de 2014. <http://lo-generalidades.blogspot.com.co/2014/09/pionero-del-transporte-1.html>
- N. D. 2012. *“The Lost Windsor Hotel -- 5th Avenue and 46th Street”*. Blog Daytonian Manhattan. Consultado en Marzo 2015. <http://daytoninmanhattan.blogspot.com.co/2012/11/the-lost-windsor-hotel-5th-avenue-and.html>

## Consultas en línea

- Abreu Cardet, José. 2016. *Radioangulo.cu. Análisis sobre la gran resistencia: Cuba desde 1868 hasta 1878* Consultado Junio 2016. <http://www.radioangulo.cu/memoria-holguinera/10608-analisis-sobre-la-gran-resistencia-cuba-desde-1868-hasta-1878>
- Acebo Meireles, Waldo. 2017. “*La última Expedición*”. Consultada en Diciembre de 2017. <https://www.cubaencuentro.com/cuba/articulos/la-ultima-expedicion-1-331242>
- Admin.. 2011. “*La Logia Fraternidad N°1*”. Consultada en Febrero 2015. <http://cubamason.forosactivos.net/t4112-logia-fraternidad-no-1>
- Amores Corredano Juan Bosco. 1998. “*La iglesia cubana y la Revolución de Independencia (1868-1898)*” Consultada en Marzo de 2015. <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/coloquios/id/1304> Versión PDF.
- Bastian Jean Pierre. 1998. “*Emancipación Política de 1898 e influencia del protestantismo eb Cuba y Puerto Rico*”. Consultada en Marzo 2015. [file:///D:/Downloads/Dialnet-EmancipacionPoliticaDe1898E-InfluenciaDelProtestant-236837%20\(1\).pdf](file:///D:/Downloads/Dialnet-EmancipacionPoliticaDe1898E-InfluenciaDelProtestant-236837%20(1).pdf) Versión PDF.
- Céspedes, Carlos Manuel de. 1870. “*Conflictos en la Migración Carta a Hilario Cisneros, recomendándole a José Joaquín Palma*”. Consultado Marzo 2016 [http://www.crisol.cult.cu/otros/enciclopedia\\_cespedes/6/5/2/41/index.htm](http://www.crisol.cult.cu/otros/enciclopedia_cespedes/6/5/2/41/index.htm)
- Ciruelos Enjuto, Alberto. “*Santiago de Cuba. La Campaña de 1898*”. Revista de Historia. Com. Consultado en Marzo de 2016. <https://revistadehistoria.es/santiago-de-cuba-la-campana-de-1898/>
- DespertaFerro- Ediciones .com. 2017. “*La Batalla Naval de Santiago de Cuba el 3 de Julio de 1898*”. Consultada en Agosto de 2017. <https://www.despertaferro-ediciones.com/2017/07/01/batalla-naval-de-santiago-de-cuba/>
- Díaz, Manuel C. 2018. “*El hundimiento del Maine: 120 años después las hipótesis siguen siendo las mismas*” Consultada en mayo de 2018. <https://www.elnuevoherald.com/noticias/mundo/article199840264.html>
- Díaz Sigler, Ernesto. 2014. “*Andrés Cassard y La Respetable Logia “La Fraternidad” No. 387*”. Consultado en Enero 2015. <https://www.diariomasonico.com/reportajes/andres-cassard-y-la-respetable-logia-la-fraternidad-387>
- Ecured.cu, “*Ferrocarril de Sagua La Grande*”. Consultado en Marzo 2016 [https://www.ecured.cu/Ferrocarril\\_de\\_Sagua\\_la\\_Grande](https://www.ecured.cu/Ferrocarril_de_Sagua_la_Grande)
- Ecured.cu, “*Batalla Naval de Santiago de Cuba*”. Consultado en Febrero de 2017. [https://www.ecured.cu/Batalla\\_Naval\\_de\\_Santiago\\_de\\_Cuba](https://www.ecured.cu/Batalla_Naval_de_Santiago_de_Cuba)
- Ecured.cu “*Theodore Roosevelt*” [https://www.ecured.cu/Theodore\\_Roosevelt](https://www.ecured.cu/Theodore_Roosevelt)
- Ecured.cu, “*Francisco Javier Cisneros Correa*”. Consultado en Marzo 2014. [https://www.ecured.cu/Francisco\\_Javier\\_Cisneros](https://www.ecured.cu/Francisco_Javier_Cisneros).
- Espiño Isabel. 2006. “*Los 80 días de la agonía del Presidente Garfield*”. El Mundo es Salud. Es. Consultado en Mayo 10 de 2016. <http://www.elmundo.es/elmundosalud/2006/08/25/medicina/1156502652.html>
- Franco Castañón Hermenegildo. “*Contrabando De Guerra y Operaciones Navales durante la guerra de Cuba (1895- 1898)*”. Consultado en Septiembre de 2015. <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/30cuaderno/06cap.pdf>
- Gaviria, Alejandro. 2000. “*Un posible Joseph Konrad en Colombia* Revista El Malpensante. N° 27. Diciembre 2000. [http://www.elmalpensante.com/articulo/2802/de\\_un\\_posible\\_joseph\\_conrad\\_en\\_colombia](http://www.elmalpensante.com/articulo/2802/de_un_posible_joseph_conrad_en_colombia)
- González Arana, Roberto. 1997. Colombia y Cuba: Una Historia Común hacia la integración caribeña . Consultado en Marzo de 2017. [https://www.researchgate.net/publication/238786100\\_Colombia\\_y\\_Cuba\\_Una\\_historia\\_comun\\_un\\_camino\\_hacia\\_la\\_integracion\\_caribena](https://www.researchgate.net/publication/238786100_Colombia_y_Cuba_Una_historia_comun_un_camino_hacia_la_integracion_caribena) Versión PDF
- González Barrios, Renné. 2015. “*La sagrada Independencia*” Consultada en Febrero de 2016. <http://www.granma.cu/cuba/2015-09-18/la-sagrada-independencia?page=2>
- Guzmán, Pastor. 2018. “*La Desgracia que vino del Norte en 1898*”. Consultado Marzo de 2015. <http://www.escambray.cu/2018/la-desgracia-que-vino-del-norte-en-1898/>
- Herrera Tello, Juan Carlos. 2015. “*Henry Meiggs: El Orellana del Siglo XIX*” Consultada en Marzo de 2015. <http://www.voltairenet.org/article187735.html>

- Library of Congress. "Funerales de Francisco Javier Cisneros" Aviso en New York Journal & Advertiser. July 9 1898. Consultado en Marzo de 2015 . <https://www.loc.gov/resource/sn83030180/1898-07-09/ed-1/?sp=7&st=text&r=0.011,1.01,0.177,0.166,0>
- García Salgado, Mónica. 2016. "Movimiento asociativo en Santiago de Cuba: un acercamiento a sus orígenes y evolución durante el siglo XIX" \*istoria Caribe - Volumen XI N° 28 - Enero-Junio 2016 pp 51-75 . Consultado en Marzo de 2016. <http://www.scielo.org.co/pdf/hisca/v11n28/v11n28a04.pdf>
- Giraldo Gómez, Inés. "Miguel De Aldama Miguel (1821-1888)". La web de las Biografías. Consultado en Febrero de 2017. <http://www.mcnbiografias.com/app-bio/do/show?key=aldama-miguel>
- Martí, José. 1894. "José De La Luz y Caballero". Consultado en Diciembre de 2014. <http://www.dami-sela.com/literatura/pais/cuba/autores/marti/proceres/delaluz.htm>
- Montenegro González Augusto. "Colombia en la última guerra de independencia cubana (1895- 1898) Cuadernos de Literatura, volumen IV, números 7—8. Consultada en febrero de 2016. file:///D:/Downloads/7698-Texto%20del%20artículo-29219-1-10-20140307.pdf . Versión PDF
- Muñoz Rodríguez, Yaney. 2013. "Un primer acercamiento a la actuación política y militar del caudillo liberal cubano José Miguel Gómez, en el periodo comprendido entre 1898 y 1901" Revista del Colegio San Luis. Consultado Marzo 2015. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-899X2014000200008](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-899X2014000200008)
- N.D.2009. "Comisión a Washington del Ejército Revolucionario Cubano" Consultado en Marzo de 2015. <http://www.cubagenweb.org/photos/e-commission.htm>
- N.D. "Otros tiempos cuando el asma se curaba fumando". <http://elpoliticon.com/otros-tiempos-cuando-el-asma-se-curaba-fumando/>
- Numa Águila, Lázaro. "Emilia Casanova- La Dama de la Bandera Cubana." En Monografías.Com Consultado en Enero 2015. <https://www.monografias.com/docs115/dama-bandera-cubana/dama-bandera-cubana.shtml>
- Núñez, Emilio. 2008. "Expediciones Insurrectas" Consultada en Diciembre 2014. <http://1898.mforos.com/1026844/7332876-expediciones-insurrectas/?pag=4>
- Rodríguez Mendoza, Félix. "La guerra Hispano- Cubana- Norteamericana vista desde Tampa por el Icodense Cándido Gutiérrez López". Consultada en Febrero de 2016. file:///D:/Downloads/Dialnet-LaGuerraHispanocubananorteamericanaVistaDesdeTampa-2230233.pdf Versión PDF.
- Suárez Guzmán Francisco Javier. Diego Peral y Francisca Lourdes Márquez. 2015. "Causas de mortalidad por enfermedades del aparato respiratorio en Jerez de los Caballeros (Badajoz, España) durante el siglo XIX " . Consultada en Marzo 2011 [http://dehesa.unex.es/bitstream/handle/10662/6066/S0717\\_73482015000400007.pdf?sequence=1](http://dehesa.unex.es/bitstream/handle/10662/6066/S0717_73482015000400007.pdf?sequence=1)
- Wikipedia. "Guerra Hispano Estadounidense". Consultado en Febrero 2015. [https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra\\_hispano-estadounidense](https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_hispano-estadounidense)
- Wikipedia. "List of demolished churches in New York City " . Consultado en Febrero de 2015
- Wikipedia. "List of demolished Churches in New York City". Consultada en Marzo 2015,. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_demolished\\_churches\\_in\\_New\\_York\\_City#1800s\\_construction](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_demolished_churches_in_New_York_City#1800s_construction)
- Wikipedia. "Los Rought Riders" [https://es.wikipedia.org/wiki/Rough\\_Riders](https://es.wikipedia.org/wiki/Rough_Riders)
- Wikipedia. "Valeriano Weyler". [https://es.wikipedia.org/wiki/Valeriano\\_Weyler](https://es.wikipedia.org/wiki/Valeriano_Weyler)
- <http://www.historiadeiberiavieja.com/secciones/historia-contemporanea/valeriano-weyler-guerra-cuba>
- Youtube. Documental. "La pérdida de la flota española en Santiago de Cuba (1898)". Consultada en Agosto de 2017. <https://www.youtube.com/watch?v=rrczv6PCNHk>
- Youtube.. Documental cubano "José de la Luz y Caballero El Silencioso Fundador". <https://www.youtube.com/watch?v=34eXdBeXTfM>

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

Comerciantes, negociantes y empresarios

# Empresas y empresarios extranjeros en el Caribe colombiano: los alemanes en Barranquilla, 1919-1941

Julián Andrés Lázaro Montes  
Instituto Internacional de Estudios  
del Caribe, Universidad de Cartagena



Ph.D. en Historia, Universidad Pablo de Olavide (Sevilla);  
Magister en Historia, Universidad Rey Juan Carlos (Madrid);  
Pregrado en Historia, Universidad del Atlántico.  
[jlazarom@unicartagena.edu.co](mailto:jlazarom@unicartagena.edu.co)

# Empresas y empresarios extranjeros en el Caribe colombiano: los alemanes en Barranquilla, 1919-1941

Julián Andrés Lázaro Montes

Instituto Internacional de Estudios del Caribe,

Universidad de Cartagena

## Resumen

Las actividades que empresarios alemanes en Barranquilla habían venido desarrollando desde finales del siglo XIX, asociadas muchas de ellas al comercio internacional, se resintieron ante los efectos de la primera guerra mundial. Sin embargo, los estudios sobre la Barranquilla de la primera mitad del siglo XX dejan entrever que la situación para estos inmigrantes cambió en la posguerra, puesto que para ese momento aparecen empresas y empresarios alemanes operando de manera exitosa en la ciudad, situación que se mantuvo, al parecer, hasta la década de los cuarenta. La escasez de estudios sobre este fenómeno nos lleva a plantear algunos interrogantes:

¿Qué actividades económicas desarrollaban estos inmigrantes en Barranquilla durante el periodo de entreguerras? ¿Qué factores pudieron incidir en el resurgimiento del empresariado alemán en la ciudad caribeña? ¿Hasta cuándo se mantuvo el dinamismo de esos inmigrantes y que causó la aparente pérdida de protagonismo?

