

**Empresas de vapores en el Caribe  
Colombiano: la navegación fluvial y los  
ferrocarriles en el Magdalena Grande y  
el Bajo Magdalena, 1870 - 1930**

Por: Joaquín Vilorio-De-La-Hoz

Núm. 40  
Octubre, 2016

# CUADERNOS DE HISTORIA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL



**BANCO DE LA REPÚBLICA**

CENTRO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS REGIONALES (CEER) - CARTAGENA

ISSN 1692 - 3707

La serie **Cuadernos de Historia Económica y Empresarial** es una publicación del Banco de la República – Sucursal Cartagena. Los trabajos son de carácter provisional. Las opiniones y posibles errores son de responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

## **Empresas de vapores en el Caribe Colombiano: La navegación fluvial y los ferrocarriles en el Magdalena Grande y el Bajo Magdalena, 1870 - 1930<sup>1</sup>**

**Joaquín Viloría De la Hoz<sup>2</sup>**

---

<sup>1</sup> Versión ampliada y corregida del capítulo publicado en el libro editado por M. E. Romero y J. Moreno (Coordinadores) (2014). *El otro rostro de la inversión extranjera. Redes migratorias, empresa y crecimiento económico en México y América Latina, siglos XVI-XX*, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México – UNAM, México, D.F. El autor agradece la colaboración y comentarios de Jaime Bonet, María Aguilera y demás investigadores del Centro de Estudios Económicos Regionales –CEER– del Banco de la República en Cartagena.

<sup>2</sup> El autor es Gerente del Banco de la República en Santa Marta (Colombia). Las opiniones expresadas en este artículo no comprometen al Banco de la República de Colombia ni a su Junta Directiva. Para comentarios: [jvilorde@banrep.gov.co](mailto:jvilorde@banrep.gov.co)

# **Empresas de vapores en el Caribe Colombiano: La navegación fluvial y los ferrocarriles en el Magdalena Grande y el Bajo Magdalena, 1870 - 1930.**

## **Resumen**

En este trabajo se indaga sobre la presencia de empresas y empresarios extranjeros en el Caribe colombiano entre las décadas de 1870 y 1930. El objetivo es conocer su participación en el comercio exterior colombiano, así como sus aportes a la innovación tecnológica en un sector estratégico como el del transporte. Para este fin, en el artículo se analizan las experiencias empresariales en la navegación fluvial a vapor, así como en los ferrocarriles de Barranquilla y Santa Marta, actividades que han estado siempre asociadas a inversionistas extranjeros.

**Palabras clave:** Empresas, empresarios, navegación a vapor, ferrocarriles, Caribe colombiano, Santa Marta, Barranquilla.

**Clasificación JEL:** N76, N86, R40.

## **Abstract**

This paper investigates about the presence of foreign companies and businessmen in the Colombian Caribbean between the 1870s and 1930s. This in order to understand their participation in the Colombian foreign trade, as well as their contributions to technological innovation in a strategic sector such as transportation. For this purpose, business experiences in river steamboat and railroad transportation in Barranquilla and Santa Marta are analyzed, activities which have always been linked to foreign investors.

**Key words:** Companies, entrepreneurs, steam navigation, railroads, Colombian Caribbean, Santa Marta, Barranquilla.

**JEL Classification:** N76, N86, R40.

## **1. Introducción**

Luego de la Independencia y hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial, el flujo de inmigrantes hacia Colombia siempre fue modesto, si se compara con otros países de la región como Argentina, Brasil, Cuba e incluso Venezuela. Al parecer, las condiciones climáticas y el lento desarrollo económico hicieron de Colombia un país poco atractivo para los inmigrantes. Los pocos extranjeros que llegaron al país lo hicieron en su mayoría por los puertos del Caribe, ya que la comunicación con los puertos del Pacífico fue muy difícil hasta las primeras décadas del siglo XX. Con la apertura del canal de Panamá en 1914, los puertos colombianos sobre el Pacífico empezaron a tener una mayor actividad, lo que impulsó la construcción de redes férreas y Buenaventura se convirtió en el puerto más dinámico del país.

En este trabajo se indaga sobre la presencia de empresas y empresarios extranjeros en el Caribe colombiano entre las décadas de 1870 y 1930, para conocer su participación en el comercio exterior colombiano, así como sus aportes a la innovación tecnológica en un sector estratégico como el del transporte. Para este fin, en el artículo se analizan las experiencias empresariales en la navegación fluvial a vapor, así como en los ferrocarriles de Barranquilla y Santa Marta, actividades asociadas desde un principio con inversionistas extranjeros, aunque para uno de los casos se encuentra a un empresario local.

## **2. Proyectos y experiencias de inmigración**

Durante el siglo XIX, en América Latina la idea de progreso y modernización se asoció con la inmigración europea, no sólo de mano de obra escasamente calificada, sino sobre todo, de personas con formación y experiencia en diversos campos de la actividad productiva. Así nacieron las tres principales leyes que buscaban fomentar la inmigración a Colombia, asociadas al auge de productos de exportación: las dos primeras (1847 y 1871) estuvieron relacionadas con las bonanzas exportadoras del tabaco y la quina, mientras la de 1892 se asoció con el crecimiento de la economía cafetera. Sin embargo, a diferencia de países como

Argentina, Brasil o Chile, para esa época Colombia no disponía de una fuerte actividad económica que demandara la introducción de mano de obra foránea. Esto significa, que el ideal de la inmigración era un proyecto básicamente estatal, de escasa relación con la actividad productiva desarrollada por el sector privado. Esto llevó a que “la inmigración en Colombia durante el siglo XIX se caracterizara también por su fracaso casi absoluto” (Martínez, 1997: 7).

La ley de 1871, “Sobre protección de los inmigrantes extranjeros”, se fundamentaba en la inmigración espontánea y no en los proyectos masivos. La ley autorizó la creación de juntas de inmigración en los diferentes puertos y ciudades principales, siendo las más dinámicas las de Barranquilla y Santa Marta. En 1872, el presidente de la república “brindó protección a la inmigración cubana causada por la guerra”, y en Santa Marta se organizó una junta protectora presidida por el empresario Manuel Julián de Mier. La ley de 1871 dispuso que el inmigrante debiera ser agricultor, tener conocimientos en ganadería y ser originario de Europa, aunque reconocía que los canarios y cubanos, así como los ingleses, franceses y holandeses caribeños, tenían la ventaja de una más fácil integración cultural y climática.

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

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

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

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

En comparación con otras ciudades colombianas, Barranquilla recibió un flujo considerable de extranjeros en el siglo XIX y comienzos del XX, especialmente entre 1871 y 1929. Este hecho la convirtió en una ciudad tolerante, cosmopolita, de puertas abiertas para el empresario de cualquier procedencia. En 1875 vivían en la ciudad un total de 375 extranjeros, que representaban el 2% de su población, pero tenían un papel protagónico en el comercio exterior de Barranquilla. En efecto,

entre las 211 personas naturales y jurídicas que pagaron impuestos en 1878, las 72 extranjeras contribuyeron con el 50% de los recaudos totales (Rodríguez y Restrepo, 1988: 158).

