

## DOCUMENTO

# LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y EL GRUPO DE COMERCIANTES DE CARTAGENA A FINES DEL SIGLO XIX

JORGE ALBERTO RESTREPO RESTREPO  
MANUEL RODRÍGUEZ BECERRA\*

*La historia del desarrollo empresarial en Colombia es un área de estudio que avanzó desde mediados de la década de 1960 sin fronteras definidas, como una línea de investigación más de la historia económica y social. El campo fue configurándose como una línea de investigación independiente en los años siguientes en algunas universidades, gracias a aportes de investigadores nacionales y extranjeros. Estos estudios se enfocaron principalmente en empresarios y hombres de negocios del siglo XIX y, en menor grado, en empresas y grupos económicos. Un balance historiográfico elaborado por Carlos Dávila en 2000 daba cuenta de un notable impulso en la década de 1990 en los estudios del empresariado colombiano y registraba, entre otras cosas, la demanda creciente por cursos universitarios sobre el tema y el fortalecimiento de la investigación regional, en un país que ha sido centralista por tradición.<sup>1</sup>*

*Manuel Rodríguez Becerra es un reconocido pionero de esta disciplina en Colombia. Su disertación en la Universidad de Oxford, en 1976, fue un estudio sobre los industriales de Manizales y Pereira. El trabajo fue traducido, editado y publicado en 1983 como El empresario industrial del Viejo Caldas por la Universidad de los Andes. A fines de la década*

---

\* Queremos consignar nuestra gratitud a María Cristina Jimeno, quien fuera una excelente compañera de labores durante el rastreo inicial de la documentación y la discusión de las primeras hipótesis. Igualmente, agradecemos a Alberto Umaña Carrizosa por los documentos que generosamente nos facilitó y que fueron de gran utilidad para la realización de este trabajo.

<sup>1</sup> Carlos Dávila L., «La Historia Empresarial en América Latina», en Carmen Erro (Directora), *Historia empresarial. Pasado, presente y retos de futuro*, Barcelona: Editorial Ariel, 2003.

de 1970, Rodríguez y Jorge Alberto Restrepo, su colega del Centro Interdisciplinario de Desarrollo Regional (CIDER), de la Universidad de los Andes, se embarcaron en un estudio comparativo – el primero de su género sobre el caso de la Costa Caribe – del desarrollo empresarial de Barranquilla y Cartagena en el siglo XIX.

«La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX» fue publicado en el Vol. 1, No. 1, septiembre de 1986, de la desaparecida revista Estudios sociales, editada por la Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales (FAES) y luego, en 1987, en la serie de Monografías de la Facultad de Administración de la Universidad de los Andes. Se trata de un ensayo original y pionero que, más de 25 años después de su primera publicación, conserva su valor historiográfico y, por lo tanto, merece una más amplia divulgación. Por esta razón, dentro de su propósito de reproducir trabajos que por su calidad o pertinencia lo ameriten, Economía & Región decidió dar a la luz, con la autorización de sus autores, una versión reeditada de este ensayo.

## RESUMEN

En este trabajo se muestra cómo, a pesar del declive económico de Cartagena durante el siglo XIX, el comercio jugó un papel preponderante y permitió a los comerciantes convertirse en la élite local. Se describen las principales actividades económicas de la ciudad y se presentan los perfiles de algunos de los comerciantes más significativos, incluyendo reseñas de los negocios particulares a que se dedicaron y el éxito o fracaso que tuvieron. Se concluye que el comercio fue una verdadera escuela empresarial que le permitió a este grupo desarrollar notables habilidades de organización y diversificación.

## ABSTRACT

### *Commercial Activity and the Merchants of Cartagena in the Late Nineteenth Century*

This paper shows how, in spite of the economic decline of Cartagena during the nineteenth century, commerce was an important activity that allowed a group of merchants to become the local elite. It describes the main economic activities of the city and draws profiles of some of the most significant merchants, including sketches of the particular business ventures they pursued, and their success or

failure. It finds that commercial activities were a real entrepreneurial school that helped this group develop remarkable organizational and diversification skills.

## I. INTRODUCCIÓN

A comienzos de 1979, el Centro Interdisciplinario de Desarrollo Regional (CIDER) y la Facultad de Artes y Ciencias de la Universidad de los Andes se propusieron adelantar una investigación para comparar el desarrollo de Cartagena y Barranquilla, tomando como punto de partida la historia empresarial de ambas ciudades. La iniciativa provino de Manuel Rodríguez Becerra, coautor de este trabajo, quien dirigió el proyecto.

La investigación se concentró en la evolución de las oportunidades económicas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, resaltando de qué modo unos determinados individuos o grupos familiares actuaron para aprovechar esas oportunidades y acumular una fortuna personal o familiar que luego se intentaría acrecentar con la participación en nuevas y mayores aventuras empresariales en las primeras décadas del siglo XX. De este modo fue surgiendo una descripción de la urdimbre social de la clase dirigente y su relación con los procesos económicos de la segunda mitad del siglo XIX.

Sin embargo, en el proceso de conformación de la élite de ambas ciudades aparecía una notable diferencia: mientras que en Cartagena se observaba un grupo social cuyos integrantes eran, en buena parte, miembros de una tradición familiar que podía remontarse hasta tiempos de la Colonia, en Barranquilla todos eran «recién llegados» y, entre todos, los extranjeros mostraban un liderazgo incuestionable. De ahí que más adelante hayamos separado este último tema como parte de un trabajo de investigación que presentaba no sólo un gran interés por la comparación que surgía con Cartagena, sino que además arrojaba luz sobre un tema poco estudiado: las razones que llevaron a que los núcleos de inmigrantes se concentraran en determinadas poblaciones y las condiciones que les permitieron encumbrarse a las posiciones de dominio económico y social en dichas ciudades (Rodríguez y Restrepo, 1982)

Cartagena contó también con un núcleo de extranjeros influyentes en su actividad empresarial. En este trabajo se examina el papel desempeñado por varios de ellos, en especial por Juan B. Mainero y Trucco y Manuel Román y Picón. También, sin embargo, se destacan los casos de otros individuos de la comunidad

italiana, como los Capella, Benedetti, Emiliani, Capurro, Calvo, Bossio, Aycardi y Bonfante; española, como Pedro Maciá Domenech, F. Altadill y M. Armengol; británica, como los Stevenson, Watts y Grice; francesa, como los Mathieu y los Lemaitre; y norteamericana, como los Hanabergh, R. C. Walters o el cónsul E. W. P. Smith. En cuanto a la colonia sirio-libanesa, los inicios de su ingreso masivo a la actividad comercial y su sorprendente ascenso económico sólo se observan a partir del último lustro del siglo XIX.

No obstante, los extranjeros no llegaron en la cantidad y calidad que los cartagenos hubieran deseado, no por falta de hospitalidad de su élite, o porque ésta se mostrara cerrada a que ingresaran a sus filas, sino más bien porque no vieron en Cartagena tantas oportunidades de negocios como en la vecina Barranquilla.

Esta investigación se orienta a identificar a los miembros más destacados de la clase dirigente cartagenera. Durante su desarrollo se fueron evidenciando dos aspectos característicos:

- 1) El comercio había sido una actividad básica en cuanto todos habían participado originalmente de ella y, a pesar de que sus intereses se fueron diversificando, no la abandonaban del todo en su trayectoria empresarial;
- 2) El «tipo» de empresario (o capitalista) exitoso que surge de un escrutinio de la documentación seleccionada es el del hombre de negocios cuya disposición hacia el lucro no conocía limitaciones impuestas por la especialización. En otras palabras, la diversificación no aparecía como una decisión racional producto de una experiencia; la diversificación, en vez, era la experiencia misma que había permitido acrecentar las ganancias.

Por lo tanto, una de las características del empresario costeño de finales del siglo XIX que se destacan en este trabajo es la agilidad para saber reconocer nuevas fuentes de participación mercantil y la versatilidad para dominar simultáneamente varios oficios. También se encuentra que, aunque esta característica se encuentra en otras regiones del país, para el caso de la Costa Caribe está muy relacionada con las dos actividades fundamentales de la región: el comercio y la navegación.

Ahora bien, la diversificación que se observa plantea dos problemas fundamentales. En primer lugar, ¿qué tan profundo era el grado de compromiso de un comerciante en, por ejemplo, la actividad minera o de naviera? O, a la inversa, ¿qué tan seriamente involucrado en el comercio se encontraba el capital de un tenedor de bienes raíces que a la vez fuera minero?

Para responder estos interrogantes, esta investigación se detiene en cierto detalle en la descripción de los distintos tipos de comercio que se observan en el período. Pero aún así, sólo mediante la ilustración de casos particulares de comerciantes se alcanza a dar una idea del cúmulo de actividades mercantiles en que participaban los principales negociantes cartageneros de finales del siglo XIX. A través de esta descripción se logra identificar cuál de ellas se constituyó en su principal fuente de enriquecimiento.

Por otra parte, el comercio y los comerciantes ocupan un lugar central en la historia política y económica del siglo XIX. Sin embargo, la historiografía empresarial no ha profundizado suficientemente en especificar qué tipos de comercio y qué tipos de comerciantes se dieron durante esta época. En ese sentido aparece el segundo problema planteado por la diversificación: ¿Hasta qué punto ha llegado a generalizarse injustificadamente acerca de las preferencias políticas de los comerciantes como grupo social? Si bien este tema rebasa el ámbito del presente trabajo, es oportuno llamar la atención de otros investigadores sobre las conclusiones que se pueden derivar de estudios casuísticos regionales, con el propósito de esclarecer la naturaleza y las características de las afiliaciones partidistas en Colombia durante el siglo pasado.

## II. CARTAGENA DESPUES DE LA INDEPENDENCIA

En el siglo XIX Cartagena fue en cierta forma degradada de su condición de principal puerto y plaza fuerte del Imperio español en el Caribe a la de puerto secundario de comercio de tránsito de una república pobre, sumida en conflictos políticos de toda índole, a raíz de los cuales las causas regionales con frecuencia salían victoriosas o derrotadas según fuera la suerte de un determinado bando político.

Desde tiempos de la Colonia la principal limitación de la ciudad era su desconexión con el río Magdalena. Por esta razón, desde el siglo XVI se emprendieron trabajos para habilitar el llamado Canal del Dique, construyendo caminos, uniendo caños y lagunas, hasta que en 1650 se pudo realizar el tramo completo de Cartagena al río Magdalena por vía fluvial (Nichols, 1955 y 1973; Del Real, 1924; Ibot León, 1936; Visbal, 1945).

Sin embargo, la historia del Dique está salpicada de dificultades e interrupciones en la navegación debido a diversos factores. El Magdalena confluía con el Di-

que en ángulo recto, lo cual impedía que la corriente del río ayudara a ahondar el cauce del canal. El Canal mismo tenía demasiadas curvas y algunos trayectos se hallaban sobre el nivel del río, de manera que sus aguas drenaban hacia pantanos y ciénagas vecinas. Con frecuencia, la vegetación obstruía el paso, los árboles caídos lo bloqueaban totalmente, o depósitos de aluvión limitaban la navegación de embarcaciones de gran calado.