A través de la exploración de distintas fuentes ubicadas en archivos locales y nacionales, se logró identificar por lo menos una buena parte de las actividades económicas que desarrollaban estos inmigrantes en Barranquilla, algunas de ellas particularmente decisivas en la dinámica de desarrollo no sólo local y regional, sino también nacional. Igualmente se pudo identificar algunas condiciones específicas del entorno local así como elementos de la política internacional de los años veinte, treinta y cuarenta que explican en gran medida tanto la reactivación de las actividades de estos empresarios extranjeros como el final de su presencia en el Caribe colombiano.

**Palabras clave:** alemanes, empresas, empresarios, Caribe colombiano, Barranquilla, política internacional.

## Antecedentes de la presencia alemana en Barranquilla

La primera referencia que se puede encontrar de inmigrantes germanos en Barranquilla se ubica a principios del siglo XIX, cuando J.B. Elbers hizo de la pequeña población a orillas del Magdalena uno de los centros de operaciones de sus actividades de navegación fluvial<sup>1</sup>. Posteriormente, en la medida en que se llevaba a cabo un desarrollo en las exportaciones colombianas, hasta Barranquilla fueron llegando algunos inmigrantes alemanes más para tomar parte en las actividades de exportación de productos, entre ellos el tabaco, el cual resultó particularmente importante para los hombres de negocios alemanes y para empresas germanas que hacia finales del siglo XIX se dedicaron a su comercialización en puertos europeos, entre ellos el de Bremen<sup>2</sup>.

La presencia alemana en Barranquilla antes del periodo estudiado en este trabajo se encuentra también en una de las obras más importantes para el despegue económico de la ciudad, el ferrocarril de Bolívar. Fue la firma Hoenisberg & Wessels la constructora del medio de transporte que unió el puerto marítimo de Sabanilla con el fluvial de Barranquilla, con lo que esta última terminó de consolidarse como el gran puerto colombiano en el Caribe y uno de los polos de desarrollo de Colombia.

Como consecuencia de ello, más hombres de negocios y empresas extranjeras llegaron hasta Barranquilla, algunos procedente de Alemania. Aparecen entonces con fuerza hacia las décadas finales del siglo XIX y los primeros años del XX apellidos como Gieseken, Held<sup>3</sup>, Wiese, Lindemeyer, Starck, Siefken, Fuhrhop y otros más, cuyas iniciativas empresariales constituyeron un aporte importante al proceso de desarrollo de Barranquilla.

La situación de estos inmigrantes y sus empresas se vio alterada con el inicio de la primera guerra mundial, como consecuencia de la fractura en los circuitos comerciales internacionales. Aquellas actividades de los alemanes en Barranquilla que estaban estrechamente relacionadas con el comercio quedaron gravemente afectadas, con lo que un primer momento de la fuerte influencia alemana en el Caribe colombiano llegó a su fin.

## Empresas y empresarios alemanes en Barranquilla, 1919-1941

Una vez concluida la Primera Guerra Mundial, el dinamismo de los empresarios alemanes en Barranquilla empezó a reactivarse. Varios de aquellos que habían venido desarrollando actividades económicas en la ciudad antes de la guerra decidieron ponerlas de nuevo en marcha a la luz de las nuevas circunstancias mundiales. Por otro lado, algunos alemanes que había retornado a su país durante el conflicto mundial decidieron regresar a Colombia, en buena medida motivados por la situación de Alemania en la posguerra, situación que también estimuló a otros alemanes a abandonar su lugar de origen y llegar a Barranquilla, aprovechando las conexiones personales y el nexo que durante décadas se había establecido entre la urbe caribeña y algunos puertos germanos como Hamburgo o Bremen<sup>4</sup>.

En esta nueva etapa de la presencia alemana en Barranquilla es posible identificar un conjunto de actividades económicas en las que empresas y empresarios oriundos de Alemania tuvieron alguna forma de participación, destacándose en algunos ámbitos a partir del impacto que dichas actividades llegaron a alcanzar en las economías local, regional y nacional. Sin pretender dar cuenta de la totalidad de las actividades económicas que estos inmigrantes desarrollaron durante buena parte de la primera mitad del siglo XX en Barranquilla, se pudo constatar el despliegue de un conjunto ellas que se pueden agrupar así: Importación, exportación y comercialización de productos; compra y venta de finca raíz; navegación fluvial y marítima; aviación comercial; banca y servicios de créditos; y representaciones empresariales.

1. Enrique Vargas Ramirez, "Juan Bernardo Elbers y su época", en *La Presencia alemana en Colombia*, V.V.A.A. (Santafé de Bogotá: Mayr & Cabal, 1993), 70-93.

2. Horacio Rodríguez Plata, "La inmigración alemana a Santander en el siglo XIX", en *La presencia alemana en Colombia*, A.A. V.V., (Santafé de Bogotá: Mayr y Cabal, 1993), 31.

3. Adolfo Meisel Roca, "Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolf Held, 1880-1927", *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República* Vol. 35, No. 49 (1999): 65

4. Julián Andrés Lázaro, "Extranjeros en el Caribe colombiano: El caso de los alemanes en Barranquilla, 1919-1945. Migración, dinámicas de grupo y política internacional" (tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, 2016), 108-130, <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/3693>

Si en una actividad en particular se habían destacado los inmigrantes alemanes en Barranquilla antes del conflicto mundial fue en el comercio, razón por la cual desde los primeros momentos de la posguerra algunos de esos inmigrantes pusieron especial empeño en reactivar o poner en marcha firmas comerciales que tomaran parte de las actividades de importación, exportación y comercialización de mercancías. La documentación analizada permite identificar para el periodo estudiado en este trabajo, a grandes rasgos, dos tipos de empresas con capitales alemanes, unas que podríamos considerar como tradicionales de la actividad comercial de Barranquilla y otras de reciente creación.

Las empresas del primer tipo estaban constituidas por empresarios y/o empresas que habían venido desarrollando sus actividades desde antes de la guerra mundial, algunas de ellas desde finales del siglo XIX, es decir, contaban con una larga trayectoria de negocios en Barranquilla. Los empresarios que tomaban parte en este tipo de organizaciones eran individuos que en su mayoría tenían una sólida situación económica, y además inversiones en otras actividades económicas, como la ganadería y el transporte fluvial.

Adicional a lo anterior, estas empresas, en su mayoría fuertemente capitalizadas, eran las verdaderas responsables de las actividades de importación y exportación de productos hacia y desde Colombia. Aprovechaban las conexiones internacionales de los empresarios que las constituían para poder llevar, hasta países de Europa y América de Norte principalmente, productos colombianos como el tabaco, el cuero y el café, entre otros, en tanto que traían desde los mercados y centros de producción del Viejo Mundo y de Estados Unidos, artículos como telas, licores, maquinaria agrícola, cristalería y toda una amplia variedad de artículos que eran comercializados en Barranquilla y otras ciudades del país. De este primer grupo podemos mencionar a firmas como la *Breuer, Möller & Co.*, la *Empresa Hanseática Wiese & Starcky* y la *A. Held*<sup>5</sup>.

El otro tipo de empresas, las de reciente creación, presentan un conjunto de características opuestas a las firmas tradicionales ya mencionadas. Uno de los rasgos que más las definían era el hecho de que no hacían parte de una continuidad comercial fracturada por la guerra, sino que su creación era posterior al conflicto. Otra de las características era que desarrollaban sus operaciones a escala local, no tomaban parte en los procesos de importación y exportación de mercancías. A lo anterior se suma el hecho de que no estaban constituidas por grandes capitales, lo que a su vez limitaba las cantidades de productos con que comerciaban.

A diferencia de las empresas de larga trayectoria asociadas al primer tipo, las firmas comerciales recientes aparecían como inestables, y muchas de ellas se liquidaban a los pocos años de haber sido fundadas. Entre las firmas que se pudieron identificar como parte de este segundo grupo, mucho más numerosas que las del primero, aparecen la *Barthel & Haertel*, la *Sociedad Standard Agencias de Colombia Ribbentrop & Co.*, la *Hans Schroeder & Cía.*, y la *Sociedad G. Fehrmann & Co*<sup>6</sup>.

La segunda de las actividades de tipo económico a que se puede asociar la presencia de los alemanes en Barranquilla es la de compra y venta de finca raíz. Este tipo de actividad comercial se explica en términos generales a partir del desarrollo urbano que vivió Barranquilla como consecuencia del auge económico derivado de su condición de gran puerto. Como hábiles empresarios que eran, varios de los alemanes que residían en la ciudad vieron en las inversiones en bienes inmuebles y su posterior comercialización una oportunidad de negocios que podía llegar a generar importantes ganancias.

Sin embargo, la posibilidad de tomar parte en este tipo de comercio no pareció estar en principio tan accesible para estos inmigrantes. De hecho, los registros encontrados que dan cuenta de transacciones sobre bienes inmuebles durante los años veinte evidencia una escasa participación de alemanes, lo que podría tener una posible explicación en el hecho de que es en esta década cuando se están reactivando los negocios de aquellos inmigrantes que residían desde hacia años en Barranquilla y cuando están apenas surgiendo o en proceso de consolidación algunos de las iniciativas empresariales de los que están retornando o llegando por primera vez.

Esta situación parece cambiar en la década del treinta, cuando es posible encontrar a algunas de las empresas alemanas tradicionales tomando parte en el comercio de la finca raíz<sup>7</sup>. Destacan también en esta década los casos de algunos hombres de negocios alemanes, quienes aparecen a

5. Lázaro, "Extranjeros en el Caribe, ...", 157.

6. Archivo Histórico del Atlántico (en adelante AHA), Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 20, E.P. No. 1278, 28 de octubre de 1937.

7. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1937, Tomo 24, E.P. 1570, 24 de diciembre.

título personal adquiriendo un número importante de propiedades que eran vendidas posteriormente<sup>8</sup>. Llama la atención y es indicio bastante diciente de la incursión en esta actividad el número de adquisiciones que podía llegar a hacer algunos de los individuos identificados como potenciales negociantes de finca raíz, así como la localización dispersa en el casco urbano de Barranquilla y en zonas rurales cercanas de muchas de las propiedades que hacían parte de las transacciones.

Una tercera actividad económica relacionada con la presencia de inmigrantes alemanes en Barranquilla fue la navegación, tanto fluvial como marítima. Para hacer mención a esta actividad es preciso recordar la posición geográfica de Barranquilla y la condición especial de gran puerto de Colombia frente al exterior durante las primeras décadas del siglo XX. Si la ubicación de Barranquilla, a un costado del río Magdalena, constituía un acceso privilegiado para llegar a buena parte del territorio colombiano a través de la arteria fluvial, la conexión de esta población con el Mar Caribe, que estaba a poco más de una decena de kilómetros, era la cara opuesta de la moneda, puesto que la desembocadura del Magdalena en el mencionado mar presentaba un alto grado de sedimentación, impidiendo el acceso y salida de embarcaciones hasta y desde Barranquilla. Así las cosas, se hizo necesaria la construcción y puesta en funcionamiento de un ferrocarril que lograra conectar al puerto fluvial de Barranquilla con un punto cercano en la costa, y de esta manera encontrar una salida distinta a la desembocadura del río en el Caribe. Fue así como se empezó a funcionar en 1871 el Ferrocarril de Bolívar, que conectó al puerto fluvial de Barranquilla con el marítimo de Sabanilla, estableciendo de esta manera un enlace entre el interior del territorio colombiano y el exterior<sup>9</sup>.