En la segunda mitad del siglo XIX, los alemanes dominaron la dinámica comercial y empresarial de Barranquilla. El censo de 1875 registró un total 26 alemanes en Barranquilla, que equivalían al 8,5% de los extranjeros, pero era el grupo de comerciantes con mayor actividad económica en la ciudad (Meisel y Vilorio, 1999: 8). La bonanza tabacalera que tuvo Colombia a partir de la década de 1850 impulsó la llegada de casas comerciales y agencias de navegación alemanas a Barranquilla, lo que significó un impulso al comercio y a la migración desde Alemania (García, 1993: 63-64). El mismo censo muestra que en 1875 los holandeses eran el mayor número de extranjeros asentados en Barranquilla. Éstos eran en su mayoría judíos sefardíes procedentes de Curazao, quienes empezaron a llegar a Colombia en un número considerable después de la Independencia.

Algunas de estas firmas y familias de empresarios fueron *Hoenisberg & Wessels*, *Müller & Siefken*, *Hollman & Merkel*, *Aepli & Eberbach*, *Gieseken & Held* (de origen alemán) (El Comercio, 1917: 1; De la Espriella, 1993: 50-51); así como los Cortissoz, Senior, Alvarez-Correa, López Penha, Heilbron y Sourdis (de origen hispano-holandés). Los alemanes procedían en su mayoría del puerto de Bremen, estaban vinculados con las casas importadoras de tabaco y practicaban la religión luterana. Por su parte, los holandeses se habían establecido en Curazao, eran judíos sefardíes y practicaban el comercio al por mayor en toda la cuenca del Caribe y norte de Suramérica.

Las conexiones comerciales y familiares del Caribe neogranadino, en especial de La Guajira, con las Antillas Holandesas eran de vieja data, muchas de las cuales se remontan al período colonial. Es así como desde la década de 1770 hay registros del comerciante de Curazao Gabriel Pinedo con Riohacha y Santa Marta, así como con David Morales, Abraham Calvo y Salomón de Moses Maduro (Cwik, s.f.). Después de la Independencia de Colombia y Venezuela, los comerciantes

procedentes de Curazao van a llegar en un número considerable a establecerse y hacer negocios en ciudades del litoral como Coro, Maracaibo, Riohacha, Santa Marta y Barranquilla.

A finales del siglo XIX, otro de los grupos de inmigrantes que empezó a crecer fue el de los árabes. Los primeros inmigrantes procedentes de Siria, Líbano y Palestina comenzaron a llegar a Latinoamérica y el Caribe hacia la década de 1870. Estos inmigrantes eran en su gran mayoría cristianos maronitas, quienes huían del Imperio Otomano dominado por los musulmanes, pero también buscaban alternativas económicas que no les eran permitidas en su territorio (Viloria, 2003).

Los destinos preferidos de los primeros inmigrantes árabes fueron Estados Unidos, Brasil, Argentina, Chile y México, mientras que otros países como Colombia representaban un “destino de segunda opción”. Al respecto afirma el historiador Albert Hourani, citado por K. Nweihed: los inmigrantes que “al no poseer las calificaciones para entrar en los Estados Unidos, podían ser llevados por su barco al primer puerto en el Caribe o a la costa occidental de América del Sur” (Nweihed, 1997: 236). El viaje duraba por lo menos 22 días de travesía y su costo en tercera clase era de 56 dólares o 14 libras esterlinas (Abuchaibe, 1993).

En Colombia y Venezuela, los inmigrantes sirios, libaneses y palestinos monopolizaron el comercio a través de sus tiendas desde la primera década del siglo XX. “Industriosos e inteligentes, fácilmente eclipsan a los nativos de Colombia como tenderos; ocupan la misma posición que tienen los bengaleses en el África Oriental” (Graham, 1968: 232).

En menos de una generación los inmigrantes árabes ascendieron socialmente, y en esta segunda fase sus hijos tuvieron edad para empezar a estudiar en la universidad, sobre todo carreras de prestigio como medicina y derecho. Los hijos de los inmigrantes no se conformaron con el éxito económico de sus padres: ahora ellos querían gobernar, tener poder y para eso era necesario incursionar en



política<sup>3</sup>. Los hijos y nietos de esos inmigrantes que alguna vez fueron discriminados, se emparentaron con varias de las familias tradicionales de la región.

En síntesis, durante el siglo XIX en Colombia se legisló con la intención de atraer trabajadores y empresarios europeos que con sus conocimientos y capitales pudieran darle un impulso a la débil economía colombiana. La legislación no fue suficiente y Colombia seguía siendo un país poco atractivo para los inmigrantes y capitales extranjeros. Los pocos que llegaron a finales del siglo XIX se establecieron en su mayoría en ciudades de la costa como Barranquilla, Cartagena, El Carmen, Ciénaga, Santa Marta y Riohacha.

En aquellos países donde llegó el grueso de la inmigración a partir de la segunda mitad del siglo XIX, contaron con uno o varios productos de exportación que dinamizó su economía. Por el contrario, Colombia no contó con un producto bandera de exportación con alta producción y que se mantuviera por un largo período de tiempo, como fue el caso del azúcar, el tabaco, el cacao, la ganadería, el oro o la plata, en países como Cuba, Venezuela, Argentina o México, por citar algunos casos. Apenas en las décadas finales del siglo XIX Colombia se convirtió en un país con una alta producción cafetera, situación que mantuvo por más de un siglo. Durante el auge cafetero, la producción estuvo en manos de agricultores colombianos en su gran mayoría, mientras los extranjeros incursionaron con fuerza en la comercialización internacional del grano.

### **3. Empresas y empresarios del transporte**

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, los nuevos medios de transporte como el ferrocarril y la navegación a vapor, y de comunicaciones como el telégrafo y el

---

<sup>3</sup> La espiral política llegó a su punto culminante durante el cuatrienio 1978-1982, período durante el cual Julio Cesar Turbay (de padres libaneses) se desempeñó como Presidente de la República. Turbay nombró dentro de su equipo de gobierno a varios gobernadores, ministros y directores de organismos nacionales de origen árabe. La presencia de los políticos de origen árabe en la vida nacional ha sido intensa, y en ocasiones controvertida, por lo que el tema ameritaría un estudio riguroso desde la ciencia política.

teléfono, abrieron el camino a empresas de mayor dimensión. Éstas empezaron a ser dirigidas por directivos a sueldo, también llamadas empresas gerenciadas. Con los nuevos medios de transporte, las empresas podían transportar las mercancías en mayores volúmenes y en forma rápida y segura, generándose la producción y la comercialización en masa (Chandler, 1996). Barranquilla fue la ciudad colombiana que más provecho le sacó a estas nuevas formas de transportarse y de comunicación. En esta sección se trata de responder la pregunta: ¿Cuál fue el aporte de las empresas y los empresarios del transporte al desarrollo económico del Caribe colombiano?

### **3.1. Navegación fluvial**

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

El río Magdalena fue la puerta por donde entró a Colombia la revolución industrial, y así mismo llevó al resto del mundo las exportaciones colombianas de tabaco, quina, cueros, café y cacao. La naciente vida industrial y comercial de Colombia dependió de esta arteria fluvial.

Los primeros intentos de organizar la navegación a vapor como empresa datan de la década de 1820, cuando el gobierno de Simón Bolívar autorizó la entrega de la navegación por el río Magdalena al judío alemán Juan Bernardo Elbers, quien durante varios años se había radicado en San Bartolomé, pequeña isla en el Caribe perteneciente a Suecia. Este empresario tenía la autorización de introducir a Colombia los primeros buques con máquina a vapor, ese gran adelanto tecnológico de la revolución industrial. Entre 1824 y 1850, transcurrieron casi tres décadas de ensayos, fracasos, hundimientos, pérdidas económicas y esfuerzos técnicos

enormes. La navegación por el río Magdalena y sus afluentes se regularizó el servicio bajo los gobiernos de Tomás Cipriano de Mosquera y José Hilario López.