Al iniciarse el auge del comercio en la República de la Nueva Granada, a mediados del siglo XIX, se requería que los puertos marítimos sobre el Caribe ofrecieran una comunicación fácil con el interior. Ello era difícil desde Cartagena, toda vez que el Dique estaba virtualmente obstruido y abandonado desde las guerras de independencia. El trayecto hasta el Magdalena había que cubrirlo la mayor parte del año por la inconveniente vía terrestre. A pesar de lo anterior, entre 1820 y 1840 Cartagena logró mantenerse como el principal centro comercial de la Costa y conservar la supremacía tradicional que había tenido sobre Santa Marta, Riohacha y Barranquilla-Sabanilla.

Sin embargo, a partir de la década de 1840 el comercio comenzó a preferir la ruta de Barranquilla. La pobreza se generalizó en Cartagena, que además había visto disminuir su población de 17.600 habitantes en 1809 a 11.929, en 1835, 10.145, en 1843 y 9.896 en 1851. Es decir, entre 1809 y 1851 su población se redujo en un 46% (Meisel, 1980). Desde luego, en esta disminución influyeron las guerras de Independencia, el sitio de Pablo Morillo, la llamada «Peste del Tablón» de 1849 (cólera), y la emigración de sus habitantes hacia lugares más florecientes. La ciudad toda era una muestra de decadencia.

Siempre se pensó que Cartagena reunía mejores condiciones para el comercio que Santa Marta o Barranquilla, por dos razones principales. Primero, la condición natural de bahía profunda y protegida del puerto de Cartagena y, segundo, la infraestructura comercial-militar, herencia de la Colonia. Pero, sin un Canal del Dique habilitado como vía transitable para los nuevos vapores que surcaban el río Magdalena, Cartagena se quedaba irremediabilmente rezagada.

En 1850 se concretó un intento para abrir el Canal. Después de varios años de trabajos, el ingeniero norteamericano George M. Totten logró abrirlo. Pero este éxito tuvo efímera duración, ya que en 1852 estaba otra vez prácticamente intransitable a consecuencia del poco mantenimiento.

Entre 1850 y 1851 los ingresos aduaneros de Cartagena aumentaron considerablemente. Por esa época se organizó una empresa naviera, la Compañía de Navegación por Vapor en el Dique y río Magdalena (1847) que, con su pequeño vapor

*Calamar*, aprovechó el poco tiempo que el Canal funcionó en este período. Sus socios eran George M. Totten, Pedro Maciá, Manuel Marcelino Núñez, Francisco de Zubiría y Senén Benedetti (Martínez y Niebles, 1982, p. 140; Nichols, 1955, p. 25-26).

Mas los grandes champanes y vapores sólo volvieron a navegar por el Dique a finales de la década de 1870. Durante otro cuarto de siglo Cartagena hubo de resignarse al uso del muy accidentado camino de herradura, o al muy difícil tránsito por el Canal. Este era navegable en algunos períodos de invierno, «pero que nunca las grandes canoas llegaban a navegarlo más de medio año, y sólo en invierno pequeños vapores lograban surcarlo» (Hannabergh, 1866). Entre tanto, la ciudad presenció el fracaso de siete empresas que obtuvieron en diferentes momentos la licitación para la apertura del Canal (Visbal, 1945).

Sin embargo, a pesar de quedar relativamente aislada del centro geográfico y administrativo de la Nueva Granada, Cartagena había sido desde tiempos de la Colonia asiento de una comunidad importante de comerciantes. En parte, esto se debía a su condición de puerto marítimo y plaza fuerte, sede de un regimiento fijo de gran importancia en los dominios de la Corona española, y en parte, a sus vínculos comerciales (por la vía legal o del contrabando) con islas del Caribe como Jamaica y Curazao. El hecho es que en 1794 la Corona autorizó la fundación en Cartagena del Consulado de Comercio. Sus objetivos eran actuar como un grupo de presión cuando se les impusieran cargas fiscales que atentaran contra sus intereses y fincar una posición de privilegio frente a los comerciantes de puertos secundarios como Santa Marta y Riohacha o frente a los comerciantes del interior. El Consulado subsistió hasta 1833, aunque obviamente la gran mayoría de sus socios originales hubieran abandonado el país durante las contiendas de la gesta libertadora.

Empero, como se puede observar de las listas del Consulado que aparecen en el Anexo A, la desintegración del grupo de comerciantes establecidos al finalizar el período de la Colonia no fue total y este es un hecho significativo en cuyo análisis vale la pena detenerse un momento.

En primer lugar, algunos individuos que ocuparon el cargo de dependientes en casas de comercio en el año 1795 se convirtieron en comerciantes independientes en el lapso de tiempo que va hasta 1832. Los hay que trabajaban para un pariente, como son los casos del prócer Juan de Dios Amador, hijo de Esteban E. de Amador, miembro del Consulado en 1795, y de Juan Vicente Romero Campo, hermano de José Romero Campo, también miembro. Los hay que trabajaban para

un comerciante cualquiera, como ocurre con Juan Bonis, antiguo dependiente de Manuel Aparicio en 1795. En segundo lugar, y de manera aún más significativa, aparecen entre los mayores importadores de 1832 un grupo de cartagenos emparentados con los que fueran miembros del Consulado en 1795, pero que en aquellos años todavía no figuraban ni como principales ni como dependientes en el oficio (Anexo B). Estos son Manuel M. Núñez, Fernando de Pombo, y, en menor escala, Carlos y Antonio Amador, a quienes unían lazos familiares con los comerciantes de los mismos apellidos que actuaban en 1795.<sup>2</sup> En tercer lugar, hay otros como Manuel del Castillo y Joaquín Romero, miembros de familias que jugaron un papel central en la proclamación y lucha por la independencia.<sup>3</sup> Finalmente, individuos como Francisco de Zubiría, quien cuenta entre sus antepasados Nicolás de Zubiría, quien fuera alcalde de la ciudad y vocal del Consulado del Comercio.

Que los cambios políticos que implicó la lucha por la independencia no hubieran representado un borrón extremo y radical de los individuos que conocían el oficio del comercio no es demasiado extraño. Sin embargo, sí demuestra que no se produjo una tan lamentable ausencia de liderazgo, a la cual atribuyen algunos autores, como Bossa (1967) y Segovia (1967), la decadencia de la ciudad en el siglo XIX.

La pobreza que afectó a Cartagena después de la independencia quizá fue más palpable que en otras ciudades del país debido a su nuevo lugar en la República. En efecto, la situación de la ciudad era muy diferente a la que había tenido en la Colonia como puerto privilegiado del Caribe. Sin embargo, el tránsito de las estructuras sociales y económicas heredadas de la Colonia a las de una nueva república independiente insertada al proceso de desarrollo histórico del capitalismo mundial presenta para Cartagena características muy similares a las que se obser-

---

<sup>2</sup> Estos comerciantes eran José I. de Pombo, Esteban B. de Amador o sus hijos, Juan de Dios y Martín Amador, Juan José y José M. Núñez. Manuel Marcelino Núñez, acaudalado comerciante ya en la década de los treinta, tuvo una trayectoria interesante. En 1811 era, a la vez que comerciante, Capitán de la Primera Compañía del 2º Cuerpo de Lanceros de Getsemaní y, como tal, comandó dicho cuerpo. Con el apoyo de los artesanos, liderados por Pedro Romero — padre de Joaquín Romero, según Bossa (1967, p. 127) — Núñez y el Cuerpo de Lanceros presionaron a los indecisos de la Junta de Gobierno para que se declarara la independencia absoluta de la Provincia de Cartagena del Gobierno de España. Núñez fue luego, en 1854, gobernador de Bolívar (Bustamante, 1978, p. 16-18).

<sup>3</sup> Recuérdese el papel que jugaron José María y Manuel del Castillo y Rada, ambos próceres y el segundo, mártir de la Independencia. José María ocupó diversos cargos de alto nivel en las primeras administraciones republicanas.

van para el resto del país. La historia económica de Colombia tiene rasgos propios, como las grandes dificultades de comunicación y transporte que son generalizables a todo su territorio. Cartagena presenta en ese sentido sólo un aspecto particular de ese problema.

Además, el proceso de acumulación capitalista se fue dando a un ritmo muy similar en toda la nueva república, con excepción de Antioquia. Fue un ritmo lento, marcado por los diversos ciclos que experimentó el comercio que fue, sin duda, la actividad más dinámica de la economía durante este período.

En este ensayo se presenta la historia de los procesos de enriquecimiento, en relación con las oportunidades económicas, para el caso de Cartagena, de modo que el lector tenga en sus manos un intento de retrato de sus protagonistas principales, quienes aparecen descritos, como se verá más adelante, en más de un rasgo y no solo en su desempeño económico. Por otra parte, nos interesa mostrar no sólo al capitalista sobresaliente del siglo XIX sino, en muchos casos, su contexto familiar. Por esto también se alude a los ancestros y parientes, y a sus ocupaciones.

Hemos procurado ilustrar, por último, qué tipos de comerciantes existían en la Cartagena de finales del siglo XIX, ejemplificando casuísticamente tanto el oficio del comercio en sí, como las personas que se ocupaban de él. En este sentido se llega a perfilar una imagen del «hombre de negocios» costeño de dicho período, que sirve de base para entender los orígenes del empresario moderno que aparece a comienzos de este siglo.

### III. EL CANAL DEL DIQUE Y EL COMERCIO DE CARTAGENA

La evolución de la actividad comercial en Cartagena durante el siglo XIX estuvo condicionada por los ciclos en que el Canal del Dique permaneció abierto o cerrado para la navegación de los vapores que transitaban por el río Magdalena. Aunque en 1871, por ejemplo, el gobierno nacional había contratado con el ingeniero norteamericano A. R. Terry un nuevo estudio del Dique y de las obras necesarias para hacerlo navegable, durante la década de 1870 éste no sirvió como vía de comunicación con las principales rutas comerciales del país.

Evidentemente esto perjudicó la posición competitiva del puerto de Cartagena frente al de Barranquilla-Sabanilla como principal foco de atracción del comercio nacional de exportación e importación. Sin embargo, los comerciantes cartage-

neros habían sostenido desde tiempo atrás una estrecha relación comercial con las zonas bañadas por los ríos Sinú y Atrato que, en cierta forma, les permitió mitigar el aislamiento en que quedaban frente al centro del país cuando el Dique no era navegable.

En este sentido es llamativo el cuadro que se desprende de los reportes consulares de Augusto S. Hanabergh y Edmund W. P. Smith, cónsul y agente comercial de los Estados Unidos durante las décadas de 1860 y 1870.<sup>4</sup>

Aunque estos datos reflejan tan solo relaciones comerciales con los Estados Unidos, según las estadísticas que poseemos éstas equivaldrían a un 30% en promedio de los valores exportados por Cartagena durante la mayor parte de los años sesentas y setentas del siglo pasado.