A partir de la entrada en funcionamiento de esta conexión Barranquilla aceleró su desarrollo comercial, constituyéndose como el punto hasta el cual llegaban los productos del interior colombiano que poco después eran enviados al exterior a través del puerto marítimo. En sentido contrario iban las importaciones, que llegaban hasta Sabanilla (y después hasta Puerto Colombia, cuando esta población se convirtió en el nuevo puerto marítimo, hacia la década de 1880), para de ahí llegar en ferrocarril a Barranquilla, desde donde eran enviadas al interior del país por el río Magdalena.

Ya en el siglo XX, y de manera específica en el periodo en el que se enmarca este trabajo, eran varias las empresas que se dedicaban al negocio del transporte. De entre ellas destacaba como una de las más importantes por su tonelaje y capacidad operativa la *Empresa de Vapores Lindemeyer*, liderada por Heinrich Lindemeyer, hombre de negocios que al momento de fundar su compañía de vapores en 1919, ya acumulaba varios años de experiencia en el negocio de la navegación fluvial.

Al igual que había sucedido con firmas alemanas en otras actividades económicas, la década de los veinte fue una etapa de comienzos para la *Lindemeyer*, aunque algunos de los hechos de esos primeros años de la compañía no parecieron ser muy auspiciosos. Por ejemplo, en febrero de 1922 uno de sus vapores, el Hamburgo, tuvo un grave accidente al chocar con un objeto extraño mientras navegaba por el Magdalena, resultando afectada una parte importante de su casco<sup>10</sup>. La situación descrita era de gran importancia, sobre todo por el número de embarcaciones con que contaba la compañía, seis vapores<sup>11</sup>. Sin embargo, el crecimiento de la empresa no se detuvo y, por el contrario, entre 1925 y 1927 la flota fue ampliada al adquirir directamente en Alemania los materiales para ensamblar diecisiete nuevas embarcaciones de diferentes tipos<sup>12</sup>.

La consolidación de la empresa también se dio a través de otras vías, una de ellas la de establecer conexiones con firmas de diferentes ámbitos y forjar alianzas. Hacia el año de 1926 la *Lindemeyer* empezó a prestar a la cervecera Bavaria el servicio de transporte de materias primas y del producto final, la cerveza, a lo largo del río Magdalena con destino a los centros de consumo del interior del país<sup>13</sup>. En lo que respecta a las alianzas, en el año de 1930, cuando se sintieron algunos efectos de la crisis mundial del año 29, la *Lindemeyer* se alió con la Empresa de Navegación Santander, constituyendo lo que se denominó "Transportes Unidos", que ofrecía una cobertura más amplia para los usuarios y, sobre todo, evitaba la competencia nociva<sup>14</sup>.

8. Las escrituras número 4, 308, 348 y 1351, entre otras, de 1937, de la Notaría Primera de Barranquilla, ilustran las actividades del señor Rathje

9. Iveth Flórez y José Ramón Llanos, *Barranquilla y Sabanilla durante el siglo XIX*, (Barranquilla: Ediciones Clío Caribe, 1995), 99.

10. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1922, Tomo 3, E.P. 284, 14 de febrero.

11. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1922, Tomo 4, E.P. 306, 17 de febrero.

12. AHA, Notaría Segunda de Barranquilla, Libro de 1930, Tomo 4, E.P. 439, 17 de febrero

13. José Martínez Rey, "Bavaria y la industria cervecera colombiana", en *La Presencia alemana en Colombia*, V.V.A.A. (Santafé de Bogotá: Mayr & Cabal, 1993), 105.

14. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1930, Tomo 6, E.P. No. 502, 17 de marzo.

Avanzada la década del treinta, la *Lindemeyer* aparece como una firma sólida, de las más importantes en su ramo que navegaban por el Magdalena. Una relación de las veintitrés empresas de navegación fluvial registradas en 1937 ante la Superintendencia de Navegación, con sede en Barranquilla, la ubica como la cuarta con mayor tonelaje, contando con siete vapores y con un importante número de remolques<sup>15</sup> a través de los cuales prestaba servicios de transporte de mercancías y personas.

La travesía por el río correspondía apenas a una parte del proceso de exportación e importación de mercancías desde y hacia el interior del territorio colombiano, que jugaba un papel fundamental en la economía colombiana. La otra parte se desarrollaba entre los puertos marítimos colombianos, Barranquilla para el caso estudiado en este trabajo, y los mercados internacionales.

En este circuito complementario también aparece la figura de los alemanes, más específicamente la de una compañía de navegación marítima de cierta tradición, la Hamburg-Amerika Linie (HAPAG), que contando con agentes administrativos y de representación en Barranquilla, se encargaba de llevar productos colombianos hacia los mercados de Europa y Estados Unidos, principalmente, al tiempo que traían artículos de los distintos centros de producción industrial del exterior<sup>16</sup>.

Con el final de la primera guerra mundial la HAPAG, que había venido teniendo una importante participación en la exportación de productos como el tabaco o el café hasta antes del estallido del conflicto, reactivó sus actividades, contribuyendo de manera importante en la reconexión de Colombia con los circuitos comerciales internacionales. Para finales de los años veinte y comienzos de los treinta, por ejemplo, se podía encontrar publicidad de la empresa en la prensa barranquillera que exponía las diferentes escalas y conexiones que hacía a través de sus embarcaciones con puertos de Venezuela, Costa Rica, Guatemala, México, Francia, Inglaterra, Holanda y Alemania<sup>17</sup>.

Un dato no menor acerca del funcionamiento de esta compañía y su importancia en la economía colombiana es la cifra de sacos de café que transportó hacia el exterior en el año de 1932: 80.076. Esta cifra la ubicó como la cuarta compañía con mayor grano transportado, de un total de diecisiete que se ocupaban de esta actividad<sup>18</sup>.

La cuarta actividad económica asociada a la presencia de los alemanes en Barranquilla es la aviación comercial. La historia de esta actividad empresarial inicia en diciembre del año 1919, cuando un grupo de hombres de negocios integrado por alemanes y colombianos decidió crear una empresa que uniera por aire diferentes puntos del territorio colombiano aislados por una compleja geografía y también por la ausencia de vías de comunicación. De esta manera surgió la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, más conocida como SCADTA<sup>19</sup>.

La presencia alemana en la firma era considerable, al punto de que no solamente había varios alemanes dentro del grupo de empresarios fundadores, sino también pilotos, técnicos y administrativos. Inclusive los primeros aviones eran alemanes.

Durante la década de los veinte la SCADTA vivió un proceso de expansión en Colombia y en otros países, y llegó incluso a intentar llevar sus rutas hasta los Estados Unidos, donde el gobierno de este país, inquieto por este desarrollo que se estaba dando en la aviación, decidió apoyar la creación de la Pan American Airways. La SCADTA también se consolidó a partir de la cercanía que llegó a tener con los organismos de poder colombianos, a los que prestó diferentes tipos de servicios, como el transporte del correo o la movilidad a funcionarios.

Con todo y el innegable crecimiento de la compañía, las dificultades aparecieron muy pronto, y una de ellas fue la competencia que empezó a plantear la Pan American Airways, la cual, acompañada por el gobierno norteamericano, hizo cada vez más difícil la operación de SCADTA fuera de Colombia. Estas circunstancias dieron lugar a principios de los años treinta a una negociación entre el máximo accionista de SCADTA, Von Bauer, y la firma norteamericana, a través de la cual el primero vendió a

15. AHA, Boletín Municipal de Estadística, septiembre 30 de 1937, Número 42.

16. AHA, Fondo de Prensa, *La Prensa*, (3 de julio de 1936), 4a.

17. AHA, Fondo de Prensa, *La Prensa* (3 de noviembre de 1930), 5a.

18. AHA, Enrique Rasch Isla, *Boletín Municipal de Estadística* (20 mayo de de 1933), No. 11, año III, 25.

19. Julián Andrés Lázaro, SCADTA: El viejo anhelo de conquistar el cielo", en *Historia Empresarial de Barranquilla (1880-1980)*, eds. Jesús Ferro Bayona, Octavio Ibarra y Eduardo Gómez (Barranquilla: Ediciones Uninorte, 2014), 183-224.

la segunda sus acciones. Con todo, esta negociación no salió a la luz, y la empresa colombo-alemana siguió funcionando como tal a lo largo de la década, hasta que en 1940 fue nacionalizada<sup>20</sup>.

Una quinta actividad en la que destacaron los alemanes en Barranquilla en el periodo estudiado fue el de la banca y los servicios financieros. Conocedores como eran de la importancia del capital en un entorno empresarial como la Barranquilla de comienzos de siglo, empresas y empresarios alemanes incursionaron en este ámbito de los negocios, destacándose la figura del Banco Alemán Antioqueño<sup>21</sup>. Esta entidad bancaria había sido fundada en 1912, y durante esa segunda década del siglo XX había tenido su sede principal en Bremen, hasta que en los años veinte y como consecuencia de la crítica situación económica de la Alemania de la posguerra, dicha sede se trasladó a Medellín, en tanto que en Barranquilla funcionaba una poderosa sucursal<sup>22</sup>. Es importante mencionar que durante los años treinta el Alemán-Antioqueño llegó a ser el tercer banco más importante de Colombia, con 12.9% de los depósitos de todo el sistema bancario nacional<sup>23</sup>.

En la prestación de este tipo de servicios de banca y crédito aparecen también figuras alemanas representativas del ámbito de los negocios, una de ellas Adolf Held, mencionado en páginas anteriores. Firms alemanas reconocidas en otras actividades económicas también prestaban este tipo de servicios financieros, entre ellas la *Breuer Möller & Co.*<sup>24</sup> y la *Wiese & Starck*. Una gran cantidad de hipotecas, protestos de letras y otros documentos legales relacionados con la práctica de préstamo de dinero ponen en evidencia la notable participación de los alemanes en este ámbito de la economía de la ciudad.

La última de las actividades mencionadas al principio como propias de la vida económica de los alemanes en Barranquilla fue el de las representaciones, que consistía, básicamente, en la potestad que entregaba un individuo o empresa a otro particular o compañía para que ejerciera como representante e incluso encargado directo y con importantes poderes sobre determinados negocios.

La experiencia y el conocimiento que tenían muchos de los alemanes en Barranquilla en asuntos de comercio internacional, unido a un prestigio conseguido durante años de trabajo en el ámbito de los negocios en el puerto caribeño, terminaban siendo factores determinantes para empresas y empresarios de distintos orígenes que se inclinaban por elegir a estos extranjeros para una responsabilidad tan importante como ser sus representantes y tener, en la práctica, plenos poderes para tomar decisiones.

La revisión de múltiples casos permitió establecer que entre los representados por hombres de negocios alemanes estaban empresas alemanas instaladas en Barranquilla<sup>25</sup>, empresarios alemanes que vivían en Alemania<sup>26</sup>, empresarios colombianos<sup>27</sup>, firmas alemanas no instaladas en Barranquilla pero con intereses en la ciudad, y empresas de diferentes países<sup>28</sup>, como Holanda, Italia o Estados Unidos.

De esta manera, los inmigrantes alemanes no sólo era actores importantes en la economía local y regional a partir de sus propios negocios, sino que también constituían elementos esenciales de las operaciones de otras tantas firmas, tanto nacionales como extranjeras que de distintas formas tomaban parte en el desarrollo que vivió el puerto, y por extensión el país, en esos años de la primera mitad del siglo XX.