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

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

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

Uno de los impulsores de la navegación a vapor en la segunda mitad del siglo XIX fue el inglés Roberto A. Joy, quien llegó a Santa Marta en 1839 como contador de un buque de la Compañía de Navegación Anglo-Granadina, empresa en la que Francisco Montoya y Joaquín de Mier eran sus socios principales. Joy llegó a Santa Marta a la edad de 20 años, y al poco tiempo sería un gran empresario de la navegación a vapor y socio de Manuel Julián de Mier en la construcción del ferrocarril de Santa Marta<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Roberto A. Joy fue uno de esos empresarios que aprovechó la desmonopolización de la navegación para conformar sus propias empresas como la Compañía Americana de Vapores, la

A pesar de haber perdido su hegemonía frente a Barranquilla, en Santa Marta se crearon algunas empresas de navegación a vapor en la década del setenta, en la que participaron inversionistas ingleses como Joy y Fergusson. En efecto, en 1876 Manuel Julián de Mier, Fergusson, Noguera & Cía. y el Estado Soberano del Magdalena constituyeron la Compañía de Navegación por Vapor de la Boca del Río Magdalena, cuyo objetivo fue establecer una línea de buques que comunicara los puertos de Riohacha, Santa Marta y Barranquilla, entrando al río Magdalena por Bocas de Ceniza (Archivo Histórico del Magdalena Grande -AHMG- , 1876). La Compañía fue constituida por doce empresarios, entre ellos una entidad territorial, 34 acciones y valorada en 17.000 pesos (Cuadro 1).

**Cuadro 1.**  
**Relación nominal de los accionistas de la compañía de navegación vapor de la boca del río Magdalena, 1876**

Accionista	Acciones	Importe (\$)
1. Estado del Magdalena	10	5.000
2. Manuel Julián de Mier	8	4.000
3. Fergusson, Noguera & Cía.	4	2.000
4. Manuel Dávila García	2	1.000
5. José I. Díaz Granados	2	1.000
6. Andrés Bermúdez	2	1.000
7. Antonio Fernández de Castro	1	500
8. José Antonio Cataño	1	500
9. José D´Andreis	1	500
10. Juan de Vengoechea	1	500
11. Tomás Vilar	1	500
12. José Alzamora Herrera	1	500
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>17.000</b>

Fuente: AHMG, 1876

En enero de 1881 se constituyó en Santa Marta la Compañía Colombiana de Vapores, con el objeto de cubrir la ruta Santa Marta-Barranquilla por la vía de los

---

Compañía Unida de Navegación por Vapor en el Río Magdalena y la *United Magdalena Steam Navigation Company*, bajo la dirección de Joy y los británicos como los accionistas mayoritarios (Poveda, 1998: 113-114; Fischer, 2003: 1003; Nweihed, 1997).

caños y las ciénagas que comunicaban esas dos ciudades. La compañía quedaba en libertad de establecer la ruta Santa Marta-Riohacha, si la demanda así lo exigía. El capital fue de 25 mil pesos representados por cien acciones de 250 pesos cada uno (Cuadro 2). Los principales accionistas, además del Gobierno del Magdalena, fueron los samarios Manuel J. de Mier, Alejandro Echeverría, José Alzamora y el inglés Roberto Joy (AHMG, 1881).

**Cuadro 2.**  
**Accionistas de la compañía colombiana de vapores, 1881**

Accionista	N° de acciones	Valor (\$)
Gobierno del Magdalena	25	6.25
Manuel Julián de Mier	20	5
Alejandro Echeverría	12	3
José Alzamora Herrera	10	2.5
Compañía Unida de Navegación Fluvial (Roberto A. Joy)	10	2.5
David L. Penha Jr.	2	500
Catalina Munive	2	500
Rafael Salcedo	2	500
Fergusson, Noguera & Cía.	2	500
José María Campo Serrano, A. Wolff & Cía., Aepli, Eberbach & Cía., Manuel Conde, Demetrio Dávila, Ricardo Arjona, Andrés y Evaristo Obregón, Genaro Salazar, Juan M. De Vengoechea, Rafael Hurtado, Pascual Díaz Granados, Santiago Hernández, Antonio de Castro y Pedro de Sales	Una acción cada uno de los quince socios (15)	3.75
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>25</b>

Fuente: AHMG, 1881.

Para finales de la década de 1880, las empresas de navegación fluvial de mayor tonelaje eran en su mayoría de empresarios extranjeros y tenían como sede principal Barranquilla. Éstas eran la Compañía Unida de Navegación por Vapor en el Río Magdalena, fundada por el inglés Roberto Joy; Compañía Cisneros de Vapores, del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros; Compañía Alemana de Vapores, de Julio Hoenigsberg y Martín Wessels; Compañía Internacional de Hoyer Hermanos y David López Penha, judíos sefadíes procedentes de Curazao (Poveda, 1993: 139-141).

En 1891 los empresarios alemanes Louis Gieseken y Adolfo Held constituyeron una empresa de navegación fluvial, que les permitiera transportar sus mercancías al interior del país con mayor rapidez y bajos costos. Para ese entonces había nueve empresas de navegación fluvial en el bajo Magdalena y un total de 30 vapores. Luego, en 1902, los empresarios alemanes Adolfo Held y Arthur Stegmann constituyeron la *Empresa Hanseática de Vapores*.

A partir de 1906 las empresas fluviales empezaron a concentrarse en dos grandes grupos: uno conformado por inversionistas ingleses y otro por alemanes. Los primeros constituyeron la *Magdalena River Steamboat Company*, luego de comprar la *Compañía Fluvial de Cartagena*, la *Cartagena-Magdalena Railroad Co.*, la empresa *B. Martínez Bossio* y la *Compañía Internacional del Magdalena*. Esta empresa de capital inglés era dueña de quince vapores, veinte botes para remolque y disponía de una capacidad de 4.600 toneladas (Poveda, 1998: 182).

Por su parte los capitalistas alemanes estaban encabezados por Luis Gieseken, quienes fusionaron la *Empresa Alemana de Navegación*, la *Compañía Colombiana de Transporte*, la *Empresa Hanseática de Vapores* y otras de menor tamaño. Esta nueva empresa concentró 21 vapores, 29 remolques y 6.000 toneladas de capacidad, convirtiéndose en la empresa de navegación más grande de Colombia (Meisel y Vilorio, 1999: 39-40).

El presidente Rafael Reyes decidió organizar la navegación fluvial por el río Magdalena, como una forma de garantizar a los empresarios un servicio estable y seguro. En tal sentido estableció en 1907 la Intendencia de la Navegación del Río Magdalena y su Afluentes, entidad dependiente del Ministerio de Agricultura y Comercio, la cual estaba encargada de vigilar y controlar las actividades de las empresas de navegación de la principal arteria fluvial de Colombia. En 1908 se inició una competencia de tarifas entre las empresas de navegación fluvial, lo que generó incertidumbre sobre la viabilidad financiera de éstas. El presidente Reyes, a través del Memorando de Apulo, conminó a las empresas navieras para que se coludieran o formaran un monopolio, y así poder regularizar las tarifas.