En los Cuadros 1 y 2 se observa el valor de las exportaciones a Estados Unidos en 1866 y 1867. En primer lugar, aquí se encuentran representados como principales comerciantes Alberto Mathieu, vice cónsul de los Estados Unidos, agente consular de Italia y vice cónsul holandés en Cartagena; Pedro Vélez Martínez, importante prohombre cartagenero a quien veremos comprometido en las principales empresas de progreso de su ciudad; Manuel Gómez Pernet, natural de la villa de Tolú, fundador de la familia Gómez Pombo, a quien posteriormente veremos vinculado a la banca; y, haciendo sus primeras letras comerciales, a Bartolomé Martínez Bossio, expresión preclara del prototipo de hombre de negocios de fines del siglo XIX.

El principal producto de exportación a los Estados Unidos era el caucho. En 1865 alcanzó un monto del 78% del total exportado; en 1866, 77%; en 1867, 63%, y en 1868, 82%. Todavía en 1881 el caucho representaba un 80% del valor total de las exportaciones de comerciantes cartageneros a los Estados Unidos. En un informe de 1873, el agente comercial E. W. P. Smith señalaba que hasta 4.000 hombres estaban entregados a la explotación del caucho en las selvas del Sinú y del Chocó.

---

<sup>4</sup> Augusto S. Hanabergh actuó como cónsul de los Estados Unidos desde 1863. En 1874, el Gobierno de los Estados Unidos resolvió cerrar el Consulado de Cartagena y convertirlo en una agencia comercial. Esta fue ocupada corto tiempo por Hanabergh, quien murió en agosto de 1875. Luego llegó — después de un naufragio del cual sólo salvó la ropa que llevaba puesta — Edmund W. P. Smith, quien actuó como agente de negocios hasta 1881, año en que logró que le fuera restituido el rango de cónsul. Smith fue reemplazado por Bruce MacMaster, quien inició labores en abril de 1887 (U.S. Government, «Dispatches», Rolls No. 7, 8, 9, 10).

El segundo lugar lo ocupaban, indistintamente, el tabaco, el algodón y el café. Posteriormente aparecen el fustete, la tagua, los cueros, el dividivi, los bálsamos de Tolú y Copaiba, la ipecacuana, los cocos y otros.

Es interesante observar que el comercio del caucho se encontraba en pocas manos durante las décadas de 1860 y 1870. Esto se debió a que, como veremos más tarde, los individuos que se encontraban en una posición ventajosa para aprovechar las mejores condiciones económicas que se abren en los años de 1880, una vez se restablece la navegación de vapores por el Dique, son en buena parte estos comerciantes que se metían por los ríos Atrato y Sinú a extraer riquezas naturales de la selva.

### CUADRO 1

*Exportaciones de comerciantes de Cartagena a los Estados Unidos, 1866*

Exportador	Valor	Participación (porcentaje)
A. Mathieu	86.981	66
M. Gómez	12.417	9
Bart. Martínez Bossio	7.682	6
Pedro Vélez	6.052	5
W. Logan	5.715	4
Agustín Vélez	4.647	4
C. A. Merlano	2.711	2
F. Romero	2.034	2
Juan Capela	1.419	1
Otros	1.566	1
TOTAL	\$131.224	

**Fuente:** «Dispatches from United States Consuls in Cartagena, Colombia, 1822-1906», Roll 7, January 1864 - December 1867.

En otras palabras, mientras el Dique permanecía cerrado no todo el comercio de Cartagena estuvo condenado a languidecer. Había comerciantes que exploraban otros mercados diferentes a los del centro del país o los productos de bonanza, que viajaban al Sinú y allí se ligaban por matrimonio con mujeres de la región, como fue el caso de Pedro Vélez Martínez. Había otros que aprendían las artes del comercio con la región chocona, como los parientes políticos Juan B. Mainero y Trucco y Bartolomé Martínez Bossio, o que emprendían su actividad en una región por ellos conocida, como Manuel Gómez Pernet.

## CUADRO 2

*Exportaciones de comerciantes de Cartagena a los Estados Unidos, 1867*

Exportador	Valor	Participación (porcentaje)
A. Mathieu	67.823	37
Pedro Vélez	35.225	19
M. Gómez	27.995	15
Bart. Martínez Bossio	15.956	9
F. Romero	9.543	5
C. A. Merlano	8.792	5
Gómez Casseres y Co.	7.118	4
Stevenson Hnos.	3.390	2
J. Capela	2.943	1
Otros	4.739	3
TOTAL	\$183.524	

**Fuente:** «Dispatches from United States Consuls in Cartagena, Colombia, 1822-1906», Roll 7, January 1864 - December 1867.

Sin embargo, comercio y navegación son indudablemente dos actividades inseparables en la historia económica de Cartagena. Como se verá, el conocimiento de las prácticas comerciales y la participación de una u otra manera en el transporte marítimo o fluvial eran aspectos complementarios del trabajo de la incipiente burguesía cartagenera de fines del siglo XIX.

### A. La reapertura del Canal del Dique

Al llegar a la presidencia del Estado de Bolívar, en 1877, Rafael Núñez emprendió gestiones concretas para acelerar los trabajos de reapertura del Canal del Dique. Cuando tomó posesión de su cargo le escribió estas palabras a su secretario (Visbal, 1945, p. 13):

Tengo la convicción profunda de que es casi cuestión de vida o muerte para nosotros esta obra a que ha dado el instinto popular, con sobrada razón, suprema importancia desde hace mucho tiempo. La canalización del Dique no es una empresa de interés local. Ella dará sin duda salvador impulso a la existencia económica de esta

noble y decadente ciudad, tan digna de mejor destino, pero a su vez proporcionará un centro de transacción cómodo y barato a todas las poblaciones del Estado.

Con el fin de evitar más dilaciones en la iniciación de los trabajos, el propio Núñez viajó a los Estados Unidos para contratar personal y maquinaria especializados en este tipo de obras.<sup>5</sup> Fue así como se logró traer al ingeniero norteamericano James J. Moore, quien, utilizando gran cantidad de maquinaria importada, despejó todo el tramo del Canal del Dique, habilitando así esta vía para la navegación comercial. Sin embargo, no resultó fácil para Rafael Núñez maniobrar ante el gobierno federal y la Asamblea del Estado para que le fueran asignados \$ 100.000 que desde años antes habían sido prometidos por la Nación. Finalmente, se formó un Consejo Consultivo de la dirección de la Empresa del Dique en el que figuraban varios de los principales comerciantes de la localidad, como Pedro Maciá, Dionisio E. Vélez, Tomás Stevenson y Senén Benedetti, entre otros (Visbal, 1945, p. 14).

Los trabajos se prolongaron por espacio de siete años. En 1885 se habían terminado las obras de canalización, construcción de nuevos canales y corte de curvas. Pero durante ese lapso de tiempo ya comenzaron a transitar los vapores de compañías formadas en Cartagena, que serán examinadas más adelante (Nichols, 1955, p. 26-27, y 1973, p. 77; Bossa, 1967, p. 12-55).

Lógicamente este logro tuvo efectos inmediatos sobre el volumen de las operaciones comerciales y, en particular, sobre la mentalidad de los principales comerciantes cartageneros, que vieron en la navegación por el Dique una tentadora fuente de riqueza. De hecho, en 1878 se despertó una interesante polémica en la prensa local acerca de quiénes serían los encargados de establecer una compañía de navegación por el Dique.

No faltó quien, por ejemplo, propusiera que dicho contrato se celebrara con Francisco J. Cisneros, pionero de los ferrocarriles y la navegación a vapor en Colombia, con la condición, eso sí, de que «los vapores que éste tenía en el río Magdalena en vez de ir a Barranquilla, viajaran a Cartagena». El objetivo era que el Dique quedara con cinco vapores que «bastarían para atraer el comercio de importación y exportación de la República hacia este puerto que llegaría a ser el único de la nación para la comunicación con el exterior» (*La Concordia*, 5, 1878).

---

<sup>5</sup> Viaje que también aprovechó para contraer matrimonio civil, por poder, con Soledad Román Polanco, quien había viajado con su hermano a París con este mismo fin (Lemaitre, 1984, Tomo IV, p. 264).

En todo caso presentaron propuestas para navegar el Dique destacados comerciantes y ciudadanos nacionales y extranjeros. Entre estos figuraban Alberto Mathieu, Joaquín F. Vélez, C. Maal (de Colón, Panamá), y la Compañía de Vapores de Cartagena y Caracolí, constituida en Nueva York. De estas propuestas el Consejo rechazó las dos últimas, revelando cierta preferencia por los comerciantes locales (*La Concordia*, 6, 1878).

Los primeros en cruzar el Dique con pequeños vapores en esta época fueron Tomas Stevenson (vice-cónsul de Inglaterra y activo comerciante) y Nicolás de Zubiría, quienes habían formado una compañía para navegar en el vapor «Albión», de 120 toneladas, las principales vías fluviales del Estado de Bolívar por esos años (*La Concordia*, 1, 1878; Visbal, 1945, p. 15). Burgos (1965, p. 54-55) trae alguna información sobre la vinculación de esta empresa a la navegación por el río Sinú.

Llama la atención que entre los primeros proponentes para navegar el Dique haya figurado Joaquín F. Vélez Villamil, jefe político conservador del Estado de Bolívar, puesto que quien constituyó finalmente la primera gran compañía para usufructuar esta ruta fue su medio hermano, Pedro Vélez Martínez. Ambos eran hijos de Agustín Vélez Sanz, quien fuera comerciante destacado desde mediados del siglo.<sup>6</sup> Pedro Vélez Martínez era desde años antes agente en Cartagena de la Atlas Steamship Co., una poderosa compañía naviera de Liverpool. Al abrirse el Canal del Dique se crea en 1883 la Compañía de Navegación por el Dique y el río Magdalena, de la cual eran accionistas mayoritarios la Atlas Steamship Co. y Pedro Vélez, quien a su vez ocupaba la gerencia (Bossa, 1984, p. 115).<sup>7</sup>

Ya en 1886 se veía claramente el incremento de la navegación por el Dique y la parte que en ella tenían los comerciantes cartageneros. En primer lugar, estaba la compañía antes mencionada que poseía tres vapores («Rafael Núñez», «Once

---

<sup>6</sup> Al parecer Agustín Vélez Sanz era descendiente del antioqueño Agustín Vélez, hijo de Juan Vélez de Rivero. «Se dice que fue a Cartagena a llevar a sus hermanas al convento y que allí se casó con una señora Méndez y que de él descienden los Vélez de Cartagena» (Arango, 1973, p. 491). A esta versión se contraponen la de Donaldo Bossa, según la cual Agustín Vélez Sanz era hijo del español Manuel Vélez de la Barreda y de los Ríos, que casó en Cartagena con doña Francisca Sanz. «De D. Manuel descienden todas las ramas del apellido Vélez, como Vélez Sáenz, Vélez Méndez, Vélez Villamil, Vélez Martínez, Vélez Leclerc, Vélez Danies, Vélez Racero, Vélez de Janón, etc.» (Bossa, 1984, p. 110; entrevista con Donaldo Bossa Herazo).

<sup>7</sup> Como dato curioso hemos encontrado que en 1884 circulaban rumores en Cartagena en el sentido de que el comercio de Barranquilla intentaba boicotear las negociaciones con la Atlas Steamship Co., a fin de impedir que se estableciera la navegación comercial por el Dique en forma definitiva y se pusiera en peligro la hegemonía comercial del puerto sobre el Magdalena (*El Boletín*, No. 173, 1884).

de Noviembre» y «Cartagena»), luego la Compañía Cisneros, con dos vapores (el «Sixtatulia» y el «Magdalena»); y por último la Compañía Unida de Barranquilla y la López y Navarro, con un vapor cada una, el «Roberto Calixto» y el «Lebrija», respectivamente. (Nichols, 1973, p. 77; US Congress 46 (2) 25; US Government, Dispatches, 7855).