## Conclusión

Si el momento inmediatamente posterior a la primera guerra mundial abre una etapa de significativa presencia de inmigrantes alemanes en Barranquilla, el comienzo del segundo gran conflicto del siglo XX constituye el cierre de la influencia de este grupo de inmigrantes en el Caribe colombiano.

Con el estallido de la guerra en el año 1939 se dio inicio a la implementación de una estrategia de anulación de cualquier influencia alemana en América Latina, liderada por Estados Unidos, que consideraba a los ciudadanos del Eje como potenciales agentes al servicio del Nacionalsocialismo.

20. Lázaro, "SCADTA«", 214-220.

21. *Banco Comercial Antioqueño. Bodas de Oro, 1912-1962* (Medellín: Litográficas Medellín, 1962)

22. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1922, Tomo 7, E.P. No. 265.

23. Meisel Roca y Viloria, "Los alemanes en el Caribe colombiano", 91.

24. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1920, Tomo 3, E.P. No. 764, 10 de marz.

25. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1931, Tomo 2, E.P. 95, 29 de enero.

26. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1920, Tomo 1, E.P. 4, 2 de enero.

27. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1930, Tomo 3, E.P. 405, 12 de febrero.

28. AHA, Notaría Primera de Barranquilla, Libro de 1922, Tomo 7, E.P. 89, 6 de abril.

Los alemanes en Barranquilla no lograron quedar al margen de esta política de seguridad que Colombia adoptó casi que sin muchas objeciones. En la inclusión de una parte importante de los alemanes residentes en el puerto caribeño en la lista de sospechosos de servir al gobierno de Hitler jugó un papel muy importante el rol destacado que estos inmigrantes venían teniendo en la ciudad, en algunos casos en competencia con empresarios norteamericanos; pero también constituyó un argumento utilizado por los organismos de seguridad estadounidenses la actividad política que habían desarrollado algunos de esos alemanes articulados con organizaciones nacionalsocialistas, como el Partido Nazi, el Frente Alemán del Trabajo y la Organización de Mujeres Nacionalsocialistas, por mencionar algunos de estos colectivos.

El resultado de todo ello para los alemanes en el Caribe colombiano fue la repatriación, el internamiento en espacios distantes de las costas, el traslado hacia campos de concentración en Estados Unidos, el bloqueo económico a empresas e individuos o la expropiación de bienes y compañía, o incluso varios de los anteriores a una misma persona o empresa en función del presunto o real riesgo que representarían para la seguridad del continente americano.

## Bibliografía

- Boy, Herbert. *Una historia con alas*. Bogotá: Editorial Iqueima, Bogotá, 1963.
- Bushnell, David. *Eduardo Santos y la política del Buen Vecino, 1938-1942*. Bogotá: El Áncora, 1984.
- Davila, Carlos, edit. *Empresas y empresarios en la Historia de Colombia, siglos XIX y XX*, Vol. 1. Bogotá: Norma-Uniandes, 2003.
- Farías, Alberto. "Los alemanes en la aviación colombiana". En *La Presencia alemana en Colombia*, 109-123. Santafé de Bogotá: Mayr & Cabal, 1993.
- Flórez, Iveth y Llanos, José Ramón. *Barranquilla y Sabanilla durante el siglo XIX*. Barranquilla: Ediciones Clío Caribe, 1995.
- Friedman, Max Paul. *Nazis y Buenos Vecinos. La campaña de EE UU contra los alemanes de América Latina durante la II Guerra Mundial*. Cambridge-New York: Cambridge University Press, 2003.
- Jaramillo, Natalia. "Scadta. del proyecto alemán al monopolio norteamericano: Incidencias y pormenores del desarrollo de la aviación en Colombia (1919-1931)" (Monografía de pregrado. Universidad Nacional de Colombia, 2011).
- Lázaro, Julián Andrés. "Extranjeros en el Caribe colombiano: El caso de los alemanes en Barranquilla, 1919-1945. Migración, dinámicas de grupo y política internacional" (tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, 2016). <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/3693>
- Lázaro, Julián Andrés. "SCADTA: El viejo anhelo de conquistar el cielo", en *Historia Empresarial de Barranquilla (1880-1980)*, eds. Jesús Ferro Bayona, Octavio Ibarra y Eduardo Gómez, 183-224 (Barranquilla: Ediciones Uninorte, 2014).
- Meisel Roca, Adolfo. "Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolf Held, 1880-1927", *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República* Vol. 35, No. 49 (1999):
- Nicholls, Theodore. *Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular, 1973.
- Rey, José Martínez. "Bavaria y la industria cervecera colombiana", en *La Presencia alemana en Colombia*, V.V.A.A. (Santafé de Bogotá: Mayr & Cabal, 1993)
- Rodríguez Plata, Horacio. "La inmigración alemana a Santander en el siglo XIX", en *La presencia alemana en Colombia*, A.A. V.V., (Santafé de Bogotá: Mayr y Cabal, 1993).
- Vargas Ramirez, Enrique. "Juan Bernardo Elbers y su época", en *La Presencia alemana en Colombia*, V.V.A.A. (Santafé de Bogotá: Mayr & Cabal, 1993).

## Archivos y Fondos Documentales

Archivo Histórico del Departamento del Atlántico. Fondo Notarías. Archivo Histórico del Departamento del Atlántico. Fondo Hemeroteca.

MESAS  
TEMÁTICAS  
INDEPENDIENTES

Comerciantes, negociantes y empresarios

# El comienzo de la economía cafetera y la implementación de la infraestructura ferroviaria en la frontera nororiental de Colombia con Venezuela

Yesyd Fernando Pabón Serrano\*  
Andrés Mauricio Rozo\*\*  
Universidad Santo Tomás

\*Economista, Magíster en Historia – UIS. Doctorando en Ciencias Económicas LUZ, Maracaibo. Docente Departamento de Humanidades, Universidad Santo Tomás Bucaramanga. Docente Escuela de Economía UIS. [yesyd.pabon@ustabuca.edu.co](mailto:yesyd.pabon@ustabuca.edu.co)

\*\*Filósofo – Universidad de Pamplona, Magíster en Filosofía – UIS. Docente Departamento de Humanidades, Universidad Santo Tomás Bucaramanga.

# El comienzo de la economía cafetera y la implementación de la infraestructura ferroviaria en la frontera nororiental de Colombia con Venezuela

Yesyd Fernando Pabón Serrano<sup>1</sup>  
Andrés Mauricio Rozo<sup>2</sup>

## Resumen

Cuando Departamento del Norte de Santander, aún formaba parte del Estado Soberano, se inició en esta región un proceso de expansión económica que involucró directamente los sectores agrario, industrial, comercial y financiero. En este contexto el cultivo del café hizo posible una rápida inserción de la economía regional en el ámbito nacional y extranjero.

El cultivo del café se empezó a expandir por la región fronteriza y gradualmente vitalizó la economía y las relaciones comerciales del departamento, como ningún otro producto logró hacerlo en la época. Así mismo, el auge comercial de la frontera derivado de la consolidación del comercio de café y la importación de todo tipo de mercancías hacia la región por la ruta del lago de Maracaibo (en Venezuela), creó la necesidad de establecer una vía que facilitara el transporte de grandes cargamentos hacia el lago por la vía del puerto venezolano de Encontrados, desde donde finalmente se embarcaban las cargas hacia los mercados internacionales.

Inicialmente se estudia el proceso de consolidación del cultivo y comercio del café en la frontera, principalmente del Estado Táchira en Venezuela y del Departamento del Norte de Santander, el cual creó la necesidad de implementar los proyectos viales que facilitarían la salida del fruto hacia los mercados internacionales por alguna de las rutas proyectadas.

La pregunta que se buscó resolver con el presente trabajo de investigación hace referencia a saber ¿cuál fue el papel que jugó la economía cafetera desde fines del Siglo XIX en la consolidación del comercio, la construcción de vías y el desarrollo de la región fronteriza colombo venezolana? Como herramienta metodológica se utilizó la revisión, contraste y análisis de fuentes, las cuales se tomaron del Archivo Histórico de la Academia de Historia de Norte de Santander Fondo Ferrocarril de Cúcuta, el Archivo

1. Economista, Magíster en Historia – UIS. Doctorando en Ciencias Económicas LUZ, Maracaibo. Docente Departamento de Humanidades, Universidad Santo Tomás Bucaramanga. Docente Escuela de Economía UIS. Correo yesyd.pabon@ustabuca.edu.co

2. Filósofo – Universidad de Pamplona, Magíster en Filosofía – UIS. Docente Departamento de Humanidades, Universidad Santo Tomás Bucaramanga.

Histórico de la Biblioteca Nacional, Fondo Ferrocarriles, Fondo manuscritos raros, Acervo Histórico de la Universidad de Los Andes, Mérida Venezuela.

**Palabras clave:** Café, Norte de Santander, Ferrocarril de Cúcuta, Camino de San Buenaventura. Frontera Nororiental.

## Introducción

El presente trabajo de investigación histórica, analiza el proceso mediante el cual se asumió y desarrolló la economía cafetera en la región Nororiental de Colombia, específicamente en la frontera entre el Departamento de Norte de Santander y el Estado Zulia en Venezuela, desde la década de 1860 hasta las primeras décadas del Siglo XX, dando lugar a la creación de una industria que permitió el surgimiento de otros sectores asociados a esta, como lo fueron el comercio y el transporte.

Inicialmente se hace una breve descripción geográfica de la región, con el fin de determinar algunas características que permitieron en su momento identificar las necesidades comunes que permitieron llevar a cabo la implementación de actividades comunes a ambos lados de la frontera, entre las cuales cabe resaltar el modo de vida particularmente asociado a pautas culturales muy similares, la agricultura, el comercio y el transporte, entre muchas otras.

De igual modo se estudia el proceso de consolidación del cultivo y comercio del café en la frontera, principalmente del estado Táchira en Venezuela y del departamento del Norte de Santander, el cual creó la necesidad de implementar los proyectos viales que facilitara la salida del fruto hacia los mercados internacionales por la ruta proyectada. Así mismo se hace un recuento de la formación de la Compañía del Camino a San Buenaventura que tuvo como tarea inicial, asumir la construcción de un camino carretero hasta el puerto sobre el río Zulia y se reconstruye el nacimiento y funcionamiento de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, hasta fines del Siglo XIX.

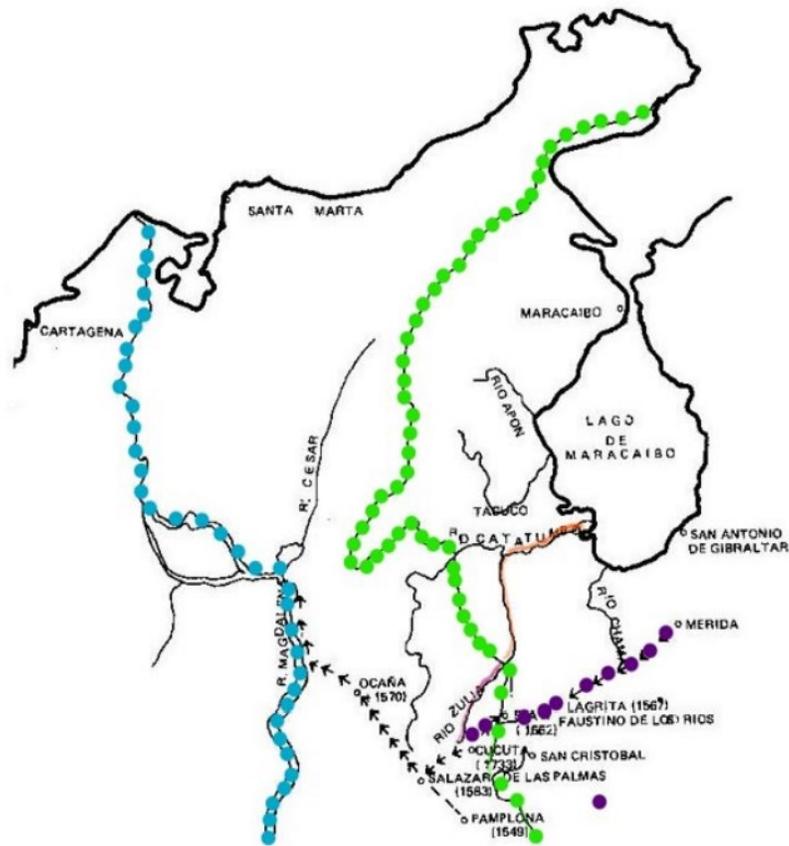
## Geografía de la región fronteriza

### Mapa 1

El departamento Norte de Santander tiene una extensión de 21.658 kilómetros cuadrados de los cuales la mayor parte del territorio es zona montañosa y se ubica en la cordillera oriental; otra porción del territorio la componen las llanuras de la región de Zulia y el Catatumbo. Este territorio presenta una temperatura que oscila entre los 16°C en las zonas altas y 26°C en las tierras bajas, con precipitaciones que van desde los 800 mm anuales en las zonas más secas, hasta los 3.000 mm en las áreas montañosas.