La estrategia concentradora propuesta por Reyes fue acogida por el empresario alemán Luís Gieseken, quien entre 1907 y 1908 reunió en una sola firma a la Empresa Alemana de Navegación, Compañía Colombiana de Transporte, Empresa Hanseática de Vapores y otras compañías menores. La empresa de Gieseken, con sede en Barranquilla, concentró 21 vapores y 29 botes para remolque, con una capacidad para seis mil toneladas, pasando a ser la naviera más grande de Colombia.

La “época Gieseken-Reyes”, al decir de Adolfo Held, fue una alianza estratégica tanto para el empresario como para el político. El primero puso sus empresas y parte de su capital al servicio del gobierno, pero a cambio recibió concesiones y monopolios como el de la navegación a vapor. El segundo, por su parte, concedía privilegios a aquellos empresarios que fueran adeptos a su régimen. Cabe señalar que los ingleses de la *Magdalena River Steamboat Company* se opusieron a quedar bajo la administración monopólica de Gieseken, colaborador y socio del Presidente Reyes, por lo que de hecho se constituyó un duopolio. La compañía alemana de Gieseken funcionó entre 1907 y 1914, año en el cual estalló la Primera Guerra Mundial y los alemanes empezaron a perder su presencia en la región. La empresa alemana fue adquirida por su rival, la inglesa *Magdalena River Steamboat Company* (Meisel y Vilorio, 1999: 39 y 40).

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

De igual forma, en Barranquilla se concentraron la mayoría de empresas y empresarios de la navegación a vapor a partir de la década de 1860. Por ejemplo, casi todas las empresas que navegaban por el río Magdalena y sus afluentes en

1913 tuvieron como sede Barranquilla. En esta ciudad surgió un tejido productivo en torno del comercio exterior, conformado por empresas de navegación marítima y fluvial, el ferrocarril, el puerto y todas aquellas actividades que se movían a su alrededor como la aduana y las casas de comercio (importadoras y exportadoras). También hacían parte del tejido productivo los astilleros, talleres y martinetes en los que se reparaban y construían embarcaciones, creándose en Barranquilla una tradición mecánica y comercial que se irradió hacia diferentes puntos del Caribe colombiano.

Estas empresas de navegación empleaban un número creciente de trabajadores: en 1912 se otorgaron 795 patentes y cédulas para tripulantes (capitanes, prácticos, ingenieros y tripulantes) y en 1914 esta cifra aumentó a 1.603 (Informe del Intendente...1913-1915; Monografía del río Magdalena, 1916-1917: 37). Estas embarcaciones fueron construidas y armadas por ingenieros y obreros locales, quienes entraron en contacto con la moderna tecnología de la navegación y la máquina a vapor.

### **3.2. El ferrocarril y el puerto de Barranquilla**

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

La construcción de los primeros ferrocarriles en Colombia se hizo a través de concesiones privadas. Al igual que en los otros países de América Latina, las



inversiones fueron en su mayoría de capital extranjero. Estos ferrocarriles eran pequeños tramos que no formaban un sistema nacional ferroviario, siendo su propósito unir una ciudad o región con el río Magdalena. Aunque los primeros tramos de ferrocarril en Colombia se hicieron durante el período del liberalismo radical (1850-1880), fue durante la primera administración de Rafael Núñez (1880-1882) cuando se iniciaron varios proyectos ferroviarios como los tramos Girardot-Bogotá, Salgar-Bogotá, Santa Marta-Río Magdalena, Cúcuta-Zulia, La Dorada, Puerto Wilches-Bucaramanga, Calamar-Cartagena y Bogotá hacia el norte de la Sabana.

En 1885 se habían construido 300 kilómetros de ferrocarril y en 1899, al estallar la Guerra de los Mil Días, la red férrea había llegado a los 500 kilómetros (Cuadro 3). Durante *El Quinquenio* del general Rafael Reyes (1904-1909), de nuevo se reactivó la construcción de ferrocarriles, o la reconstrucción de las líneas destruidas durante la última guerra, como el de Buenaventura-Cali; el de Puerto Berrío; se empalmó la línea Girardot con el tren de la Sabana; Honda-Ambalema, en el Tolima; Bogotá-Zipaquirá; Bogotá hacia el sur; Cauca; Santa Marta-Fundación y Medellín-Amagá (Ospina, 1987: 311-312 y 357).

**Cuadro 3.**  
**Longitud de los ferrocarriles en Colombia, 1885-1930**

Año	Kilómetros construidos
1885	300
1899	500
1914	1.2
1922	1.5
1926	2.3
1930	2.7

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

Antes de tener ferrocarril, la comunicación del puerto fluvial de Barranquilla con el puerto marítimo de Sabanilla se hacía a través del caño de la Piña, en pequeñas embarcaciones incómodas y lentas. Ante el auge comercial de Barranquilla de

mediados del siglo XIX, sus empresarios y políticos plantearon la necesidad de construir un pequeño ferrocarril entre los dos puertos barranquilleros.

La firma alemana *Hoenigsberg, Wessels & Cía.* construyó el ferrocarril de 15 kilómetros entre Barranquilla y Sabanilla, el cual fue inaugurado el 1° de enero de 1871. Ante la pérdida de profundidad del puerto de Sabanilla, en 1873 el gobierno autorizó la prolongación del ferrocarril y la construcción de otro muelle en donde pudieran atracar los buques con mayor seguridad. Para finales de 1888, la firma inglesa *Barranquilla Railroad and Pier Company* extendió el ferrocarril hasta el sitio que bautizaron como Puerto Colombia, en donde se construyó un moderno muelle.

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

A partir de la década de 1870, Barranquilla se convirtió en la ciudad de mayor población en el Caribe colombiano, el puerto y aduana más dinámica del país y una economía en constante crecimiento hasta la década de 1930. Su sistema productivo tenía como base la pequeña y mediana empresa familiar, en la que sus empresarios articularon una intrincada red de negocios alrededor de la comercialización de tabaco, importación de productos europeos y norteamericanos, empresas de navegación a vapor, transporte aéreo, bancos y casas de comercio con presencia en otras ciudades del Caribe colombiano y a lo largo de río del Magdalena. Barranquilla se constituyó como el eje articulador de todo el Caribe colombiano, a partir de la cual se dinamizaron varias zonas productivas como Santa Marta-Ciénaga (banano), Valledupar-El Banco-Gamarra (ganadería), Riohacha-Villanueva (café, sal y comercio en general) y El Carmen-Magangué (tabaco, ganadería y comercio).

Fue significativa la dinámica económica vivida por Barranquilla en la década de 1920, así como por otras ciudades colombianas. En efecto, durante el período presidencia del general Pedro Nel Ospina (1922-1926) Colombia vivió un auge de la inversión pública, producto de dos hechos significativos: los 25 millones de dólares pagados al país por el gobierno de los Estados Unidos como indemnización por la separación de Panamá, ocurrida en 1903, y la reforma financiera y fiscal propuesta por la Misión Kemmerer<sup>5</sup>, que atrajo recursos de crédito externo por una cifra ocho veces superior al monto de la indemnización (US\$ 203 millones hasta 1928).

Las divisas que entraron al país por esos años se invirtieron en infraestructura de transporte como ferrocarriles, carreteras y dragado de ríos: la red ferroviaria se amplió y en 1934 llegó a 3.262 kilómetros, y las carreteras construidas aumentaron a 2.700 kilómetros. Por fin, después de siglos de aislamiento entre sus regiones, Colombia comenzaba a integrarse territorialmente y la economía capitalista irrumpía en las diferentes zonas del país. Los empresarios nacionales y extranjeros se dieron cuenta de estas oportunidades y las hicieron funcionales a sus negocios.