La superioridad de Cartagena en la navegación de su propia ruta era tan solo de un vapor más que las compañías de Barranquilla. Pedro Vélez Martínez y luego su hijo Pedro Vélez Racero se cuentan entre los ciudadanos cartageneros que lograron acumular uno de los mayores capitales en el comercio y la navegación. Es más, ésta es una de las ramas del apellido Vélez que más influyó en la economía, la política y la sociedad cartageneras hasta bien entrado el siglo xx. En cuanto a López y Navarro, cabe señalar que también representaban líneas de vapores extranjeras en Cartagena, que figuran como comerciantes comisionistas y que, esporádicamente, se vincularon a operaciones mineras y a contratos con el gobierno municipal; por ejemplo, su participación en la administración de los derechos del matadero en 1887.

Es posible que el Canal Dique hubiera corrido con la misma suerte de antes y al poco tiempo de realizados los trabajos de mejoramiento éstos se hubieran perdido por falta de mantenimiento. Pero esto no ocurrió gracias a que por aquel entonces ocupaba la Presidencia de la República el cartagenero Rafael Núñez. Para asegurar la navegación por el Dique y su control por parte de Cartagena, Núñez decreta por ley de 1887 que el Canal es «vía nacional», quedando, por lo tanto, el gobierno central responsable de su administración, cargos y derechos (*El Porvenir*, 499, 1887).<sup>8</sup> Un poco más tarde, el mismo Núñez comisiona al gobernador de Bolívar para que se haga cargo de todas estas atribuciones (*El Porvenir*, 507, 1887). De esta manera los fondos para mantenimiento del Dique quedaban garantizados y su administración en favor de los intereses comerciales de Cartagena firmemente asegurados por el control local de los mismos.

---

<sup>8</sup> El periódico *El Porvenir*, quizás la principal fuente de información de este trabajo, fue fundado en 1877 por Antonio Araujo León, su editor-propietario. Sus redactores fueron Pablo Filliau, Eugenio Baena, Miguel de la Espriella y el mismo Antonio Araujo. Luego, en compañía de Gabriel Eduardo O'Byrne, guiados por el propio Rafael Núñez, Araujo convirtió a *El Porvenir* en «Órgano de la Regeneración». Por este motivo, *El Porvenir* fue uno de los periódicos más influyentes del país a finales del siglo xix. *El Porvenir* se editaba en una imprenta propia, por lo que la calle en que tenía su sede se conoció como «Calle de la Imprenta Porvenir», hoy Calle del Porvenir (Bossa, 1984, p. 95-96).

El hecho de que el Canal del Dique hubiera sido rehabilitado a finales de la década de 1870, y de que esto coincidiera con la iniciación de los trabajos de la compañía de Lesseps para abrir el Canal de Panamá, significó un verdadero despertar para el comercio y para la actividad económica en general de Cartagena. Un informe de Pedro Vélez Racero, publicado en *El Porvenir* en 1889, da una buena idea del incremento paulatino del transporte de carga y pasajeros por el Dique (Cuadro 3).

CUADRO 3  
*Movimiento de carga y pasajeros por el Canal del Dique,  
1883-1888*

Años	Cargas		Pasajeros	
	Subida	Bajada	Subida	Bajada
1883	1.645	2.272	359	309
1884	9.326	7.480	765	638
1885*	2.402	1.236	165	107
1886	10.618	14.955	1.168	845
1887	13.348	13.952	1.314	882
1888	22.610	17.125	1.071	943

\* Resalta la disminución en el movimiento de pasajeros y carga durante 1885, ocasionada por la guerra civil de ese año.

**Fuente:** *El Porvenir*, 22 de septiembre de 1889.

De otra parte, el gobierno de Núñez protegió a las compañías cartageneras que navegaban el Dique, permitiéndoles subir sus tarifas cuando así lo requerían, como ocurrió en 1888 con la compañía que por aquel entonces dirigía el mismo Pedro Vélez Racero, sobrino de Joaquín F. Vélez, a la sazón embajador colombiano ante la Santa Sede y negociador del Concordato (*El Porvenir*, 512, 1887).

Asimismo, los datos proporcionados por las aduanas de Cartagena y Barranquilla permiten corroborar los efectos positivos que la reapertura del Canal del Dique tuvo sobre el comercio de exportación por Cartagena y su magnitud con relación al de Barranquilla. (Cuadro 4).

**CUADRO 4**  
*Cartagena y Barranquilla: Comercio de exportación,*  
 1871-1888\*

Años	Cartagena	Barranquilla
1875	\$ 364.292	\$ 5.144.910
1876	612.029	3.091.614
1878	369.316	3.672.100
1879	1.003.222	6.077.317
1880	1.116.915	6.309.287
1881	1.100.128	9.055.669
1882	1.315.503	8.257.402
1883	1.650.884	6.999.955
1884	1.777.365	6.194.092
1885	1.028.937	1.593.285
1886	2.350.458	4.526.354
1887	2.824.351	4.137.711
1888	3.053.783	4.749.644

\* Excluye metales preciosos.

**Fuente:** *El Porvenir*, 586, 1889. Datos preparados por Bruce MacMaster, Cónsul de los Estados Unidos.

Es claro, pues, que mantener el Dique abierto era indispensable para la comunidad comercial cartagenera y para el propio gobierno local, como lo prueba el hecho de que el ingreso aduanero de Cartagena se triplicó entre 1882 y 1887 (Lemaitre, 1984, Tomo IV, p. 435)

## B. El Ferrocarril Cartagena-Calamar

Desde 1865 se había firmado un contrato con un empresario norteamericano para la construcción de una vía férrea que conectara a Cartagena con la población de Calamar, sobre el río Magdalena. Sin embargo, por distintos motivos, las obras nunca se iniciaron.

En noviembre de 1889, con el apoyo decidido del presidente Núñez, por ese tiempo residenciado en Cartagena, el departamento de Bolívar firmó un contrato

con el norteamericano Samuel McConnico para la construcción del ferrocarril. Las obras se habían hecho necesarias pues persistían las interrupciones a la navegación comercial por el Dique. Se pensó que así se solucionaría definitivamente el problema, pero esto no ocurrió, pues, al menos inicialmente, la demanda por transporte de carga no fue satisfactoria. Un problema era que, en las afueras de Cartagena, el ascenso de la pendiente de Turbaco encarecía los fletes.

McConnico constituyó en los Estados Unidos dos compañías, la Cartagena Terminal Improvement Company y la Cartagena Magdalena Railroad Company. No obstante, cuando en 1897 ya resultaba evidente que esta solución no sería la panacea que se había pensado, se constituyó la Compañía Fluvial de Cartagena.

Las obras del ferrocarril se iniciaron en mayo de 1891. En junio de 1893 se inauguró el muelle de la Machina, terminal de la línea, a la entrada del actual barrio de Bocagrande. En julio de 1894 el ferrocarril fue puesto al servicio del público, ya terminado en su totalidad. Tenía 105.8 kilómetros de longitud, con 11 estaciones intermedias, un material rodante inicial de cuatro locomotoras y 85 vagones. El valor de la inversión fue de casi US\$2 millones (Lemaitre, 1984, Tomo IV, p. 437).

### **C. La agricultura**

Al auge comercial que comenzó a finales de la década de 1870 correspondió un nuevo interés por la agricultura. En 1879 se crea por decreto del Estado de Bolívar una Junta Central de Agricultores en Cartagena con sus correspondientes ramificaciones en todo el estado. Su objetivo central era promover un uso más científico de la tierra, ya que hasta entonces la agricultura había permanecido en un estado muy rústico. Por ejemplo, en los informes consulares de los agentes de los gobiernos inglés y norteamericano se leen con frecuencia observaciones sobre el grado de atraso en que los cultivadores colombianos permanecían alrededor de 1880.

La Junta estaba integrada por conocidos comerciantes y agricultores: Francisco J. Balmaseda, Eloy Porto, Carlos A. Merlano, Fernando A. Gómez, Miguel de la Espriella, Pedro Maciá, Henrique L. Román, Joaquín Araujo, Joaquín F. Vélez y José M. Royo (*La Gaceta Agrícola*, 20 de enero de 1879, No. 1). No cabe la menor duda de que fueron diligentes en sus tareas. Rápidamente se comunicaron con el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos para solicitar semillas,

entre otras de tabaco, rábano, lechuga, tomate, repollo y flores de varias clases (U.S. Government, «Dispatches», June 26, 1879, Roll 8)

La Junta se propuso establecer plantaciones experimentales de caña, algodón, tabaco y café. También fundó una Escuela de Agricultura en Cartagena e inició la publicación de la *Gaceta Agrícola* y una serie de textos técnicos bajo el nombre de Biblioteca del Agricultor Bolivarense (ambas de distribución gratuita). Además importó semillas e instrumentos técnicos para el trabajo agrícola. Otro problema al que dedicó bastante atención fue el mejoramiento de los caminos entre las distintas zonas agrícolas del Estado. Para todos estos gastos el gobierno de Bolívar asignaba \$20.000, disponiendo que tenía preferencia «toda otra mejora material, excepción hecha del Dique» (*La Gaceta Agrícola*, 1, p. 3).

Sin embargo, de este resurgimiento del interés por la agricultura no parecen haberse obtenido resultados muy exitosos durante la década de 1880. Las expectativas que se crearon al comienzo fueron muchas, como se desprende de un editorial de *La Gaceta Agrícola* (marzo 26 de 1881):

Con la iniciación de los trabajos para la apertura del Canal de Panamá se presenta un nuevo horizonte para gran número de los agricultores bolivarenses. Estos pueden hacerse siempre en mayor escala, con la seguridad de que sus productos serán vendidos a precios convenientes, aunque haya un aumento considerable en la producción ...

Y más adelante añadía:

En general nuestras cosechas alcanzan escasamente para nuestro consumo, cuando se reputan de buenas. Cuando se consideran malas, se hace preciso importar arroz y maíz. Si pues el temor de nuestros agricultores ha consistido en la falta de consumidores, ahora tendremos un mundo nuevo que consuma lo que produzcamos. No vacilamos en aconsejar a nuestros agricultores hagan grandes siembras de arroz, maíz, ñame, yuca, frisoles y batata.

Desafortunadamente ese año, en los meses de cosecha, se desató una intensa plaga de langosta que asoló los cultivos. En octubre se leía en la misma *Gaceta Agrícola* (octubre 29 de 1881): «La langosta continúa su obra de devastación (...) Las cosechas de cereales y raíces se han perdido completamente en todo el territorio de Bolívar».