La hidrografía de la frontera colombo-venezolana gozaba de algunas características especiales que favorecían enormemente el tránsito de pequeñas naves, tales como piraguas y bongos que facilitaban la comunicación en las antiguas provincias del Virreinato de Nueva Granada (Murguey, 1988). Los principales ríos de la región fronteriza nacen en la cordillera oriental colombiana y en las montañas tachirenses, surtiendo las cuencas hidrográficas y permitiendo el transporte fluvial por sus aguas.

Los ríos que componen esta cuenca hidrográfica son el Zulia, el Táchira, el Catatumbo, el Grita, el Pamplonita y el Escalante. El río Táchira nace en el páramo venezolano de Tamá a 4000 msnm y recorre parte de la frontera para verter sus aguas al río Pamplonita y juntos recibir las aguas del río San Pedro en plena zona limítrofe. Sesenta kilómetros más adelante este se une con el río Zulia en la zona occidental del Estado Táchira, formando el lecho navegable que conduce al Lago de Maracaibo en Venezuela.



Fuente: Meléndez (1982:9). Referencias: Frontera colombo venezolana. Río Magdalena Tránsito de carga desde Venezuela

En la región venezolana de Ureña el río Pamplonita confluye con el Táchira y hacían posible la navegación de tan sólo pequeñas embarcaciones, puesto que el río presentaba variedad de desniveles e inundaciones continuas que desviaban su curso, obligando a los osados navegantes a realizar todo tipo de maniobras para no sufrir percances<sup>3</sup>. Los lechos surcados por estos ríos eran de especial riqueza, ya que la calidad de sus tierras era apropiada para el cultivo del cacao, la caña de azúcar, el café y de buen abrigo para la ganadería.

Durante el Siglo XIX los puertos más importantes en las riveras del río Zulia en territorio colombiano eran el Puerto de Los Cachos y el Puerto de San Buenaventura, actualmente llamado Puerto Villamizar, y del lado venezolano el Puerto de Táchira en la unión de este río con y el Catatumbo. Al unirse estos grandes ríos, el Zulia y el Catatumbo, formaban el nudo hídrico de gran importancia para el comercio en siglos anteriores en la ruta hacia el Lago Maracaibo. La navegación por el Catatumbo y la implementación de los ferrocarriles en la frontera, fueron grandes protagonistas en la vida del Siglo XIX, pero antes que cualquier medio de comunicación y transporte, fueron los ríos las verdaderas arterias de la vida y el comercio entre ambas naciones.

De otro lado la construcción de los primeros caminos a ambos lados de la frontera se iniciaron “coincidentalmente” según Murguey, llevó a que se trazaran ciertas rutas que pretendían converger en algunos sitios de interés común para colombianos y venezolanos<sup>4</sup>. A este lado de la frontera se cristalizó el deseo de construir un camino entre San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura,

3. El río Táchira nace en el cerro “Macho-Rucio”, situado en la Cordillera Oriental colombiana y más específicamente en el páramo de las Jurisdicciones, al sur de la Provincia de Ocaña. Este pasa de ser un río de montaña en territorio colombiano a ser un río de llanura en tierras venezolanas, ya que recibe las aguas de importantes afluentes como el “Río de Oro”, los ríos “Socuaivo”, “Tarra” y Zulia que aumentan considerablemente su caudal.

4. A su modo de ver, más no es conveniente dejar este tipo de sucesos al libre albedrío de la suerte y la casualidad, sino más por un juego estratégico de intereses comunes a ambos lados de la frontera colombo- venezolana, o a la conformación de redes de poder que facilitaban su actuar por las estrechas relaciones comerciales que tenían en la época.

sustituyendo al antiguo puerto de Los Cachos, pues en su trayecto se realizaban gran cantidad de transacciones comerciales de importancia para la economía de la región, tales como el transporte y compraventa de productos agrícolas entre ellos café, cacao, tabaco, plátano, varios tipos de frutos y diversidad de especies animales de corral.

## **Aparición y evolución del cultivo del café en la frontera colombo-venezolana**

Cuando el Departamento del Norte de Santander formaba parte del Estado Soberano, se inició en esta región un proceso de expansión económica que involucró directamente los sectores agrario, industrial, comercial y financiero. Un producto en especial, hizo posible una rápida inserción de la economía regional en el ámbito nacional y extranjero; el café hizo su aparición por estas tierras y gradualmente vitalizó la economía, y las relaciones comerciales del departamento fronterizo, como ningún otro producto lo hizo en la época. Roberto Junguito cree que el origen de los cultivos del café en las tierras suramericanas, se debió a que los “franceses trajeron las primeras semillas de café a sus colonias de América”, específicamente hacia las regiones de Guayana y Martinica, hacia finales del siglo XVII (Junguito, 1991).

De igual forma el Autor también cree que “los holandeses trajeron la planta a Surinam en 1714 y de allí pasó a Venezuela” (Junguito, 1991: 2). A los religiosos jesuitas se les atribuye por su parte la entrada del cultivo del café a tierras colombianas hacia 1723 y posteriormente se iniciaría la expansión del cultivo por el territorio nacional, concentrándose inicialmente en ciertas regiones como Popayán, la Provincia de Santa Marta y Riohacha. Así mismo Junguito encontró evidencias fechadas en 1787, en las cuales el Virrey Caballero y Góngora afirmó que el café ya se cultivaba en pequeña escala en tierras de Girón (Departamento de Santander) y en Muzo (Departamento de Boyacá). De igual forma tuvo conocimiento de que los primeros cultivos comerciales del grano se dieron en las regiones de Norte de Santander y del Valle de Aburra a comienzos del Siglo XIX.

Junguito evoca el estudio clásico de Robert Bayer sobre los orígenes de la industria cafetera en Colombia, quien mencionó como uno de los promotores del cultivo del café al padre José Gumilla. Sobre este fruto el clérigo escribió: “el café, tan valorada fruta, la ensayé yo mismo. La planté y creció de tal manera que resultaba claro que la tierra es muy apta para la producción de cosechas abundantes” (Beyer, 1947: 3). También señala que el informe del diplomático francés Le Moyne en 1828, daba cuenta que en el ascenso desde la ciudad de Honda a Bogotá era frecuente percibir los cultivos de café a orillas de los caminos.

Para el caso de Santander encontró que el francés Mollien a su paso por esta región en 1823, percibió que el café junto con el añil y el cacao eran utilizados para el autoconsumo, y que había un excedente de la producción que era comercializado en las cabeceras de los pequeños poblados. Incluso, Junguito hace referencia al gusto que tenía el Libertador Bolívar por el cultivo de café y otros productos, aunque en cierto momento llegaría a dudar de su capacidad para consolidar una fuente permanente de ingresos para la Nación colombiana<sup>5</sup>.

Tal como lo indica la figura N°1, el crecimiento del cultivo y la exportación de café empezaron a incrementar y fortalecer el mercado del producto desde la segunda parte del siglo XIX. Anteriormente la escasa oferta mundial, las fluctuaciones frecuentes del precio del grano y la situación política que vivía el país, habían truncado el desarrollo de esta industria. Ya en la segunda parte del siglo aunque un tanto inestables los precios del café tendieron a favorecer su cultivo e incentivar en ciertas regiones del país su comercio con destino a los mercados internacionales, por lo que se propició la expansión de los cafetales, aunados por la aparición de la plaga de la roya en Asia, donde también se cultivaba el fruto.

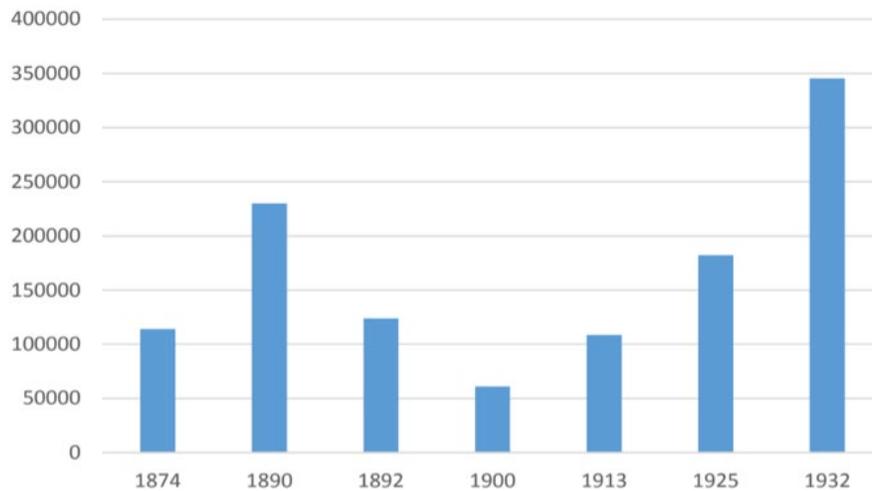
En esta primera gráfica también se puede percibir como entre 1850 y 1880, periodo de gobierno de corte conservador conocido como la “Regeneración”, la producción de café pasó de menos de mil sacos a cerca de cien mil sacos anuales, en tanto que el primer periodo de auge del café se presentó entre 1880 y el comienzo de la Guerra de los Mil Días (1899), tiempo durante el cual la producción se quintuplicó, acercándose a los quinientos mil sacos en 1898 (Beyer, 1947: 7).

5. Llegó a escribir Bolívar sobre el cultivo del café: “A esta hora considero que la hacienda de añil estará muy adelantada y la de café ya comenzada, como dejé dispuesto, pues, aun cuando haya habido algunos tropiezos, he escrito las salven así sea a costa de ofrecer, en caso de que no salgan a ser más las tierras, abonar el valor de ellas”.

La Guerra por su parte trajo graves consecuencias para el sector cafetero y como se puede observar en la figura N°1, la producción en los años 1899 y 1900 sufrió un desplome casi total. De nuevo en 1905 la cifra de producción del grano se acercó al medio millón de sacos, reiniciando el ascenso comercial (Beyer, 1947; Urrutia y Arrubla, 1970; Ocampo, 1984).

En los años de 1912 y 1913 ya la producción se había recuperado duplicándose hasta alcanzar una cosecha de un millón de sacos. Posteriormente en la década de 1920 se obtuvo una producción de dos millones de sacos y en los años treinta se lograría producir ya más de tres millones de sacos.

**Figura 1. Evolución de la producción de café en Colombia (1853-1930)**



Fuente: Elaborada por el Autor a partir de los datos de: BEYER, Robert Carlyle, PhD., *The Colombian Coffee Industry: origins and major trends, 1740-1940*: table V, University of Minnesota, Minneapolis, 1947. Las cifras desde 1883 a 1890, 1892, 1893 y 1900 a 1904, son estimativos de LLERAS, Fernando, *El Café: antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Bogotá: Universidad de Los Andes, 1970.