### **3.3. Ferrocarril de Santa Marta**

La primera vez que se planteó la idea de construir un ferrocarril en Santa Marta fue en 1848, pero apenas en 1872, un año después que entrara en funcionamiento el ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla, el proyecto empezó a contar con el apoyo de varios comerciantes locales. En ese año, un grupo de empresarios de Santa Marta conformaron en Bogotá la Sociedad Patriótica del Magdalena, cuyo objetivo central fue impulsar la construcción de un ferrocarril entre Santa Marta y el río

---

<sup>5</sup> Misión de expertos norteamericanos contratada por el gobierno nacional, para proponer una reforma financiera y fiscal. La misión estaba encabezada por el profesor Edwin W. Kemmerer y como producto de sus propuestas se crearon el Banco de la República (Banco Central), Contraloría General de la República y Superintendencia Bancaria, entre otras iniciativas. Kemmerer fue llamado el "Money Doctor", al estar como asesor financiero en 15 países alrededor del mundo (entre ellos en México en 1917), y estableció los bancos centrales de Colombia (1923), Chile (1925), Ecuador (1926-1927), Bolivia (1927) y reformas al sistema bancario peruano (1931) (Banco de la República, 1994: 6).

Magdalena. La Sociedad estaba constituida por los empresarios Gregorio y José Antonio Obregón, Manuel y Tomás Abello, Vicente Lafaurie, Onofre Vengoechea y Luís Capella, y el Comité de Santa Marta lo constituían Manuel Julián de Mier, Francisco Noguera, José Antonio Cataño y Manuel Dávila García, entre otros (Alarcón, 1963: 391). El ferrocarril se impulsaba como una empresa que dinamizaría la economía regional, para transportar azúcar y cacao de exportación.

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

El Congreso Nacional expidió la ley 89 de 1873, a través de la cual autorizó al presidente de la república para contratar la construcción del ferrocarril Santa Marta-río Magdalena. La efectividad de la ley fue nula, debido a que la Sociedad Patriótica no disponía del capital suficiente, que se estimaba en 800 mil pesos. Como el proyecto no arrancaba por falta de capital, a pesar del entusiasmo de los empresarios comprometidos, en 1874 la Asamblea del Magdalena exigió a la Sociedad Patriótica la devolución de su dinero invertido en acciones.

El proyecto cayó en un letargo por cuatro años, hasta que la ley 62 de 1878 autorizó se le concediera al Estado del Magdalena un auxilio de 300 mil pesos dentro de un período de cinco años (60 mil pesos anuales), que las autoridades locales destinaron al proyecto del ferrocarril. Como este auxilio se consideraba insuficiente, en 1880 el Congreso Nacional amplió el período del auxilio a quince años, elevando el aporte de la Nación a 900 mil pesos, pero ya para ese año se había disuelto la Sociedad Patriótica (Díaz Granados, 1996: 384).

En 1881 se protocolizó un contrato celebrado entre el estado soberano del Magdalena y los empresarios Roberto A. Joy (inglés) y Manuel Julián de Mier

(colombiano), para construir el ferrocarril de Santa Marta a la Ciénaga del Cerro de San Antonio, a orillas del río Magdalena, en un plazo máximo de seis años<sup>6</sup>. El Presidente de la Unión introdujo algunas modificaciones al contrato, que pasó a la aprobación del Congreso y aprobado por ley 53 de 1881 (Marshall, 1915: 5).

La empresa, denominada Compañía del Ferrocarril de Santa Marta (organizada y radicada en Nueva York, con un capital de 2,5 millones de pesos), se encargaría de construir, equipar y explotar una vía férrea servida por vapor. El contrato fue aprobado por el presidente de la república, el cartagenero Rafael Núñez, y por el Congreso Nacional a través de la ley 53 de 1881, en virtud del cual los contratistas tuvieron un privilegio de explotación del servicio por 50 años, prorrogables por 30 años más. El contrato establecía que el Estado del Magdalena se comprometía a entregar a los concesionarios del ferrocarril un auxilio anual de 60 mil pesos (AHMG, 1881).

La construcción del ferrocarril de Santa Marta se inició el 17 de junio de 1882, bajo la dirección del ingeniero cubano Lorenzo Luaces, quien había llegado a Colombia a trabajar en las empresas de su compatriota Francisco Javier Cisneros. Dice Mayor (1999: 47-48), que cuando Cisneros empezó las obras del Ferrocarril de Antioquia en 1874, “confió la tarea de medición, nivelación y trazado a los cubanos Ernesto Luaces, Vicente Marquetty y Juan F. Pérez, todos ellos egresados del Instituto (Politécnico Rensselaer de Troy, Estados Unidos) y compañeros de conspiración en Cuba”. Además de esta obra, Luaces también se desempeñó como Director del proyecto de canalización del río Magdalena en 1877 y Director de los Ferrocarriles de La Dorada en 1881.

El 24 de junio de 1887 se efectuó el primer viaje en ferrocarril entre Santa Marta y Ciénaga, en un recorrido de 35 kilómetros, en una locomotora que fue armada y conducida por el ingeniero inglés Benjamín Johnson. En la comitiva viajaban el

---

<sup>6</sup> En 1884 los mismos empresarios (Joy y de Mier) celebraron un contrato para la construcción de un muelle en la bahía de Santa Marta, en concreto, hierro, con luz eléctrica y rieles que lo unieran a la aduana; este muelle no se construyó y el contrato fue reemplazado por otro de 1887, que contó con aprobación legislativa (Nichols, 1973:164).

gobernador Martín Salzedo Ramón, los contratistas M. J. de Mier y R. Joy, el ingeniero Luaces y otros invitados especiales. De acuerdo con el gobernador Ramón Goenaga, el ferrocarril activó la economía de poblaciones pequeñas como Gaira, en donde su riqueza agrícola se triplicó para finales de la década de 1880. Así mismo, en toda el área de influencia del ferrocarril (35 kilómetros en 1889) la agricultura permanente estaba valorada en más de dos millones de pesos (Departamento del Magdalena, 1889: 15).

Los contratistas de Mier y Joy celebraron un nuevo contrato con el Estado del Magdalena el 24 de noviembre de 1886, en el que se introdujeron sustanciales modificaciones. Por ejemplo, el trazado original se modificó y el punto sobre el río Magdalena ya no sería el Cerro de San Antonio sino la población de El Banco. El plazo de la construcción pasó de seis a diez años; se les exoneró de pagar los derechos de importación, así como otros impuestos. La compañía se hizo a otros beneficios como la concesión de 100 mil hectáreas de terrenos baldíos, y de preferencia, las minas que descubriera (Alarcón, 1963: 394).

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

En 1887 Joaquín de Mier Díaz Granados, a nombre de los concesionarios M.J. de Mier y R.A. Joy, firmó un convenio en Londres con la firma *Greenwood & Co.*, mediante el cual le transfería la parte construida del ferrocarril, su prolongación hasta El Banco y los contratos sobre muelles. De Mier y Joy vendieron el ferrocarril por un millón de pesos (AHMG, 1890). La firma inglesa constituyó en Londres una compañía anónima con capital de 600 mil libras esterlinas, bajo la razón social *Santa Marta Railway Company Limited*, de la que formaban parte siete accionistas (Cuadro 4). La llegada de los ingleses siguió la dinámica de la inversión extranjera en América Latina, en donde los inversionistas británicos predominaban. Aunque

las inversiones se distribuían en un amplio portafolio de actividades, las empresas de ferrocarril participaron con un porcentaje considerable de los capitales británicos en el exterior (Marichal, 1995: 15).