Como consecuencia de esta plaga no se enviaron productos agrícolas a Panamá durante ese año y los inmediatamente subsiguientes. Por el contrario, hubo que importarlos de los Estados Unidos, vía Panamá.<sup>9</sup> Aparentemente los resultados adversos de lo que se pensó podría ser una excelente oportunidad para la comercialización de los excedentes agrícolas afectó negativamente a los cultivadores. Los productos para la exportación se diversificaron poco, lo cual equivale a decir que se siguieron explotando los bosques para la extracción de caucho, tagua, dividivi y maderas de distintas clases. Además, fuera del cacao y el tabaco sólo vale la pena mencionar los experimentos de cultivos más extensivos de caña de azúcar que se llevaron a cabo durante las últimas décadas del siglo XIX.

En efecto, desde 1872 la familia Burgos había comenzado a sembrar caña en su hacienda de Berástegui, en el Sinú, para la producción tradicional de panela y mieles destinadas a destilar ron. Los Burgos también importaron maquinaria especial para la refinación de azúcar, parte de cuya producción se exportó durante algunos años (Burgos, 1965, p. 72-73). Un caso similar fue el del Ingenio Balmaseda (o de María la Baja), fundado un lustro más tarde por una compañía en la que Nicolás de Zubiría y los hermanos Stevenson poseían la mayoría de las acciones. Esta actividad primera de los ingenios Berástegui y Balmaseda sería llevada a su plena realización industrial en la primera década de este siglo por el Ingenio Central de Sincerín, propiedad de los hermanos Carlos y Fernando Vélez Danies.

#### **D. La ganadería**

Dos hitos importantes marcan la historia de la ganadería en el territorio de Bolívar durante el siglo XIX: la introducción de la yerba del Pará en 1854 por Manuel Burgos, heredero de la hacienda Berástegui, y las ventas de ganado a Panamá y las islas del Caribe.

En efecto, si los antiguos pastos naturales eran apropiados para la cría y el levante de ganados, aunque sólo fuera en los mejores terrenos y en temporada de lluvias, la yerba del Pará en cambio se conservaba fresca todo el año y daba un excelente rendimiento tanto para la cría como para el crecimiento y el engorde. Esta mejora generó, de hecho, un incremento considerable de la capacidad producti-

---

<sup>9</sup> Los precios de los alimentos subieron y fue necesario que el gobierno suprimiera los impuestos a la importación de alimentos básicos. Aún así, según el cónsul norteamericano, se presentó una hambruna (U.S. Government, «Dispatches», August 18, 1881).

va de las ganaderías de Bolívar (Burgos, 1965, p. 54 y ss.). En 1875 se calculaba que existía un total de 66.550 cabezas de ganado vacuno en el Estado de Bolívar (*Anuario estadístico de Colombia*, 1875, p. 123). Para 1880 ese número se había elevado a 83.884.

Al analizar la información estadística sobre exportaciones desde Cartagena, contenida en los informes consulares de los Estados Unidos, se observa que en 1881 sólo a Cuba se exportaron reses por valor de \$336.300, una cifra apenas inferior al total de las exportaciones a los Estados Unidos (\$382.995) y superior a las de Alemania (\$ 226.835) e Inglaterra (\$ 208.827). Según otra fuente consular, entre 1880 y 1881 se exportaron a Cuba 9.000 novillos, mientras que un año más tarde esa cifra subió a 16.150 para Cuba y 739 a Colón. El cónsul norteamericano agrega que, en 1881-1882, dos vapores y dos veleros estaban exclusivamente dedicados a este comercio.<sup>10</sup>

Sobre los principales propietarios de ganaderías en Bolívar escribe Remberto Burgos Puche (1965, p. 83):

Gentes del terruño, además de la Casa Burgos, como el médico R. Méndez y su hermano Maximiliano, Eusebio J. Pineda y Luis Berrocal en el medio Sinú; Diego Martínez Lora y Vicente Arteaga, en el Bajo Sinú, daban contornos a la ganadería extensiva, junto con Nicolás Salgado, Pedro Vélez, Juan Gómez, Manuel e Ignacio Cabrales, A. Dangond, los Gómez Hoyos, Amayas, Nieves, Godines. Reses y comestibles del Sinú se vendían para mercados internos y externos. Se exportaron sólo a Cuba de 1880 a 1881, algo más de 9.000 novillos, negocio este que tuvo como iniciadores en grande, años antes, a los señores Bokleman y Puente, vecinos de Momil, lugar de tránsito de los ganados hacia la bahía de Cispatá.

En 1885, Edmund Smith, cónsul de los Estados Unidos en Cartagena, avaluaba las exportaciones de ganado a Panamá en \$121.970. De otra parte, agrega, entre cerdos, cabras y otros animales domésticos se realizaron exportaciones al mismo lugar por valor de \$ 104.338 (U. S. Government, «Dispatches», 1885, Roll 10). En 1887 *El Porvenir* reproducía un artículo, de Julio Santodomingo Navas, aparecido en el *Isthmus* de Panamá, que destacaba la importancia de la zona del interior del departamento de Bolívar para el abastecimiento de ganados a Panamá, anotando a su vez que con motivo de las obras del Canal se consumían allí entre 1.600 y 1.800 reses por mes. Entre los mayores capitalistas pecuarios del departamento

<sup>10</sup> Informe de E. W. P. Smith, cónsul de los Estados Unidos, January 22, 1882, Roll. 9.

mencionaba a los señores Lázaro Ramos, Manuel Santodomingo N., Juan Olier, los hermanos Bonfante, Gabriel Jiménez G., Eusebio C. Fernández, José M. de la Espriella, Rafael del Castillo, Antonio Torres, Vélez Danies y Co., Benito Guzmán, Manuel y Zenón T. Vélez, los Carrillo, Pilar A. y Joaquín P. Vélez (*El Porvenir*, 491, 1887). En 1888 se exportaron a Colón un total de 13.907 cabezas de ganado en pie, por un valor aproximado de \$500.000 (*El Porvenir*, 586, 1889).

Las cifras del Cuadro 5 dan una idea del volumen de las exportaciones de ganado del Departamento de Bolívar unos años más tarde.

Los mayores mercados de ganado en pie durante las dos últimas décadas del siglo XIX fueron Cuba y Panamá. Esporádicamente se exportaba ganado en cantidades menores a Curazao, Jamaica, Venezuela y Trinidad.

CUADRO 5  
*Departamento de Bolívar: Cabezas de ganado exportadas,  
1887-1893*

Años	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893
No. de cabezas	18.190	14.431	7.543	5.674	—	2.203	2.862

**Fuente:** Parliamentary Papers, Annual Series, 1887-1893.

En 1889 los franceses habían suspendido casi por completo los trabajos de construcción del Canal de Panamá, con consecuencias adversas sobre el comercio cartagenero y en especial sobre las exportaciones de ganado y maderas. Luego, a finales de la década de 1890, los precios de la carne aumentaron considerablemente en la ciudad, a raíz de la inflación generada por la inestabilidad política que vivía el país. Sin embargo, en Cartagena aparecieron artículos en la prensa atribuyendo el alza de precios a la gran cantidad de ganado que se estaba exportando a Cuba, debido a la guerra que allí se libraba. En efecto, entre 1898 y 1899 se exportaron por Cartagena 42.288 cabezas de ganado vacuno, en su mayor parte con destino a Cuba (*El Porvenir*, mayo 7 de 1899). Los grandes ganaderos se defendían afirmando que, en todo caso, ellos estaban actuando de acuerdo con las leyes del mercado y que, de todas maneras, ganados para el consumo interno había en abundancia (*El Porvenir*, especialmente mayo, junio y julio de 1899). Las exportaciones de reses en pie fueron tasadas con varios impuestos adicionales y, finalmente, en medio de la Guerra de los Mil Días, se prohibió la exportación de ganados de la provincia de Cartagena (*El Porvenir*, mayo 9 de 1900).

Posiblemente el sector más afectado por la guerra en el departamento de Bolívar fue el ganadero. En efecto, durante casi todo el transcurso del conflicto la zona de mayor riqueza ganadera de Bolívar, como lo eran las sabanas del Sinú, Corozal, Lórica y Montería, se vio afectada por la presencia de guerrillas liberales e inclusive por las fuerzas que comandaba Rafael Uribe Uribe. En consecuencia, el saldo de robos, confiscaciones y sacrificios de ganado (sin contar la destrucción de haciendas, como la de Berástegui), sumado al alejamiento temporal de los propietarios de sus funciones administrativas, hicieron que la ganadería perdiera temporalmente la dinámica que tuvo a fines del siglo XIX (*El Porvenir*, 1899, 1900, 1902).

Después del comercio, la ganadería fue la actividad que quizás generó la mayor acumulación de capitales en Bolívar durante los últimos años del siglo XIX. Quienes se dedicaron a esta actividad siendo a la vez propietarios de haciendas ganaderas — e incluso arrendatarios de terrenos para pastar reses — y comercializadores en los mercados internos y externos de sus ganados, como los hermanos Vélez Danies o la casa de Diego Martínez y Co., de Lórica, se convirtieron en los hombres de negocios más influyentes de Cartagena a la vuelta del siglo XX. Carlos y Fernando Vélez Danies pueden considerarse los cartageneros más acaudalados a finales del siglo (esto es, excluyendo a Juan B. Mainero y Trucco, ciudadano italiano hasta su muerte). De ellos decía *El Porvenir* (junio 14 de 1899):

Son los más fuertes tenedores de ganado en Bolívar y están en este negocio en condiciones más ventajosas que cualquier otra persona del Departamento, inclusive poseen una flotilla de buques propios para su transporte... Gracias a su exportación han logrado acumular una gran fortuna... a la sombra de ella y por seguir el ejemplo de los iniciadores, otros la han ganado, y la ganarán, y se han movilizadо capitales antes estancados.

Además de los anteriores, cabe mencionar otros cartageneros y bolivarenses (cuya relación con Cartagena fue muy estrecha) que acrecentaron o hicieron su capital como ganaderos: Pedro y Luis Vélez Racero, Bartolomé Martínez Bossio y, principalmente como rentistas, los Burgos de Sincelejo.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Burgos (1965) describe cómo para pagar sus constantes y crecientes deudas, así como para financiar sus experimentos agroindustriales, sus incursiones en la política y sus aventuras exploratorias de petróleo, los Burgos se veían obligados a arrendar sus mejores potreros para que ganaderos como los Vélez Danies, los Martínez y Bartolomé Martínez Bossio cebaran allí sus reses.

Para concluir hemos comparado los nombres de ganaderos mencionados en esta sección con los que aparecen en la lista de socios fundadores del Club Cartagena para examinar la participación de este grupo económico en la élite social de la ciudad. Los siguientes fueron socios fundadores del Club, citados en orden de aparición en este apartado: Miguel R. Méndez, Pedro Vélez, Juan González, Lázaro Ramos, Gabriel Jiménez, Rafael del Castillo, Antonio Torres, Carlos y Fernando Vélez Danies, Manuel y Zenón T. Vélez. Aparece también como fundador Bartolomé Martínez Aycardi, hijo de Bartolomé Martínez Bossio, quien luego entraría a formar parte del Club a título personal. Igual ocurrió con los herederos de Diego Martínez Lora, quienes, al fundarse el Club Cartagena, apenas habían comenzado a trasladar parte de sus negocios a la ciudad, pero una vez se radicaron no tuvieron que superar ninguna barrera social para ser aceptados.<sup>12</sup>

### E. La minería

A finales de la década de 1870 y comienzos de la de 1880 se produjo también un resurgimiento del interés de los cartageneros en la minería. Incluso hubo quienes se imaginaron una «fiebre del oro» en la región de Simití y para ello importaron el vapor «López, Navarro y Jaspe» (*El Porvenir*, 523, 1888).