Así mismo a medida que aumentaba la producción de café, el producto fue aumentando su participación en las exportaciones totales de la Nación. En la figura N°1, igualmente se aprecia que hacia mediados del siglo XIX, pese a que los tres autores citados no tenían registros claros acerca de la participación del café en el sector externo de la economía colombiana, la producción fue evolucionando a pasos lentos pero importantes. Hacia fines de la década de 1850 ya el café participada en un 8% y 9% del total de las exportaciones nacionales, logrando su punto más alto a mediados de la última década del siglo XIX, con una contribución cercana al 55% en el total de las exportaciones colombianas.

Como consecuencia de la Guerra de los Mil Días cayó considerablemente la producción y por tanto la exportación del producto, sin embargo Ocampo cree que para ese periodo le comercio de café pudo participar con un 39.5% de las exportaciones totales. La senda del crecimiento se logró retomar tan sólo a mediados de la segunda década del siglo XX, manteniendo un crecimiento sostenido hasta 1929, año en que la fuerte crisis económica que sacudió la economía internacional disminuyó sus exportaciones y con ello su participación en el producto nacional.

## **Nacimiento y auge de la producción cafetera en el estado Táchira (Venezuela)**

Con similares condiciones físicas y climáticas a las del Norte de Santander (en Colombia), en el Estado Táchira se encuentran las laderas de suave declive, sombreadas y de clima semi templado propicias para el cultivo del café, el cual se empezó a plantar desde fines del Siglo XVIII en esta parte del territorio venezolano y se extendió a gran parte de la región y en mayor instancia hacia el franco occidental y fronterizo.

González Escorihuela ubicó la introducción del café en Venezuela hacia el año de 1774, cuando un agricultor adinerado y arriesgado llamado Gervasio Rubio, sembró las primeras plantas en la hacienda la “Yerguera”, en cuyos terrenos luego se fundó la población de Rubio (González, 1994: 22). Inicialmente afirma el autor, que los cultivos progresaron más por el empuje de la demanda externa y la laboriosidad de sus gentes que lograron tener cultivos extensivos, que por las técnicas rudimentarias que utilizaban.

En las últimas décadas del siglo XIX las ochenta haciendas productoras más cercanas a Rubio habían incorporado beneficiadoras hidráulicas, herramientas de trabajo y útiles traídos de Estados Unidos, Europa y otros fabricados artesanalmente, principalmente por el hacendado Ramón Febres Cordero, como lo fueron las despulpadoras y secadoras de café. En el último tercio del siglo el cultivo del café había superado a cualquier otro cultivo, motivando de paso la actividad económica, política y social de la región fronteriza.

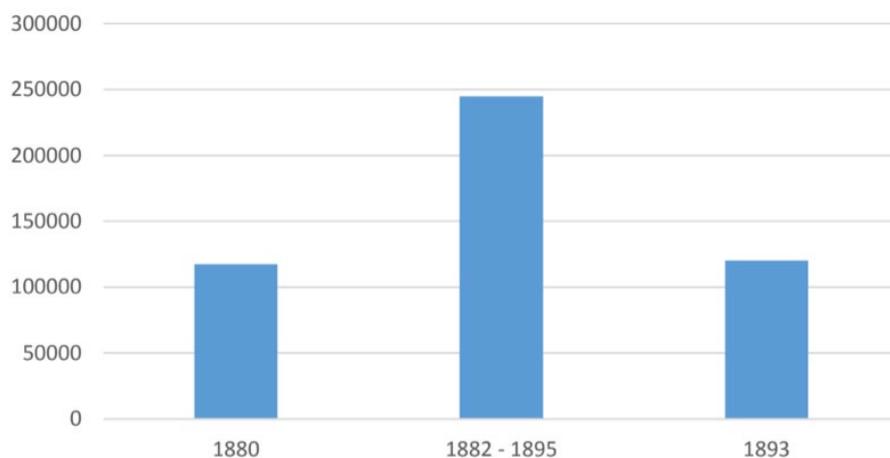
Este cultivo logró transformar la vida del Táchira puesto que tuvo efectos en diferentes órdenes; su población que se componía de jornaleros y artesanos colombianos y del estado venezolano de Barinas, había aumentado de 40.000 habitantes en 1847 a 101.709 en 1881 y a 172.900 en el año

1926. Por su parte en las poblaciones venezolanas de Rubio, Táriba, Santa Ana, San Juan de Colón y San Cristóbal fueron favorecidas por encontrarse en las zonas de mayor producción, que motivaron la construcción en centros de almacenamiento al paso de las rutas de transporte.

En cuanto a la cantidad de café producida en la región noroccidental de Venezuela en la época señalada, no se han logrado encontrar fuentes documentales totalmente confiables, sin embargo Tomás Castilla (1961:72) aproximó la producción anual del Táchira para el año de 1880 en cerca de 150.000 quintales, es decir unos 117.500 sacos de sesenta kilos cada uno, cantidad muy similar a la producida para el mismo periodo en el Norte de Santander. Otras estimaciones como la de Jaime Torres Sánchez, ubicó la producción total entre los años de 1882 y 1895 en 244.783 sacos de 60 kilos. El “Boletín Comercial de Táriba” estimó la exportación cafetera en el año de 1893 por la vía a Puerto Villamizar (Colombia), en unos 7.219.642 kilos, cantidad que corresponde a unos

120.327 sacos de 60 kilos, tan sólo a las zonas de mayor producción como San Cristóbal, Rubio, Táriba, Santa Ana, Independencia, Libertad y Palmira, sin tener en cuenta las zonas de menor producción, situadas al oriente del Estado, entre ellas La Grita, Pregonero, Colón, Michelena y Lobatera que exportaban por Santa Barbará y Puerto Guamas, y también sin agregar el café que se vendía directamente en Cúcuta y el destinado para el consumo local (A.H.A.H.N.S., 1886: 24).

**Figura N° 2. Evolución de la producción de café en el Táchira entre 1880 y 1895 (Miles de sacos de 60 kilos)**



Fuente: González (1994).

Contrastando la información aportada por los autores colombianos y venezolanos, respecto a la producción cafetera en las últimas tres décadas del siglo XIX a ambos lados de la "región fronteriza", se puede percibir en primera instancia que hacia 1880 el total de la producción del Estado Táchira, era muy cercana al de la producción total colombiana, ubicada en su mayoría en el departamento Norte de Santander. De igual forma la producción de café en el Táchira que calcula Jaime Torres en 244.783 sacos anuales, entre los años 1882 y 1895, parece haber sido superada por la producción colombiana, a partir de 1891 e igualada por la producción del Norte de Santander, tan sólo en la segunda década del siglo XX.

## **Inicio de la producción cafetera en Colombia y las vías de comunicación**

A partir de la segunda mitad del Siglo XIX se empezó a acelerar la actividad comercial al interior del país con destino a la exportación. Siguiendo a Álvaro Tirado, después del oro se impuso la comercialización efímera del tabaco, la quina, el añil y el algodón. Sin embargo durante las últimas décadas del siglo, el café se fue consolidando como el producto que insertaría a Colombia en la economía internacional. En este proceso de integración, "la carencia de vías de comunicación en el interior del país fue un obstáculo tremendo para el desarrollo comercial" (Tirado Mejía, 1971: 218 – 222).

La producción cafetera prosperó a partir de 1870 especialmente en Cundinamarca y Santander, y hacia fines del siglo XIX en estas regiones se producía más del 80% del café colombiano, sin embargo esta dinámica fue frecuentemente interrumpida por las continuas guerras civiles que se dieron en la Nación (Bejarano, 1987). La adopción del cultivo y comercio de café exigió a las regiones productoras la construcción y el mejoramiento de las vías de comunicación, puesto que era evidente la necesidad de adecuar este tipo de infraestructura para trasladar el grano proveniente de las montañas a los centros de acopio, situados en poblaciones más cercanas y desde allí enviarlo hacia el exterior; se hizo necesario entonces la construcción de vías permanentes y con especificaciones adecuadas para exportar el grano (Tirado Mejía, 1971: 226).

Cuando el hoy Departamento del Norte de Santander, aún formaba parte del Estado Soberano, se inició en esta región un proceso de expansión económica que involucró directamente los sectores agrario, industrial, comercial y financiero. En este contexto el cultivo del café hizo posible una rápida inserción de la economía regional en el ámbito nacional y extranjero.

El cultivo del café se empezó a expandir por la región fronteriza y gradualmente vitalizó la economía y las relaciones comerciales del departamento, como ningún otro producto logró hacerlo en la época. Así mismo, el auge comercial de la frontera derivado de la consolidación del comercio de café y la importación de todo tipo de mercancías hacia la región por la ruta del lago de Maracaibo (en Venezuela), creó la necesidad de establecer una vía que facilitara el transporte de grandes cargamentos hacia el lago por la vía del puerto venezolano de Encontrados, desde donde finalmente se embarcaban las cargas hacia los mercados internacionales.

Desde mediados del siglo XIX algunas redes de comerciantes en convenio con la élite política y militar de la región, asumieron el reto de comunicar al Estado Soberano de Santander, con las regiones aledañas para estimular el intercambio de artesanías, productos agrícolas y otras especies.

Por otra parte, el crecimiento de las actividades agrícolas y minera, y el desarrollo comercial que empezaron a presentar las principales ciudades del centro, el norte y el nororiente colombiano desde mediados del Siglo XIX, puso en evidencia la necesidad de iniciar la adaptación de la insipiente infraestructura vial a las nuevas necesidades de transporte de los sectores productivos.

Pese los grandes esfuerzos que se hicieron por iniciar la construcción de caminos y vías en Colombia, esta infraestructura era aún muy rudimentaria e insuficiente para comunicar los centros de producción con las principales arterias fluviales y los puertos de exportación. Precisamente desde mediados del siglo XIX Colombia tuvo una preferencia marcada por la construcción de los ferrocarriles sobre las otras vías de comunicación, pero como es sabido esta tendencia se pudo percibir en casi todo el Continente Americano repercutió en considerables beneficios para las empresas inglesas, quienes a través de cuantiosos empréstitos de largo plazo a los países que querían implementar este novedoso sistema de transporte, lograron alcanzar un alto nivel de desarrollo de la industria pesada.

La fundación de la Compañía del Camino hacia el entonces Puerto de San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar) en 1865 y la posterior conformación de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en 1876, dieron origen a una de las más importantes empresas de transporte terrestre privado que tuvo el país en aquella época y consecuentemente a la construcción del primer y único ferrocarril internacional que ha tenido Colombia y el primero en América Latina.

El auge comercial de la frontera auspiciado por la consolidación de la exportación de café e importación de todo tipo de mercancías hacia la región, creó la necesidad de establecer una ruta que facilitara el transporte hacia el Lago de Maracaibo por la vía del río Zulia hacia el puerto de Encontrados, en territorio venezolano, desde donde se embarcaban las mercancías con destino Maracaibo y desde allí a los mercados internacionales.

## Conformación de la Compañía del Camino Carretero a San Buenaventura

A partir de la dinámica comercial del café principalmente y de otros productos, la importación de bienes manufacturados y las tendencias de las élites económicas, política y militar de la región fronteriza el 13 de mayo de 1865, se dio inicio al proyecto vial del Nororiente colombiano con la fundación de la Compañía del Camino a San Buenaventura<sup>6</sup>. La importancia de esta Compañía reside en que fue una de las primeras empresas de infraestructura vial que se conformó en el país, construida con capital netamente privado y algunos aportes del gobierno de Estado Soberano de Santander y el Ayuntamiento del Distrito de Cúcuta<sup>7</sup>.