**Cuadro 4.**  
**Accionistas de la empresa inglesa *Santa Marta Railway Company Ltd.*, 1887**

Nombre del accionista	Número de acciones
Robert Griggs (propietario)	1
Alexander Henderson (corredor de bolsa)	1
Henry Walton Bornside (contador)	1
Joaquín de Mier (propietario)	1
Joseph White Todd (propietario)	1
Charles James Whitaker (propietario)	1
Edgard Garthwaite Farsi (procurador)	1

Fuente: Departamento del Magdalena, 1890: 169.

Para M. de Mier y R. Joy, este negocio con la firma *Greenwood & Co.* fue ruinoso: los empresarios locales no recibieron por el traspaso dinero en efectivo, sino 200 mil libras en acciones, de las cuales la mitad se las descontó la firma inglesa por sus diligencias de intermediación. Las acciones que le quedaron a Manuel Julián de Mier, las utilizó para cancelar una deuda que mantenía la empresa del ferrocarril con la firma samaria *Fergusson, Noguera & Cía.* (Alarcón, 1963: 398).

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

oportuno. Es por eso que para principios del siglo XX y ya constituidos en *United Fruit Company*, concentraron la producción y comercialización de banano, así como las empresas de ferrocarril y de navegación fluvial y marítima, como una forma de garantizar que el producto llegara a manos del consumidor final a tiempo y en buen estado.

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

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

En 1912 la Asamblea Departamental del Magdalena Emite la Ordenanza N° 48, en la que solicita al Gobierno Nacional que declare limitado el privilegio y el usufructo del Ferrocarril de Santa Marta, toda vez que la Compañía incumplió los compromisos. La Asamblea preveía que si esta solicitud no prosperaba ante el Gobierno Nacional, se firmara un nuevo contrato que obligara a la empresa *The*

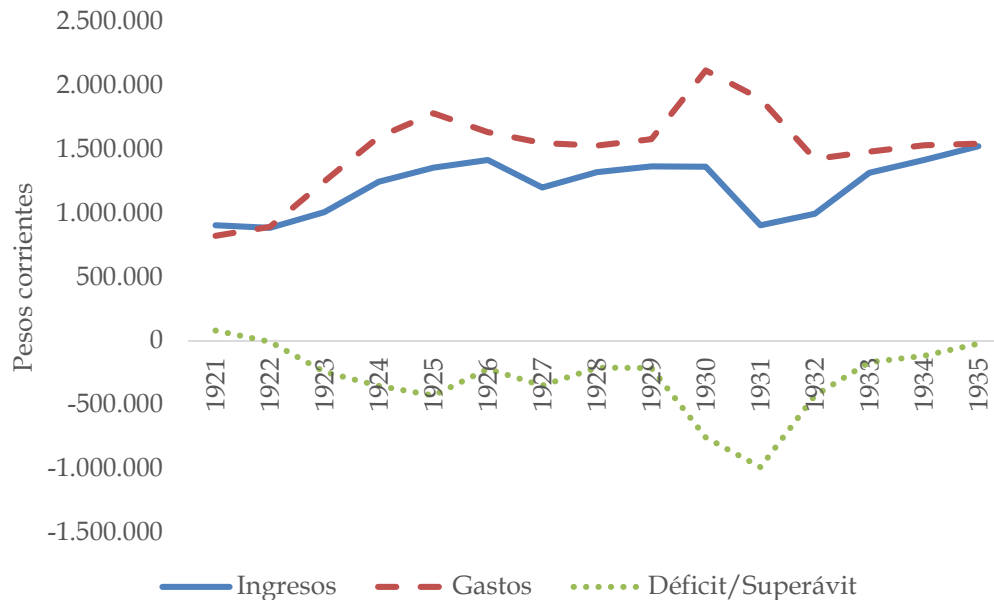


*Santa Marta Railway Company Limited* con lo siguiente: llevar el ferrocarril hasta el río Magdalena; expedir a favor del Departamento del Magdalena acciones preferenciales por 40.000 libras esterlinas; canalizar los caños entre Ciénaga y el río Magdalena; construir un puerto, bodegas y muelles en esta última ciudad; hacer el trasbase de las aguas del río Piedras al Manzanares, para aumentar la capacidad del acueducto de Santa Marta, así como otras obras de saneamiento ambiental y sanitario, entre otros (Marshall, 1915: 75-76).

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

Parece que a finales del siglo XIX el ferrocarril no era una empresa rentable, al constatarse que tenía dos hipotecas en Londres. En efecto, en 1890 Mansel F. Carr, apoderado del Ferrocarril de Santa Marta, recibió un préstamo de Edward Garthwaite Farsh y Joseph White Todd de Londres, la suma de 15 mil libras (75 mil pesos oro), con la garantía del ferrocarril (AHMG, 1890). El ferrocarril también tuvo fuertes reveses, como los daños ocasionados por inundaciones ocurridas en 1894.

**Gráfico 1.**  
**Evolución de ingresos y egresos del ferrocarril de Santa Marta, 1921-1935**



Fuente: Díaz Granados, 1996: 392-393.

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

En el período 1921-1930, el ferrocarril movilizó cerca de 4,9 millones de pasajeros, 3,4 millones de toneladas y arrastró un déficit de 2,7 millones de pesos (Cuadro 5). La pregunta que surge de estos resultados adversos en términos financieros, es cuál era la motivación para una empresa privada de trabajar a pérdida durante un período tan largo.

**Cuadro 5.**  
**Ferrocarril de Santa Marta: movimiento de pasajeros, carga y déficit. 1921-1930**

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

Fuente: Ortega, 1932:228.

Todo parece indicar que la empresa tenía incentivos para registrar en sus libros mayores egresos que ingresos, ya que así se exoneraba de pagarle al departamento lo que le correspondía por ley. De acuerdo con Díaz Granados, “como las participaciones para el departamento se contabilizan sobre el 10% del producto líquido y la empresa registraba en sus libros, sin intervención colombiana, cuantiosas y permanentes pérdidas, no fue posible que el departamento (del Magdalena) obtuviera el mínimo beneficio comercial” (Díaz Granados, 1962: 340-341).

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

comunicar con rapidez la naciente zona bananera con el puerto de Santa Marta. En esos años, el poder monopólico de la *United Fruit Company* descansó sobre cuatro elementos: banano-ferrocarril-puerto-buques, y en este escenario de privilegio interactuaba con empresarios y políticos locales, contrataba y subcontrataba una amplia masa laboral y dominaba el comercio bananero a nivel interno y externo.

#### **4. Comentarios finales**

Los empresarios extranjeros jugaron un papel protagónico en el desarrollo empresarial del Caribe colombiano desde mediados del siglo XIX. Aunque eran un grupo minoritario frente al total de la población, estos actores sobresalieron como comerciantes en las exportaciones de tabaco, café, cacao, banano, así como las importaciones en general. También invirtieron en sectores claves como los ferrocarriles, la navegación fluvial y empresas de aviación. La investigación muestra que la ciudad de Barranquilla recibió un flujo de inmigrantes mayor al de sus vecinas, lo que la hizo más cosmopolita y competitiva. A esta ciudad y a la región Caribe llegaron inmigrantes en su mayoría de Alemania, Curazao, los territorios árabes (Líbano, Siria y Palestina), así como algunos de España, Italia y Francia.