Por ese entonces los principales denunciadores de minas eran los hermanos Manuel N. y Dionisio Jiménez G., L. A. López, Amaranto Jaspe, los hermanos Marcel y F. Mathieu y el señor James J. Murray. En julio de 1887, *El Porvenir* publicó la lista de las minas denunciadas hasta esa fecha. Pero a pesar de la propaganda que se le hizo a las minas de Bolívar, tanto en el exterior como en el interior, la minería, quizás por ser de aluvión, no pasó de ser una actividad con tecnología primitiva a una de tipo moderno.

No hay constancia, entonces, de que un grupo de cartageneros se hubiera enriquecido teniendo como principal actividad la minería. Lo que resulta más difícil medir e investigar es qué comerciantes cartageneros lograron hacerse a un gran capital teniendo como base de su actividad el comercio con el oro y otros metales

---

<sup>12</sup> En el caso concreto de los ganaderos, la lista del Club Cartagena tiene que ser apenas medianamente significativa, dado que una fracción muy importante de este grupo habitaba lejos de Cartagena en el momento de fundarse el Club. Lo que creemos que puede sostenerse como hipótesis es que, a medida que se dio un movimiento hacia Cartagena de algunas de las familias de ganaderos del interior bien consolidados económicamente, éstas no tuvieron dificultad en ser aceptadas en la élite.

preciosos provenientes del Chocó y Antioquia. Pero no cabe la menor duda de que el italiano Juan B. Mainero y Trucco aprovechó todas las oportunidades que la minería ofrecía en zonas colindantes con el territorio de Bolívar. Desde muy joven Mainero negoció oro y platino en la región del río Atrato y sus afluentes. *El Porvenir* lo mencionaba como uno de los principales propietarios de la riquísima mina de El Zancudo, en Antioquia. También decía el periódico que, ese mismo año y a título personal, Mainero había importado maquinaria por valor de \$108.000 para la explotación de esa mina (*El Porvenir*, 521, 1888). Más adelante se examinan otros datos de la vida de Mainero.

#### IV. ASPECTOS DE LA VIDA COMERCIAL DE CARTAGENA A FINES DEL SIGLO XIX

Los comerciantes de Cartagena pueden ser agrupados en tres grandes categorías: la de los comisionistas, la de los comerciantes capitalistas o inversionistas y la de los tenderos. Esta distinción no implica, de manera alguna, que algunos elementos del primer grupo no tuvieran un almacén, o que otros del segundo o tercero no realizaran operaciones actuando como comisionistas. Más bien, el enfoque correcto sería visualizar una comunidad comercial en la que parte de sus miembros realizaban algunas operaciones que les proporcionaban algunas comisiones como intermediarios. A la vez, invertían pequeñas o grandes sumas en la compra de productos para la exportación o de productos importados. Y, por último, poseían un establecimiento comercial donde, aparte de almacenar mercancía para ser trabajada «en comisión», poseían frutos del país listos para ser importados y mercancías extranjeras en tránsito hacia otras regiones o disponibles para su venta al menudeo en la ciudad.

Quizás hay una escala de éxito en la cual los niveles inferiores son las operaciones por comisión y la venta al por menor, y los niveles superiores son la compra en firme de productos para la exportación o mercancías importadas. Incluso, muy posiblemente una cadena de operaciones por comisión podía dejar una utilidad que luego se remitiera en la compra en firme de mercancías y ésta a su vez generar nuevas y mejores utilidades que finalmente condujeran a que un comerciante se desplazara de la primera a la segunda categoría. En las condiciones en que se desarrolló el comercio cartagenero en los períodos en que permanecía cerrado el Canal del Dique, que individualmente eran más riesgosas y difíciles, o sea, antes de

la década de 1880, un comerciante ávido de riqueza estaba obligado a desplazarse hacia el Atrato o el Sinú en busca de «frutos del país» para exportar. En este caso también es muy posible que surtiera de ropa, vituallas y otros géneros a quienes se dedicaban a la silvicultura y a la extracción de caucho y otros productos (raicilla, bálsamos, etc.). Las primeras operaciones se podían efectuar de tres formas: comprando en firme diversos productos, recibéndolos en calidad de comisionista o efectuando un trueque por los artículos que llevaba en venta. Seguramente estas tres modalidades se podían dar simultáneamente en cabeza de un comerciante y en la misma «gira» o recorrido de negocios.

Ahora bien, ¿qué características sociales presenta el reducido número de comerciantes que llegó a destacarse por encima de los demás durante ese período? En realidad se observa una gran heterogeneidad, lo cual indicaría que en Cartagena, como en el resto del país, fueron muy activos los procesos de movilidad social durante el siglo XIX. Sin embargo, miembros muy representativos de ese grupo estaban estrechamente ligados a familias de la élite tradicional, algunas de las cuales se remontan al siglo XVIII, como se examina más adelante. Otros provenían de distintas localidades de la Provincia de Cartagena y, al enriquecerse, fueron aceptados socialmente en la ciudad. También se observa el caso de varios extranjeros, algunos de los cuales aportaron capital humano que les sirvió de base para despegar económicamente. Sin embargo, todavía otros tuvieron que adaptarse al medio para surgir, ayudados únicamente por su sagacidad y laboriosidad en los negocios.

En estas circunstancias tomó forma la clase dirigente cartagenera, la que hará su ingreso al siglo XX con unas cabezas bien definidas, con una posición económica que es garantía para la permanencia de sus descendientes en la actividad política, económica y social de Cartagena y del departamento de Bolívar a lo largo de muchos años, en cierta forma hasta nuestros días.

## **A. Los comisionistas**

El comisionista actuaba como intermediario de una serie de operaciones en las cuales ofrecía su conocimiento de mercados o de trámites burocráticos o sus contactos con clientes y proveedores. Es decir, por el hecho de estar ubicados precisamente en un punto de obligado tránsito para el comercio de importación y exportación, eran poseedores de un *know how* y de unos contactos que eran en

sí los productos genéricos que ofrecían. Lo otro que debía complementar estos aspectos era la «respetabilidad de la casa», el cumplimiento con sus clientes – en fin, la honorabilidad – que era tan importante como el capital de sus socios.<sup>13</sup>

Para ilustrar más puntualmente el carácter del comercio de comisiones, hemos extraído de los periódicos cartageneros de la época tres casos que a continuación transcribimos.

El primero es el de una firma familiar, la Agencia Auxiliar de Comercio, fundada en 1886 por los hermanos González Falquez. En el periódico *El Comercio* de 1890 se anunciaba de la siguiente manera:

*Despachamos*

*pedidos de frutos o mercancías a los precios más bajos del mercado con el 3% de comisión con fondos anticipados y con el 5% sin fondos o con plazos convencionales.*

*Mercancías de tránsito por este puerto a \$ 0.80 carga por la importación y a \$ 0.50 por la de exportación.*

*Vendemos*

*frutos o mercancías consignadas con el 5% de comisión. Letras de Cambio al 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % y toda clase de artículos en pública subasta.*

*Aceptamos*

*giros a 30 días por las dos terceras partes del valor de las consignaciones que nos hagan.*

*Cargamos*

*tres por ciento de comisión por cobro de nóminas, libranzas u órdenes de pago contra el Tesoro Público.*

*Hacemos*

*pedidos de artículos extranjeros por orden y cuenta de otro, mediante una comisión convencional según el modo de reembolsarnos del valor de las facturas i sus gastos.*

*Desempeñamos*

*Agencias o representaciones de casas fabriles o industriales, nacionales y extranjeras, proponiendo a los fabricantes extranjeros medios seguros de conseguir o aumentar su clientela en los mercados de esta República.*

El segundo caso es el del comerciante Enrique Benedetti, quien en 1899 publicaba anuncios como el siguiente (*El Porvenir*, enero 8 de 1899):

<sup>13</sup>Según el cónsul norteamericano, «la quiebra de una casa comercial en este país es un evento extraordinario. En mis cuatro años de residencia en este distrito yo sólo he sabido de un caso. Como regla podría decirse que los colombianos son sumamente cautos y conservadores en sus asuntos de negocios» (Informe del 10 de abril de 1883, Roll. 9).

*Compra de mercancías extranjeras y productos del país,  
con fondos en mano, comisión 2% ...  
Venta de lo que me consignen, 4%*

*También me ocupo en la venta y compra de giros; recibos de mercancías extranjeras para encaminarlas a su destino; recibo y embarque para el exterior de frutos del país, venta y compra de documentos públicos : como órdenes de pago, etc., en las oficinas públicas ; y de todo aquello que concierne a una casa de agencia de negocios y comisiones.*

Finalmente tomamos el caso de don Bernardo López — padre del célebre poeta cartagenero Luis Carlos López, quien trabajó al lado de su padre durante muchos años — porque ilustra la combinación en un mismo lugar del comercio al menudeo y el ramo de las comisiones (*El Comercio*, 1890):

Se encarga por una módica comisión de la compra de mercancías para el interior i demás puntos del R. Magdalena i para la venta de frutos que se le consignen; garantizando por el conocimiento que tiene de aquellos mercados, buen resultado en todo sentido. También se encarga, en los mismos términos del cobro de sueldos de empleados nacionales.

Participa a sus favorecedores que han establecido su oficina Tienda de Negocios en la calle Lozano... Allí encontrarán permanentemente muchos efectos, entre ellos estos: vinos de varias clases, galletas de soda i dulce, jamones, encurtidos, alcaparras y aceitunas españolas, mantequilla fina, u ordinaria, harina, kerosene, azúcar refinada, aceites, loza fina y ordinaria, etc. ...

Además tendrá constantemente tabaco de Ambalema, café, ajos y demás frutos del país<sup>14</sup>

O sea, fundamentalmente un comisionista servía de intermediario entre los comerciantes del interior y los países Europa y Norteamérica, tanto para la importación de mercancías extranjeras como para la exportación de productos nacionales. Para la ciudadanía cartagenera representaban más un «agente de negocios»

---

<sup>14</sup> No estaba pues el «Tuerto» López tan lejos de lo que poetizara al cantarle a la «Calle del Tablón»:

Sucia, sin empedrar, desnivelada,  
Donde vive un pariente mío  
Llamado Rigail... ¡y eso no es nada!  
Porque ahí tiene una tienda, todo un lío  
Sin parangón, betún, carne salada,  
Puntillas de París, obras de Pío Baroja, y además sobre una espada  
Y un bacín, farolitos de Tokio.

que otra cosa, a no ser que tuviera una tienda de comercio al detal, caso por demás frecuente.

Sin embargo, en Cartagena la situación era diferente a la del interior del país, puesto que los comerciantes al detal hacían sus pedidos de mercancías extranjeras directamente, como se puede deducir de los registros oficiales de mercancías importadas (*Diario Oficial*, Nos. 9860 a 9900). En ellos aparecen prácticamente todos los nombres de los tenderos de la ciudad como destinatarios de cantidades reducidas en cada embarque.