Los comerciantes vieron la necesidad de transportar la producción agrícola creciente en la región, así como movilizar las mercancías provenientes del exterior, convirtiéndose de paso en el punto de partida de lo que más tarde sería la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Se debe tener en cuenta que aunque la Compañía del Camino Carretero a San Buenaventura se conformó con el principal objetivo de unir con un camino las poblaciones de San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura a orillas del río Zulia, desde un comienzo se tuvo presente que sobre esta vía se podían tender en algún momento dado los rieles de un ferrocarril.

Inicialmente el 23 de marzo de 1865 don Juan Aranguren celebró un contrato con José María Villamizar Gallardo, Presidente del Estado Soberano de Santander, mediante el cual se le concedió el “privilegio para la apertura de un camino de herradura y carretero de San José de Cúcuta al Puerto de San Buenaventura, sobre el río Zulia” (AGN, 1929: 3). Este proyecto se había sacado a licitación pública por el término de cincuenta días, a partir del 27 de marzo del mismo año, curiosamente tres días después de haber sido concedido el privilegio al señor Aranguren<sup>8</sup>. Dicho contrato a su vez permitía y autorizaba para ceder los derechos, acciones y exenciones adquiridos en virtud del mismo a cualquier otro ciudadano que contara con los recursos económicos suficientes para acometer la obra<sup>9</sup>.

Fue así como el 12 de mayo de 1865 don Juan Aranguren como potentado del privilegio de construcción del camino carretero y representante del comercio de la ciudad, se presentó ante el señor Telmo Romero, Notario primero del Circuito de Cúcuta con la intención de cederle y transferirle a don Domingo Díaz, ciudadano y militar venezolano, todos los derechos, acciones y exenciones por él adquiridos en virtud del contrato firmado con el Presidente del Estado el 23 de marzo anterior. De

6. “Los historiadores económicos han enfatizado la existencia de una estrecha relación entre el desarrollo de los ferrocarriles y el aumento de las exportaciones de café en Colombia y han calificado este vínculo como indispensable (Beyer, 1947; Mc Greevy, 1975; Urrutia, 1979, y Poveda, 1986, entre otros). Por lo cual, para hacer competitivas las exportaciones de café de las otras regiones era necesario la expansión de los ferrocarriles y de esta forma reducir el costo del transporte del grano” (Ramírez, 2001: 102).

7. Como se podrá ver más adelante los aportes de los gobiernos del Estado y el Municipio consistieron en la adjudicación del privilegio de construcción de las obras del camino, la exención del pago de impuestos, la cesión de terrenos baldíos por donde pasaría el trazado de rutas, etc., más no en dinero, metales preciosos ni aportes financieros concedidos a la Compañía.

8. Aquí parece haber una confusión entre las fechas en las cuales el Gobierno del Estado pudo haber sacado a licitación pública la obra y la fecha en que finalmente se le adjudicó el proyecto a don Juan Aranguren, ya que la fuente indica que el señor Aranguren firmó el contrato con el Presidente del Estado el día 23 de marzo de 1865, pero más adelante afirma que cuatro días después, o sea el 27 de marzo se sacó a licitación pública la construcción de dicho camino por el término de cincuenta días.

9. Paradójicamente ninguno de los individuos que inicialmente firmaron el contrato de privilegio de construcción del camino hacia el Puerto de San Buenaventura, con el Estado de Santander cumplían con la condición de ser ciudadanos colombianos.

esta forma el señor Díaz quedó comprometido a cumplir con todas y cada una de las obligaciones que don Juan Aranguren había adquirido con el Gobierno del Estado, renunciando a todos los derechos y acciones para reclamar cosa alguna contra lo estipulado en el documento firmado.

El contrato inicial de privilegio firmado con el Ayuntamiento del Distrito para la construcción del camino carretero entre San José de Cúcuta y el Puerto de San Buenaventura, señalaba la cesión o transferencia de los derechos y obligaciones contraídos por el Señor Juan Aranguren mediante el contrato firmado el 23 de marzo con el Presidente del Estado Soberano, al señor Domingo Díaz. Dicho contrato a su vez cedía y extendía a la Compañía del Camino a San Buenaventura el derecho para ejecutar la obra por su cuenta, costo y riesgo bajo la prebenda de poder destinar todos estos recursos y muchos más, si lo veían conveniente ya no a la construcción de la vía carretera, sino para tender una vía sobre carriles de hierro, apta para el transporte por alguna especie de ferrocarril.

La Compañía tenía que conformarse por un grupo de empresarios que acometieran dicha obra, siguiendo las indicaciones y presupuestos de algún ingeniero designado para explorar las posibles rutas y ejecutar la obra.

Hasta aquí se puede observar que la opción de construir el ferrocarril de Cúcuta se hizo manifiesta desde 1865, mucho antes de que se pensara en la construcción de este tipo de vía en otras partes del país; también hay que tener en cuenta que el Gobierno Nacional y el del Estado de Santander fueron partícipes de esta Empresa inicialmente, tan sólo en la adjudicación del privilegio y algunas prebendas, pero no mediante el aporte de recursos financieros.

En tal medida el capital social de la Compañía para la construcción del camino se fijaría en la suma de 450.000 pesos, de los cuales \$150.000 de estos eran propiedad del Ayuntamiento junto con el poder de tomar decisiones en la Junta General de Accionistas con los mismos términos, obligaciones y derechos que los demás socios. Igualmente si el presupuesto que formara el ingeniero para la construcción del camino carretero excediera la suma de 450.000 pesos, la tercera parte de este incremento también figuraría como capital del Ayuntamiento en la Compañía.

Los accionistas de la Compañía del Camino carretero, después de vender algunas acciones o trasladarlas a otras personas, fueron los siguientes:

- 4 Acciones: de propiedad del Ayuntamiento del Distrito de Cúcuta.
- 1 Acción: Joaquín Estrada.
- 1 Acción: Juan Aranguren.
- 1 Acción: Domingo Días.
- 1 Acción: Idelfonso Urquinaona.
- 1 Acción: Felipe Arocha.
- 1 Acción: Carlos T. Irwin.
- 1 Acción: Andrés Berti Tancredi.
- 1 Acción: Jaime Fossi.

Los accionistas finalmente ante el mismo Notario don Telmo Romero declararon aprobado el contrato social celebrado con el Ayuntamiento del Distrito en todas y cada una de sus partes, y expresaron su sometimiento al mismo, quedando conformada la Junta de Accionistas o Socios de la Compañía el día 15 de mayo de 1865.

La Compañía se comprometió a que en un plazo máximo de ocho años, contados desde el día en que se iniciaran los trabajos ya estaría abierto y construido un camino carretero en los puntos indicados entre San José de Cúcuta y el Puerto. La carretera debería ser apta para el tráfico de carros cargados y tener como mínimo seis metros de ancho sobre piso firme y sólido, y contar con el nivel y los desmontes necesarios para el paso seguro de cargamentos.

Las bodegas se tenían que construir en el lugar que sirvieran al puerto escogiendo el paraje más apropiado. Las estructuras debían ser de hierro y estar levantadas sobre cimientos de cal y canto o de pared firme y sólida con techo de teja o cualquier material que lograra evitar el agua. El piso debía tener la elevación necesaria sobre el nivel del terreno para que los cargamentos depositados se conservaran sin riesgo de pérdida o deterioro en épocas de invierno.

## Nacimiento de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta

La decisión de echar a rodar el Ferrocarril de Cúcuta por la misma vía que se construía el camino hacia el puerto, ya se había tomado desde el 30 julio de 1867 cuando en pleno se dio lectura a una nota del General Domingo Díaz, en la que manifestó que había tenido varias conferencias con el Ingeniero Juan Nepomuceno González Vázquez “acerca de la posibilidad de tender una línea férrea movida por fuerza de sangre”<sup>10</sup>.

Esta propuesta dio un giro inesperado y gigantesco a las ambiciones del grupo de socios de la empresa, ya que se pasaba de la idea de construir un simple camino carretero, que aparte de todo ya evidenciaba grandes carencias presupuestales y escasez de trabajadores, a una obra que requería gran movimiento de recursos, tanto físicos como financieros por parte de la Junta de Socios de la Compañía, de los gobiernos regional y nacional, y de mayor complejidad en la logística que hiciera posible cumplir con el deseo de echar a andar un ferrocarril por la región fronteriza.

En septiembre de 1876 y tras haber pasado once años desde el inicio de la construcción del camino carretero a Puerto Villamizar, se logró concluir la vía carretera y eventualmente el cuarto día de ese mismo mes fue fundada la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, mediante contrato firmado entre el Secretario General del Estado Soberano de Santander Vicente Herrera y José María Villamizar Gallardo, ahora representante legal de la Compañía (Solano, 1975: 783-784).

## Construcción del Ferrocarril de Cúcuta

Por medio del contrato firmado con el Gobierno del Departamento la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta se veía obligada a tender sobre la vía carretera en conclusión todavía, un ferrocarril de una sola vía servido por máquinas de vapor, desde la ciudad de San José de Cúcuta a Puerto Villamizar, sobre el río Zulia. El ferrocarril debería tener inicialmente una capacidad para mover cuarenta y cuatro toneladas de peso bruto a razón de veinte kilómetros por hora en su pendiente máxima. De igual forma la Compañía tenía que construir por lo menos dos estaciones principales en los extremos del ferrocarril, con las dimensiones que requiriera el tráfico y las comodidades indispensables en esta clase de edificios, a parte de las estaciones y tambos en lugares intermedios donde el tráfico exigiera el establecimiento de estaciones secundarias.

El funcionamiento de la maquinaria y el ferrocarril estaba a cargo de la Compañía y las calles de Cúcuta se construyeron de tal forma que el tráfico no se interrumpiera con el paso de las máquinas. El Gobierno del Estado por medio del contrato concedió inicialmente el privilegio para construir el camino de hierro y explotarlo por un término de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que fuera puesto a servicio público la totalidad de la obra.

Este contrato inicial de la construcción del Ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar firmado en septiembre de 1876, fue modificado casi en su totalidad el 12 de enero de 1878. Tras la modificación se le añadieron algunas cláusulas al contrato inicial que tuvieron que ver con la adecuación de las instalaciones y la infraestructura necesaria para su adecuado funcionamiento (A.H.A.H.N.S., 1929: 33). Dieciocho meses después de haberse principiado las obras la Compañía estaría en el deber de entregar el primer trayecto de dieciocho kilómetros y exactamente dos años después, se debería estar entregando otros dos tramos de igual longitud cada uno, para completar el trayecto total de cincuenta y cinco kilómetros que separaban a la ciudad de Cúcuta del Puerto Villamizar por el trazado del camino carretero. Como se puede apreciar en el mapa N°2, el trazado de las líneas del ferrocarril, bordeó la frontera colombo venezolana y se conectó con las líneas trazadas de lado de la frontera venezolana.

10. Al hablar de ferrocarriles movidos por fuerza de sangre o simplemente de ferrocarriles de sangre, se hacía referencia al ferrocarril, carros o vagones movidos por tracción animal, ya fuese por la fuerza de bueyes o caballos, común en algunos ferrocarriles primitivos que hubo en Latinoamérica.

Mapa 2. La frontera colombo-venezolana, los puertos y trazados de los ferrocarriles fronterizos



Fuente: Murguey (1988: 171).

Durante 1887 el tren había rodado en total 303 veces de Cúcuta al Puerto Villamizar y halado 1489 vagones sobre la vía a una velocidad promedio de 22 Km/h. La Compañía inició su actividad sobre el recorrido completo con cinco locomotoras, dos vagones de primera clase, cuatro vagones de segunda clase, dieciséis vagones cubiertos para carga, dos vagones descubiertos para transportar animales, dos góndolas, cinco plataformas grandes y seis pequeñas, catorce carros para el movimiento de tierras de las obras y un carro de mano necesario para el transporte a cortas distancias; en fin un total de cincuenta y siete piezas rodantes empezaron a recorrer la región.