En Barranquilla se concentraron las principales empresas y empresarios de la navegación fluvial a vapor, siendo extranjeros sus principales inversionistas. En la primera década del siglo XX, estas empresas se reorganizaron en dos grandes grupos oligopólicos, que establecían los precios a su antojo: los ingleses y los alemanes, siendo esta última la más poderosa. El presidente de la república favoreció los intereses de los alemanes, pero al estallar la Primera Guerra Mundial éstos debieron vender su empresa a los ingleses.

Desde las décadas finales del siglo XIX, en la ciudad de Barranquilla surgió un tejido productivo alrededor del comercio exterior, conformado por empresas de navegación fluvial, el ferrocarril y el puerto, así como todas las actividades que se movían a su alrededor como casas importadoras y exportadoras, la aduana más

activa del país, además de astilleros y talleres. El ferrocarril de esta ciudad fue el primero que se construyó en el actual territorio de Colombia, lo que le otorgó una ventaja competitiva frente a sus puertos rivales como Cartagena y Santa Marta. Algunos años después, estas dos ciudades tendrán su ferrocarril, pero no lograran alcanzar la dinámica de Barranquilla con respecto al comercio exterior.

En el caso de Santa Marta, aunque su red férrea se planteó inicialmente para comunicar a este puerto con el río Magdalena, la realidad económica de la provincia llevó a que el ferrocarril se pusiera en función de la naciente economía bananera, por lo que la empresa fue dominada muy rápidamente por la *United Fruit Company*. Esta empresa norteamericana monopolizó gran parte de la cadena productiva del banano como eran la producción y compra de la fruta, diferentes medios de transporte como el ferrocarril y empresas de navegación marítima y fluvial, el puerto de Santa Marta, así como otras actividades conexas como la fábrica de hielo y la empresa del telégrafo, entre otras.

En síntesis, las empresas y empresarios extranjeros aquí analizados, jugaron un papel destacado en la economía comercial y de transporte del Caribe colombiano, aportando sus conocimientos técnicos y financieros, así como su capital, en una región que a finales del siglo XIX apenas empezaba abrirse a la economía capitalista.

## **Referencias bibliográficas**

- **Archivos y prensa**

Archivo Histórico del Magdalena Grande (AHMG), Notaría Primera de Santa Marta (N.P.S.M.), Escritura Pública N° 16, mayo 30 de 1876.

AHMG, NPSM, Escritura Pública N° 8 y 9, enero 15 de 1881.

AHMG, NPSM, Escritura Pública N° 57, septiembre 16 de 1881.

AHMG, NPSM, Escritura Pública, N° 15, abril 14, tomo de 1890.

AHM, NPSM, Escritura Pública, N° 16, abril 16, tomo del año 1890.

El Comercio, año XIV, N° 2616, Barranquilla, 12 de diciembre de 1917.

La Ola, Ciénaga, 7 de marzo de 1893.

La Voz de Santa Marta, Santa Marta, 11 de septiembre, 1910.

- **Libros e informes**

Abuchaibe, J., (1993) Memorias de Don José Abuchaibe. Barranquilla, manuscrito familiar inédito.

Alarcón, J., (1963) Compendio de historia del departamento del Magdalena (de 1525 hasta 1895). Bogotá, Editorial El Voto Nacional.

Banco de la República, (1994) Kemmerer y el Banco de la República. Diarios y documentos, Bogotá.

Botero, F. y A. Guzmán, (1977) "El enclave agrícola en la zona bananera" en Cuadernos Colombianos, Vol. 3, N° 11, Medellín.

Cwik, C., Sephardic Networks and the Guajira Peninsula Contraband in the 17th Century, Universidad de Cartagena (Colombia), University of Cologne (Germany). Consultado en internet: <http://iij.s.columbia.edu/files/Cwik%20%20Paper.pdf>

Dávila, C., (2003) Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX y XX. Una colección de estudios recientes. 2 tomos, Bogotá, Naciones Unidas/CEPAL-Grupo editorial Norma-Universidad de los Andes.

De la Espriella, A., (1993) "La colonia alemana en Barranquilla", en La presencia alemana en Colombia. Bogotá, Mayr & Cabal.

Departamento del Magdalena, (1889) Breve reseña alusiva al acto solemne de posesión del señor Don Ramón Goenaga, Gobernador reelecto, 1 de septiembre de 1889, Santa Marta, Tipografía La Voz.

Díaz Granados, M., (1962) "Ciento cincuenta millones ha perdido el Magdalena en el Ferrocarril de Santa Marta", en Revista Fiscal del Magdalena. N° 11, enero-abril de 1962, Santa Marta.

Díaz Granados, M., (1996) Geografía económica del Magdalena Grande (1946-1955). San Marta, Instituto de Cultura del Magdalena.

Fischer, T., (2003) "Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio", Dávila, C. (Comp.), Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX y XX. Una

colección de estudios recientes. Bogotá, Naciones Unidas/CEPAL-Grupo editorial Norma-Universidad de los Andes.

García, R., (1993) "Actividades de la casa alemana A. Held en Antioquia (1890-1917)" en Estudios Sociales, N° 6, Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales-FAES, Medellín, septiembre.

Graham, R., (1968) Cartagena y las riberas del Sinú. Montería, Publicaciones del Departamento de Córdoba.

Informe del Intendente de la Navegación del Río Magdalena y sus afluentes al señor Ministro de Agricultura y Comercio, (1913,1914 y 1915), Barranquilla.

Luna, A., (1960) Un año y otros días con el general Benjamín Herrera en las bananeras de Aracataca. Medellín, Editorial Bedout.

Meisel, A. y J. Vilorio, (2003) "Barranquilla Hanseática: el caso de un empresario alemán", en Dávila, C. (Comp.), Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX y XX. Una colección de estudios recientes. Bogotá, Naciones Unidas/CEPAL-Grupo editorial Norma-Universidad de los Andes.

Marichal, C., (1995) Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada. México, D.F., Fondo de Cultura Económica - El Colegio de México.

Marshall, P. H. (1915), Ferrocarril de Santa Marta. Exposición que al Honorable Congreso de 1915 hace el Gerente de la Compañía, Imprenta La Luz, Bogotá.

Martínez, F., (1997) "Apogeo y decadencia del ideal de la inmigración europea en Colombia, siglo XIX", en Boletín Cultural y Bibliográfico, N° 44. Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango.

Mayor, A. (1999) Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia, Bogotá, Banco de la República / El Áncora Editores.

Monografía del Río Magdalena, (1916, 1917). Barranquilla.

Nichols, T., (1973) Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Bogotá, Biblioteca Banco Popular.

Nweihed, K., (1997) "La emigración de sirios, libaneses y palestinos a Venezuela, Colombia y Ecuador...", en Kabchi, R. (Coord.), El mundo árabe y América Latina. Madrid, Ediciones UNESCO.

Ortega, A., (1932) Ferrocarriles colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930. Bogotá, Imprenta Nacional.