## B. Los comerciantes capitalistas

Del grupo anterior hay que separar a los comerciantes que realizaban las operaciones de compra de «frutos del país» para la exportación, o hacían sus pedidos de importación a las casas extranjeras, arriesgando un capital propio. Obviamente eran mayores los riesgos, pero también mayores las ganancias.

Los volúmenes de operación de este grupo eran mayores en proporciones muy significativas a los del grupo comisionista o de los tenderos. Veamos quiénes eran y analicemos un poco la composición de la siguiente lista para poner de relieve las circunstancias que colocaban en una posición más ventajosa a estos individuos.<sup>15</sup>

Principales comerciantes capitalistas en 1884:

Pedro Vélez	Pombo Hermanos
Pedro Maciá	Joaquín Araújo
Bartolomé Martínez Bossio	Augusto T. Hanabergh
Juan B. Mainero y Trucco	Nicolás. R & A. De Zubiria
M. Gómez y Cía.	Gómez Cásseres y Cía.

<sup>15</sup> Esta lista ha sido elaborada combinando datos del *Diario Oficial* para varios años de la década de los noventas, con los de los Archivos de la Aduana para 1894. Entre ambos existe bastante coincidencia en cuanto a los principales importadores, aunque en 1894 éstos se ordenaran de manera algo diferente a la que se presenta aquí. No fue posible una clasificación más sistemática del grupo porque en ambas fuentes sólo se menciona el número de «bultos» consignados a cada importador, sin ninguna especificación sobre su valor, contenido, etc. Por lo mismo hay que mirar el orden en que han sido agrupados aquí como de un valor relativo. La lista completa de 1894 es la siguiente: J. B. Mainero y Trucco; Bartolomé Martínez Bossio; Manuel Gómez; Pombo Hermanos; Pedro Maciá; Pedro Vélez Racero; Augusto Hanabergh; Vélez Danies y Cía.; Vélez e Hijos; N. & C. Bonoli; Julio Delgado; Ernesto Lemaitre; Joaquín F. Vélez; F. C. Grayson; Altadill y Cía.; F. & A. Franco; Rafael del Castillo y Cía.; Alandete Hnos.; Bernardo López; Pineda, Burgos, Padrón y Cía.; Gómez Cásseres; D. Lemaitre; A. Lecompte, y Navarro e Hijo.

En este grupo, por lo menos siete de los integrantes eran empresarios navieros con flotillas de vapores que recorrían las principales rutas comerciales entre Cartagena y el interior, o estaban (en algunos casos simultáneamente) conectados con las empresas navieras de los países que por aquel entonces tenían un predominio en el comercio internacional. Pedro Vélez R. era agente de la compañía inglesa Atlas y uno de los accionistas mayoritarios de la empresa fluvial para la navegación del Dique y el río Magdalena. Pedro Maciá era agente de la *Harrison Line*, la *West Indian Pacific* y de los vapores «Liverpool», además de agente de dos compañías de seguros holandesas y una colombiana. Bartolomé Martínez Bossio era propietario de una flotilla de vapores. Juan B. Mainero y Trucco era el agente de la compañía naviera italiana La Veloce. M. Gómez y Cía. eran los agentes de los vapores de Burdeos. Augusto Hanabergh era el agente de la Mala Real Alemana y poseía dos vapores. Los de Zubiría eran los representantes de la Compañía Trasatlántica Española y también estaban vinculados con las compañías locales de vapores. Entre los tres restantes (Pombo Hermanos, Joaquín Araújo y Gómez Casseres) encontramos dos firmas comerciales en rápido ascenso (las dos primeras) y otra, la de Gómez Casseres, que ya aparecían en 1867.

De lo anterior se concluye que quienes estaban en mejores condiciones para dedicarse al negocio de las comisiones en el comercio exterior eran los representantes de compañías de vapores extranjeros o propietarios de vapores para la navegación en los ríos del país. Obviamente, sus contactos con las naciones europeas y con los Estados Unidos les resultaban una garantía a las casas importadoras y exportadoras del interior. Además, su conocimiento de todos los asuntos relacionados con el transporte de mercancías, tramitaciones de aduana, condiciones de pago y, sobre todo, de los mercados internos y externos, los colocaba en una posición mucho más favorable que a sus competidores.

Sin embargo, a pesar de las ventajas de que disfrutaban, los agentes navieros tendían a concentrar en un número reducido de firmas e individuos las ganancias provenientes del comercio de tránsito por Cartagena. Las oportunidades para exportar algún producto nativo o importar mercancías extranjeras para su distribución en la ciudad o en el interior nunca fueron completamente monopolizadas por este grupo de agentes. De hecho, en este tipo de operaciones obtuvieron ganancias menores prácticamente todos los comerciantes de mediana importancia en Cartagena.

Así se fue articulando una estructura de la clase comercial sumamente estratificada, pues aunque evidentemente se había venido creando un grupo de grandes

comerciantes cuya riqueza y prestigio social estaba muy por encima del promedio, aquellos que inmediatamente le seguían conformaban a su vez un gremio de comerciantes relativamente prósperos que ocasionalmente se beneficiaba del movimiento de mercancías hacia el exterior y el interior, aunque su oficio y base material era el comercio al detal.

### C. Los tenderos o el comercio al menudeo en Cartagena

Salvo unas pocas diferenciaciones más o menos claras, no es posible trazar líneas divisorias entre un tipo u otro de tienda según las mercancías en que se especializaban. Quizás hasta finales del siglo XIX lo más común eran tiendas que distribuían misceláneos (incluyendo aquí una gran variedad de artículos de uso personal, herramientas de trabajo y artefactos) y abarrotes (incluyendo toda clase, de víveres y bebidas nacionales o importadas), materiales para la construcción y medicamentos.

Entre todos, probablemente los más especializados eran los farmacéutas, aunque las drogas de aquel entonces eran en parte la combinación de productos químicos y extractos naturales que, según se anunciaban, producían efectos realmente milagrosos. Un remedio, como la famosa Curarina Román (según la fórmula de Juan Salas Nieto), era recomendada para curar desde la tisis hasta la indigestión y las picaduras de serpientes y mosquitos.

Lo más común era que un comerciante vendiera a la vez en el mismo local una gran variedad de artículos de consumo esencial, como alimentos y vestuario, algunas mercancías de lujo importadas, tales como vinos, enlatados de distintos tipos, telas y vestidos, muebles y artefactos o máquinas para el hogar. Entre el grupo de comerciantes que así trabajaba se contaban todas las casas mejor establecidas: F. y A. Franco, R. y C. Benedetti, Meyer y Daniels, Leopoldo Villa, Watts Hermanos, Alandete Hermanos, los Pombo, y, a finales del siglo, los sirio-libaneses.

En otras palabras, una tienda próspera y bien administrada debía ser a la vez granero, salsamentaria (o almacén de ultramarinos), ferretería, cacharrería, tienda de ropa, joyería, lencería, armería, almacén de semillas, insecticidas, abonos y herramientas agrícolas, papelería, y almacén de muebles y de materiales para la construcción.

Un caso que sí presenta unidad es el de aquellos comerciantes que vendían un producto de mayor consumo y rotación rápida de inventario, siendo éstos en mu-

chos casos distribuidores y productores al tiempo. Así ocurría con N. Emiliani y los cigarros y cigarrillos; los Zubiría y los hermanos Alandete y Federico Romero, con los licores; Francisco Morales, Senén V. Benedetti y los Lequerica, con jabones (estos últimos también con chocolates); y los Merlano, con velas esteáricas. Todas estas industrias permanecieron en una escala artesanal y familiar hasta entrado el siglo xx. Por esta razón, los domicilios de estos comerciantes albergaban, en parte, la producción y, en parte, el almacén.

Los farmaceutas estaban en condiciones similares. Por ejemplo, la Farmacia Román anunciaba «47 especialidades propias», más un sinnúmero de drogas. El doctor Gastelbondo vendía «gotas antirreumáticas» producidas con su propia fórmula. F. y A. Franco fabricaban un equivalente de la Emulsión de Scott y los hermanos Delgado, el infalible Vermífugo Delgado.

Caso especial era el de F. & A. Franco, pues no sólo encajaban dentro del «tipo ideal» de tenderos, sino que además introdujeron por su cuenta el teléfono a Cartagena en 1889, figurando así como empresarios en el comercio y los servicios.

Por esta época, *El Porvenir* (586, julio 16 de 1889) publicó una lista de los propietarios de teléfonos en Cartagena, que refleja bastante bien quienes eran los hombres de negocios más importantes de la ciudad. Aparecían, en orden alfabético, los siguientes: Alandete Hermanos; Delgado Hermanos; Franco, F. y A.; González Fálquez Hermanos; Hanabergh, Augusto; Jiménez, Dionisio; Jaspe, Amaranto; Lemaître; Mainero y Trucco, Juan; Martínez Bossio, Bartolomé; Pombo Hermanos; Román, Henrique L.; Ramos, Lázaro; Stevenson Hermanos; Vélez Racero, Pedro; Villa, Leopoldo; Vélez e Hijos; Vélez Danies y Cia.; Watss, Tomás; Zubiría, Nicolás y Francisco. Todos, con excepción de González Falquez, entraron a formar parte del Club Cartagena en 1891.

#### **D. La banca y los banqueros**

El auge económico de Cartagena a finales del siglo xix se desarrolla sobre algunas bases sólidas. Aunque los principales hombres de negocios de la ciudad mantienen inversiones en una gama muy diversa de empresas, éstas empiezan a institucionalizarse de un modo más permanente. Por ejemplo, se fundan los primeros bancos y en ellos participan como accionistas y en algunos casos como administradores, los mayores comerciantes, ganaderos, propietarios de bienes raíces e incipientes industrias. A su vez, el grupo de inversionistas industriales se amplía

y logra establecer los primeros establecimientos fabriles en el verdadero sentido de la palabra.

Durante el siglo XIX y, especialmente, en el transcurso de sus dos últimas décadas, se fundaron cinco bancos en Cartagena. El primero de ellos fue el Banco de Bolívar, que inició labores en 1874. Su capital inicial fue de \$72.500 aportados por los comerciantes prominentes de la ciudad. Su sola composición administrativa da una clara idea de ello: Pedro Maciá, gerente, y Bartolomé Martínez Bossio, subgerente, quienes se contaban entre los diez principales hombres de negocios locales en aquella época.<sup>16</sup> Ambos estaban, además, entre los mayores accionistas del Banco, al lado de la sociedad Vélez e Hijos (Agustín y Dionisio Vélez, este último padre de los Vélez Danies).<sup>17</sup> El cajero era el señor Pablo García, quien más tarde, en 1887, sería Gerente del Banco Popular de Bolívar. Vicente García y Pedro Vélez R. eran miembros suplentes de la Junta Administrativa.