## Conclusiones

Un producto en especial hizo posible y necesario pensar en implementar una ruta que favoreciera tanto a los compatriotas venezolanos del Táchira, como a las propias gentes nortesantandereanas. El café hizo su "aparición" por estas tierras y poco a poco lo que el Clérigo Gumilla puso como penitencia sobre los pecados cometidos, se fue convirtiendo en la salvación terrenal de muchos otros, que vieron en este cultivo la prosperidad económica de la región. Rodeado de mitos y curiosos relatos, lo cierto es que el café provenía de tierras venezolanas, proveniente posiblemente del mismo Táchira o el Zulia, el hecho fue que su cultivo se expandió con tanto auge en la frontera que empezó a reponer las bajas comerciales de la quina, el añil y el tabaco comercializados desde tiempos anteriores.

El camino carretero debía construirse y tanto el Gobierno Nacional, el de San José de Cúcuta y los agricultores y comerciantes de ambos lados de la frontera, inicialmente unieron esfuerzos para llevar a cabo la obra. Paradójicamente el General Domingo Díaz, un venezolano en tierras

colombianas asumió el privilegio que le otorgó el Gobierno del Estado de Santander, para construir el camino carretero hacia el entonces Puerto de San Buenaventura. Aunque no se halló el rastro de las razones por las cuales el Gobierno le otorgo este privilegio a un extranjero, si se puede evidenciar que fueron hombres venezolanos quienes dieron vida al tránsito por tierras colombianas.

El camino se construyó tal como estaba contratado sin embargo la intensión verdadera de los socios de la Compañía era la construcción de un ferrocarril, por la ruta del camino que ya se había trazado. Se le encargó al Ingeniero de la Compañía que a medida que se fueran construyendo los tramos del camino, se fueran adelantando los estudios topográficos para adelantar el tendido del ferrocarril.

Las ideas políticas y económicas del Radicalismo liberal favorecieron inicialmente la construcción de los primeros caminos y posteriormente, hicieron posible mejorar la infraestructura vial y pensar en la implementación de algunas redes férreas en la región.

Precisamente el proyecto de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta tuvo sus bases en el pensamiento del liberalismo radical, cuando en 1865 se asumió la construcción de un camino carretero que uniera a San José (hoy Cúcuta) y el puerto fluvial de San Buenaventura (hoy Puerto Villamizar) en la frontera con Venezuela. En este mismo año se aprobó la construcción de dicho camino, pero este sería tan sólo el inicio de lo que se ha considerado el más ambicioso proyecto ferroviario del Nororiente colombiano y de todo el país.

A pesar de las condiciones políticas y sociales en que se hallaba el país inmerso en diferentes conflictos desde mediados del Siglo XIX, en la región nortesantandereana se logró forjar un proyecto ferroviario que aunque no tenía grandes proporciones, en cuanto a la extensión de sus vías si satisfizo las necesidades del transporte de mercancías hacia el exterior, especialmente de café y facilitó el acceso de mercancías provenientes del exterior.

Desde sus inicios la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta fue afectada directamente por el acontecer político que vivía la sociedad colombiana, muestra de ello fueron los conflictos políticos que se presentaron al interior de la dirigencia de la empresa y los paros obligados de sus máquinas por la situación de violencia que se presentaba en la región. Sin embargo a pesar de las enormes dificultades en las que nació y se desarrolló este proyecto empresarial, este logró salir adelante y convertirse en modelo de transporte para otras regiones del país, varios de los cuales aún hoy en día lo mantienen en funcionamiento.

También se debe tener en cuenta que aunque la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta tuvo sus inicios bajo el gobierno del liberalismo radical, cuando los estados se asociaban bajo la figura de los Estados Unidos de Colombia, el proyecto fue inaugurado en 1888 por el gobierno conservador y bajo un sistema político que había retornado a la República centralista. A pesar de los diversos giros que tuvo el esquema político en el país y la región, el proyecto siguió adelante y presenció mayor movimiento de mercancías y ganancias bajo el gobierno de la Regeneración. El fin del predominio liberal hacia fines del Siglo XIX que entre otras cosas se había causado por la imposibilidad de mantener las políticas económicas y el fracaso en los esfuerzos por insertar la economía colombiana en los mercados internacionales, hicieron que el proyecto se derrumbara y se perdiera el impulso de los sectores considerados como estratégicos.

El sector exportador que había jugado una importante función como motor del crecimiento de la economía regional, se vio seriamente afectado por las políticas proteccionistas que el gobierno venezolano empezó a implementar a partir de la década de 1940. Para los venezolanos no era rentable el hecho de tener que ingresar por tierras colombianas los cargamentos que luego iban a ser enviados por el propio Puerto de Maracaibo hacia el extranjero. La implementación de los ferrocarriles al interior de Venezuela y la puesta en marcha del gran proyecto vial del Presidente Juan Vicente Gómez, se presentaron como las soluciones precisas para el transporte de las cargas por el interior de su Nación.

A partir de este momento el Ferrocarril de Cúcuta se surtía de los cargamentos que se movían tan sólo al interior de la región. La clausura del puerto venezolano de Encontrados sobre el río Zulia y por tanto el cierre del paso de mercancías hacia Maracaibo, limitaron el servicio del ferrocarril al movimiento de productos agrícolas, ganados, maderas y algunos productos importados sobre los caseríos y poblados fundados a lado y lado de las líneas férreas. Con esto la rentabilidad de la Sociedad empresaria empezó a bajar enormemente, hasta el punto donde era preferible dejar de funcionar y darle paso a un medio de transporte más moderno.

De otro lado el inicio del proyecto vial colombiano centró su atención en la construcción de carreteras que facilitarían la comunicación de las regiones con el interior de la nación. Por la región se pensó, estudió,

planeó y finalmente se construyó la carretera central del norte. La fuerte competencia que los automotores le empezaron a hacer a los ferrocarriles en cuanto a precio de los fletes de carga y las facilidades del transporte a regiones apartadas, lo convirtieron en el medio ideal para transitar por la tosca topografía Santandereana. Con la llegada de los automotores se crearon las primeras empresas de transporte que le dieron una fuerte competencia a la actividad del ferrocarril y que finalmente llevó a su clausura definitiva. Los gastos de funcionamiento que la compañía debía asumir para el funcionamiento del ferrocarril iban en aumento, mientras los ingresos derivados de la actividad descendieron abruptamente.

Pese a las circunstancias que bordearon el proyecto y la implementación de este sistema de comunicación en Norte de Santander, el Ferrocarril de Cúcuta debe estudiarse como una experiencia distanciada del contexto de los ferrocarriles en Colombia, puesto que tuvo características que lo hicieron único en su tiempo y espacio, como señala David Johnson. "En virtud del potencial comercial, Cúcuta fue declarado puerto terrestre, hábil para la importación de mercancías y se estableció allí la Aduana Nacional" (cit. en Medina, 1970: 97). El nombramiento de San José de Cúcuta como Puerto motivó el florecimiento de casas comerciales alemanas, italianas y árabes, entre otras, que giraban en torno al comercio del café y a la importación de mercancías de Francia, Estados Unidos, Inglaterra, Italia y Alemania.

## Fuentes

- A.H.A.H.N.S. Libro de Actas de la Compañía. Sesión extraordinaria. 30 de julio 1867.
- A.H.A.H.N.S. Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos Relativos: Compañía del Camino a San Buenaventura, Ferrocarril a Puerto Villamizar, Ferrocarril a la Frontera y Ferrocarril del Sur. Cúcuta, agosto 1929.
- Anales de Ingeniería. Órgano de la Sociedad Colombiana de Ingenieros. "El conductor de Locomotora". Vol. VII, No 78. Bogotá, 1894.
- Archivo General de la Nación (AGN). Colombia. Sección República. Fondo Ferrocarril de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Documentos relativos, Cúcuta, 1929.
- Archivo General de la Nación (AGN). Informe del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta al Ministro de Fomento. Cúcuta: Tipografía Miguel Lazcano C., 1892.
- Silva, Felipe: Juicio de calumnia promovido por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta contra el Director y Redactor de "El Recopilador", Bogotá, 14 de mayo de 1887.

## Bibliografía

- Rafael Eduardo Ángel, Historia de Cúcuta, la casa del duende (Cúcuta, La Casa del Duende, 1990).
- : San Faustino de los Ríos. Gobernación, ciudad y puerto fluvial, Cúcuta, Instituto de investigaciones culturales y científicas I.C.I.C, 2004.
- Jesús Antonio Bejarano, El despegue cafetero 1900-1928. (En Ocampo, José Antonio, Historia económica de Colombia, Bogotá, Siglo XXI, 1987).
- Robert Beyer, The Colombian coffee industry; origin and major trends. Thesis, University of Minnesota, Minneapolis, 1947. En Roberto Junguito, Producción de café en Colombia (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo, 1991).
- David Bushnell, Colombia, una nación a pesar de sí misma (Bogotá: trad. Claudia Montilla, Planeta, 2007), Clara Carreño, El Camino Carretero Hacia el Sarare (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2011).
- Tomás Castilla, Datos para la historia económica del Táchira. (Caracas: En Gonzalez, E. Ramón: Las ideas políticas en el Táchira, Biblioteca de Temas y Autores Tachirenses N° 115, 1994).
- Contraloría del norte de Santander: Geografía histórica y económica del Norte de Santander (Bogotá: Santafé, 1948).
- Malcom Deas, Café y conflicto en Colombia (Medellín: FAES, 1981).
- Ramón González, Las ideas políticas en el Táchira (Caracas: Biblioteca de Temas y Autores Tachirenses N° 115, 1994).
- Luis Carlos Jacome, Cúcuta de otros días (Cúcuta: Imprenta departamental, 1945).

Orián Jiménez Orián, Eduardo Pérez y Felipe Gutiérrez, Caminos, rutas y técnicas: huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2005).

Roberto Junguito, Producción de café en Colombia (Bogotá, Fondo Cultural Cafetero-Fedesarrollo, 1991).

Paul Krugman, Maurice Obstfeld, Economía internacional, teoría y política (Madrid, McGraw Hill, 1999).

Fernando Lleras, El café: antecedentes generales y expansión hasta 1914 (Bogotá: Universidad de Los Andes, 1970).

Armando Martínez, Los conceptos de la historia regional santandereana. (Bucaramanga: Fronteras, regiones y ciudades, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1992).

Luis Medina, Cita histórica (Bogotá, Anoaqui Impresores, 1970. Tomo I).

Jorge Meléndez, Aniquilamiento o pacificación (Bogotá: Graficas Margal, 1982).

José Murguey, Controversia colombo-venezolana de la construcción del Gran Ferrocarril del Táchira (Caracas: Imprenta Nacional, 1988).

Luis Eduardo Nieto, El café en la sociedad colombiana (Bogotá: El Ancora Editores, 1947). José Antonio Ocampo, Colombia y la economía mundial (Bogotá: Siglo XXI, 1984).

Alfredo Ortega, Ferrocarriles colombianos. Resumen histórico (Bogotá, Imprenta Nacional, 1920).

Álvaro Pachón, María Teresa Ramírez, La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX, (Bogotá: FCE, 2006).

María Teresa Ramírez, Los ferrocarriles y su impacto sobre la economía de Colombia. (Madrid: Revista de Historia Económica, Banco de la República, Marcial Pons, 2001).

Guillermo Solano: Cincuenta años de vida nortesantandereana (Bogotá, Stella, Tomo I 1970).

Álvaro Tirado Mejía, Introducción a la historia económica de Colombia (Bogotá, Ancora, 1971).

Miguel Urrutia, Mariano Arrubla, Compendio de estadísticas económicas de Colombia (Bogotá, Universidad Nacional, 1970).

Guillermo Vargas, El hombre de la frontera (Cúcuta, Corporación Educativa del Oriente, 1896).