- Ospina, L., (1987) *Industria y protección en Colombia 1810-1930*. Medellín, Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales FAES.
- Posada, E., (1998) *El Caribe colombiano, una historia regional (1870-1950)*. Bogotá, Banco de la República / Ancora editores.
- Poveda, G., (1998) *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá, Tercer Mundo editores-Colciencias.
- Rodríguez, M. y J. Restrepo, (1988) "Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900", en G. Bell (Editor) *El Caribe colombiano*. Barranquilla, Ediciones Uninorte.
- Romero, M. y J. Moreno, (2011) *El éxito del Gachupín. Empresas y empresarios españoles en México. De la Revolución a la Globalización*. México D.F., Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Romero, M. y J. Moreno, (2014) *El otro rostro de la inversión extranjera. Redes migratorias, empresa y crecimiento económico en México y América Latina, siglos XVI-XX*, México D.F., Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Valdeblanquez, J., (1964) *Historia del Departamento del Magdalena y del territorio de La Guajira, desde el año de 1895 hasta el de 1963*. Bogotá, Editorial El Voto Nacional.
- Viloria, J., (2002) "Empresas y empresarios de Santa Marta durante el siglo XIX: el caso de la familia de Mier" en *Monografías de Administración*, N° 65. Bogotá, Universidad de los Andes.
- Viloria, J., (2003) "Lorica, una colonia árabe a orillas del río Sinú", en *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, No. 10. Cartagena, Banco de la República.
- Viloria, J., (2014) "Empresarios extranjeros en el Caribe colombiano: La navegación fluvial y los ferrocarriles en el Magdalena Grande y el Bajo Magdalena, 1870 – 1930", en: Romero, M. y J. Moreno, (2014) *El otro rostro de la inversión extranjera. Redes migratorias, empresa y crecimiento económico en México y América Latina, siglos XVI-XX*, México D.F., Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Zuleta, L., A. Ovalle y J. Merchán (2001) *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?*, *Estudios de Caso en Políticas Públicas*, N° 2, Universidad Externado de Colombia, Bogotá.



## ÍNDICE “CUADERNOS DE HISTORIA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL”

Número	Autor	Título	Fecha
01	Adolfo Meisel Roca Joaquín Viloría De la Hoz	Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927	Agosto, 1999
02	María T. Ripoll de Lemaitre	La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo, 1890-1937	Septiembre, 1999
03	Joaquín Viloría De la Hoz	Tabaco del Carmen: Producción y exportación de tabaco de los Montes de María, 1848-1893	Octubre, 1999
04	Adolfo Meisel Roca	Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional	Noviembre, 1999
05	María T. Ripoll de Lemaitre	Redes familiares y el comercio en Cartagena: el caso de Rafael del Castillo & Co., 1861-1960	Febrero, 2000
06	Joaquín Viloría De la Hoz	Banco de la República en Barranquilla, 1923-1951	Marzo, 2000
07	Joaquín Viloría De la Hoz	Empresarios de Santa Marta: el caso de Joaquín y Manuel Julián de Mier, 1800-1896	Noviembre, 2000
08	Joaquín Viloría De la Hoz	Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920	Julio, 2001
09	Adolfo Meisel Roca	Crecimiento a través de los subsidios: Cartagena de Indias y el situado, 1751-1810	Abril, 2002
10	Joaquín Viloría De la Hoz	Lorica, una colonia árabe a orillas del río Sinú	Junio, 2003
11	Adolfo Meisel Roca	¿Situado o contrabando?: La base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces	Diciembre, 2003
12	Adolfo Meisel Roca	Entre Cádiz y Cartagena de Indias: La red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana	Julio, 2004
13	Adolfo Meisel Roca	Los estudios sobre historia económica de Colombia a partir de 1990: Principales temáticas y aportes	Marzo, 2005
14	Joaquín Viloría De la Hoz	Historia del Banco de la República en Cartagena, 1923-2005: fomento productivo, proyectos culturales y estudios económicos	Marzo, 2005

15	Adolfo Meisel Roca	La estatura de la élite colombiana antes de la industrialización, 1870 - 1919	Junio, 2005
16	Jorge García García	La demanda por importaciones en Colombia, 1959- 1972	Enero, 2006
17	María M. Aguilera Díaz Adolfo Meisel Roca	La ciudad de las mujeres. Un análisis demográfico de Cartagena en 1875.	Mayo, 2006
18	Adolfo Meisel Roca Margarita Vega Acevedo	Los orígenes de la antropometría histórica y su estado actual.	Noviembre, 2006
19	Jorge García García	Las políticas económicas y el sector ganadero en Colombia: 1950-1977	Diciembre, 2006
20	Adolfo Meisel Roca	La crisis fiscal de Cartagena en la era de la independencia, 1808-1821	Octubre, 2007
21	Adolfo Meisel Roca	La fábrica de tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957	Mayo, 2008
22	Roberto Luis Jaramillo Adolfo Meisel Roca	Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización en Colombia, 1861-1868	Diciembre, 2008
23	Joaquín Vilorio De la Hoz	Historia empresarial del guineo: empresas y empresarios bananeros en el departamento del Magdalena, 1870-1930	Mayo, 2009
24	Adolfo Meisel Roca	La estructura económica de San Andrés y providencia en 1846	Diciembre, 2009
25	Adolfo Meisel Roca Juan David Barón R.	Un análisis histórico de la independencia de la banca central en América Latina: la experiencia colombiana, 1923-2008	Enero, 2010
26	Adolfo Meisel Roca	Enfermedad Holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950	Abril, 2010
27	Adolfo Meisel Roca	¿Qué ganó y qué perdió la economía de la Nueva Granada con la Independencia?	Abril, 2010
28	Adolfo Meisel Roca	Crecimiento, mestizaje y presión fiscal en el Virreinato de la Nueva Granada, 1761-1800	Marzo, 2011
29	Adolfo Meisel Roca	El PIB de la República de la Nueva Granada en 1846: ¿Qué nos dice acerca del impacto económico de la independencia?	Agosto, 2011
30	Adolfo Meisel Roca	La desamortización en el Caribe colombiano: Una reforma urbana liberal, 1861-1881	Diciembre, 2011
31	Adolfo Meisel Roca	¿Quién manda aquí? Poder regional y participación de la Costa Caribe en los gabinetes ministeriales, 1900-2000	Abril, 2012

32	Joaquín Viloría de La Hoz	Comerciantes en economías de frontera: El caso de La Guajira Colombiana, 1870-1930	Febrero, 2013
33	Andrea Otero Cortés	Centro de Estudios Económicos Regionales, 15 años de historia (1997-2012).	Febrero, 2013
34	Adolfo Meisel Roca María Teresa Ramírez Juliana Jaramillo	Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950	Octubre, 2014
35	Adolfo Meisel Roca	La no reversión de la fortuna en el largo plazo: geografía y persistencia espacial de la prosperidad en Colombia, 1500-2005	Octubre, 2014
36	Joaquín Viloría-De-la-Hoz	Santa Marta Real y Republicana: El accionar económico y político de la Provincia de Santa Marta en los albores de la independencia, 1810-1830	Abril, 2015
37	Adolfo Meisel-Roca	Antecedentes del Banco de la República, 1904-1922	Diciembre, 2015
38	Adolfo Meisel-Roca Juliana Jaramillo-Echeverri	Las políticas del Banco de la República durante un auge entre dos crisis, 1930-1951	Enero, 2016
39	Juliana Jaramillo-Echeverri Adolfo Meisel-Roca María Teresa Ramírez-Giraldo	La Gran Depresión en Colombia: Un estímulo a la industrialización, 1930-1953	Enero, 2016
40	Joaquín Viloría De La Hoz	Empresas de vapores en el Caribe Colombiano: La navegación fluvial y los ferrocarriles en el Magdalena Grande y el Bajo Magdalena, 1870 - 1930	Octubre, 2016