En 1881, con un capital inicial de \$100.000 repartido en cien acciones de \$1.000 cada una, Juan B. Mainero y Trucco fundó el Banco de Cartagena. En este caso se puede hablar de propiedad y control casi absolutos por parte de Mainero. Las acciones estaban repartidas así: Juan B. Mainero y Trucco, setenta acciones; su socio antioqueño, Juan Martínez, diez; sus subordinados José Luis Calvo (cajero del mismo banco) y Luis del Real (apoderado legal de Mainero en Cartagena), tres acciones cada uno, y un pariente, Domingo Trucco, seis acciones. Sin duda este 92% acumulado por Mainero y sus allegados le permitían una libertad absoluta en el manejo del Banco. Eran socios minoritarios los comerciantes F. y A. Franco y Antonio Jaspe, con una acción cada uno, y Antonio Tono, con seis acciones (Notaría Segunda de Cartagena, 1880). La Junta Directiva estaba compuesta por Juan B. Mainero y Trucco, gerente, Juan B. Trucco B., subgerente, y Ambrosio Franco, tercer directivo.

Sin embargo, al entrar en vigor la reforma bancaria de 1887, el gobierno nacional envió a Cartagena un visitador bancario con el fin de llevar a cabo una revisión de los bancos de la ciudad. En su informe final, el visitador recomendó el cierre

---

<sup>16</sup> Para ilustrar de qué modo se consolida esta élite, considérese el caso de Gerónimo Martínez Aycardi (1870-1945). Hijo de don Bartolomé, Gerónimo estudió administración bancaria e industrial en Manchester, Inglaterra, e inició su carrera en 1907 como Gerente del Banco de Bolívar. Fue prefecto de la Provincia de Cartagena, Gobernador del departamento de Bolívar, Ministro del Tesoro de Carlos E. Restrepo, Representante a la Cámara y Senador (Bossa, 1967, p. 75).

<sup>17</sup> Agustín y Dionisio Vélez fueron atacados por turbas de liberales ebrios el 8 de diciembre de 1876. El primero fue asesinado y el segundo resultó herido (Lemaitre, 1984, Tomo IV, p. 256 ss.).

del Banco de Cartagena, puesto que la sociedad que lo había creado debía haber sido renovada desde 1885 y aún permanecía ese año sin renovación alguna, de manera que el funcionario juzgaba que el Banco estaba operando ilegalmente (*El Porvenir*, 465, 1887). Esto fue motivo para que Mainero iniciara uno de sus más enconados pleitos. Su estrategia consistió en crear un conflicto de atribuciones entre el visitador nacional y la gobernación de Bolívar, ya que según él sólo esta última podía ordenar el cierre del Banco. Ya fuera que el señor Mainero tuviera la razón o que su poder así lo exigía, el caso es que el pleito se resolvió a su favor.

En 1883 se funda el Banco Popular de Bolívar con un capital inicial de \$54.000, repartido en 540 acciones de \$100 cada una. Eran sus funcionarios inicialmente los señores Ernesto Lemaitre, gerente, y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, cajero. Más tarde, en 1887, Pablo García reemplazó a Lemaitre en la gerencia. Entre sus accionistas se contaban, en orden de importancia, Vélez e Hijos (130 acciones), José V. Mogollón (120), Ernesto Lemaitre (120), Nicolás Emiliani (50) y los hermanos Carlos y Fernando Vélez Daníes, con 40 acciones cada uno.

También en 1883 se funda el Banco Unión, cuyo objetivo inicial consistía en dedicarse «al fomento de la industria pecuaria que para el comercio de este país es una de las que producen mayores rendimientos» (*El Porvenir*, 465, 1887). Este fue el banco más rico de Cartagena en su tiempo. Su capital inicial era de \$160.000 y sus principales accionistas eran miembros o cercanos allegados de la familia Gómez Pombo. El gerente y mayor accionista era Henrique de la Espriella (60 acciones de \$ 1.000 cada una). Luego figuraban Manuel M. Gómez como cajero (25 acciones) y como accionistas su madre Elena Pombo de Gómez y sus hermanos Henrique y Fernando, con 25 acciones cada uno. A principios del siglo xx, el Banco Unión se hizo cargo de la antigua Fábrica de Hilados y Tejidos Merlano, cuando la familia fundadora no la pudo sostener más. Se declaró en quiebra en 1917, «provocando pánico y retraimiento en el mundo de los negocios» (Burgos, 1965, p. 271).

Finalmente, en 1884 se organizó el Banco del Estado, con un capital inicial de \$100.000. En su primera etapa su gerente fue Manuel Agustín Núñez. Luego, en 1887, con motivo de la reorganización bancaria y monetaria de ese año, fue liquidado. Reapareció en 1888 como Banco del Departamento, siendo sus funcionarios José L. Calvo, gerente, Rafael de Zubiría, contador secretario, y Ricardo Benedetti, cajero (*El Porvenir*, 488, 1888).

A juzgar por un informe aparecido en *El Porvenir* (junio 17 de 1888), la jerarquía de importancia de estos bancos sería la siguiente: (1) Banco Unión, (2) Ban-

co de Cartagena, (3) Banco Popular de Bolívar, (4) Banco de Bolívar. O sea, que la banca estaba controlada por una familia, los Gómez Pombo, y un individuo, Juan B. Mainero y Trucco.

La mayoría de los accionistas de estos bancos figuran entre los socios fundadores del Club Cartagena, una buena medida de su inclusión dentro de la élite social de la ciudad. Sin embargo, había excepciones. Del grupo de Mainero no se hicieron socios del Club Juan B. Trucco, su sobrino Domingo Trucco, y su apoderado Luis del Real. Tampoco formó parte del Club José Vicente Mogollón, socio del Banco Popular de Bolívar. No obstante, sí aparecen los empleados de confianza, tales como gerentes y cajeros. Es el caso de José L. Calvo, cajero del Banco de Cartagena y luego gerente del Banco del Departamento; Manuel Agustín Núñez, gerente del Banco del Estado; Pablo García, cajero del Banco de Bolívar y luego gerente del Banco Popular de Bolívar; Ernesto Lemaitre, primer gerente del Banco Popular de Bolívar, y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, cajero del mismo banco.

#### **D. La industria**

Según algunos historiadores, uno de los grupos sociales más afectados por el sitio de Pablo Morillo fue el de los artesanos (Segovia, 1967). En efecto, parece que durante la mayor parte del siglo XIX el gremio de los artesanos ocupa una posición insignificante dentro de la ciudad, lo cual puede explicarse no sólo como una consecuencia del sitio, sino también como una expresión del cambio que experimentó la ciudad, que pasó de ser un enclave fortificado que servía de asiento a la armada española en el Caribe a ser un puerto de comercio de tránsito de una república pobre. Prácticamente desaparecieron las actividades artesanales asociadas a la conservación y mejoramiento de castillos y fuertes: la alta carpintería, las herrerías y el artesanado de la piedra que suministraban los insumos y el trabajo de mantenimiento exigidos por la ingeniería militar. Además, dada la pobreza de la ciudad y sus moradores, la actividad artesanal dirigida a la construcción y conservación de lugares públicos, calzadas, iglesias y casas de habitación se vio reducida a su mínima expresión, como lo demuestra el generalizado deterioro que sufrió Cartagena durante el siglo XIX. Subsistieron, pues, las artesanías más elementales: la del cuero, la madera, la herrería, la paja (iraca), el carey, los tejidos de redes y hamacas, la del tabaco, la de la destilación casera o a mediana escala de licores, la producción de velas, jabones y de algunos medicamentos y la preparación de al-

gunos alimentos. Eran actividades que no sobrepasaban un nivel de producción y empleo muy reducidos, y casi siempre eran pequeñas empresas familiares.

Sin embargo, ya en la década de 1870 comienzan a aparecer fábricas nuevas, como el Ingenio de María la Baja (1873), sobre el Canal del Dique, fundado como sociedad anónima con mayoría accionaria de N. de Zubiría y los hermanos Stevenson, y la fábrica de fósforos de propiedad de José Jaspe (1878). Aunque esta última fracasa en 1886 al serle retirado el privilegio exclusivo para la producción de fósforos, las dos empresas marcan el inicio de la industria manufacturera en Cartagena.

La llegada de Rafael Núñez a la Presidencia significó la adopción de políticas comerciales proteccionistas. El Artículo 185 de la Constitución Nacional de 1886 les otorgaba a las Asambleas Departamentales el derecho para «dirigir y fomentar» por medio de ordenanzas y con los recursos propios del departamento... las industrias establecidas, la inmigración, la importación de capitales extranjeros (Ospina Vásquez, p. 366).

En parte como resultado de esta política y en parte como culminación de un proceso de acumulación de capitales provenientes del comercio que venía de tiempo atrás, en Cartagena se fundaron las primeras industrias importantes en el lapso de tiempo cubierto por la hegemonía el movimiento Regenerador, tanto cuando éste fue orientado por Rafael Núñez, como cuando fue dirigido por el grupo de conservadores que le sucedió.

La forma que asumió la protección y promoción departamental de la industrialización no podía ser muy efectiva, toda vez que el gobierno departamental no estaba en capacidad de financiar o subsidiar la iniciación de proyectos industriales de alguna envergadura. Dos buenos ejemplos del cariz que esta labor tomó se observan con motivo del establecimiento de una fábrica de pastas, la de los señores Armengol, Altadill y Cía., ciudadanos españoles que llegaron a Cartagena en 1888, trayendo con ellos la maquinaria, y el de la fábrica de cigarrillos que montó el inmigrante cubano Luis S. Choca ese mismo año. Ambas habían de desaparecer al cabo de poco tiempo, pero en su momento gozaron de gran acogida por los estamentos públicos, religiosos y de los negocios. Así lo demuestra el hecho de que a su inauguración hayan asistido Henrique L. Román, gobernador encargado, Monseñor Brioschi, obispo de Cartagena, y los hermanos Vélez Danies. Sin embargo, ese mismo año se quejaba el cónsul norteamericano de que en Cartagena todavía no existían fábricas de fósforos, de muebles, de hielo, ni de textiles, ni un aserradero o una fábrica de cervezas y enlatados (*El Porvenir*, 521, 1888).

La fundación de algunos de esos establecimientos no tardó mucho tiempo, como fue el caso de la fábrica de hielo. Una nota en *El Porvenir* a mediados de 1889 decía: «Por excitación particular del señor gobernador, ha logrado reunirse el número de accionistas necesario para dotar a esta ciudad de una fábrica de hielo» (*El Porvenir*, 585, 602 y 643, 1888-1889). Poco más tarde se quejaba el mismo periódico de que, por una falla de la maquinaria a vapor, la producción se había interrumpido, lo cual llevó a sus socios, Carlos A. Merlano, Rafael del Castillo, Francisco de Zubiría y Carlos Stevenson, a ponerla en venta. En vista de esta situación, la Asamblea Departamental autorizó una ayuda de \$ 5.000 con el fin de reparar la maquinaria y poner la fábrica a funcionar de nuevo (*El Porvenir*, 646, 1889).

La industria manufacturera más importante que se fundó en Cartagena — y una de las mayores empresas del país durante la última década del siglo XIX — fue la Fábrica de Hilados y Tejidos Merlano. Fundada en 1892 por varios miembros de la familia Merlano, utilizando la experiencia adquirida por uno de ellos que estuvo en Europa visitando y estudiando establecimientos de este tipo, la Fábrica contaba para 1899 (año en que aparece una de las contadas publicaciones con información sobre dicha fábrica) con la siguiente maquinaria: Una desmotadora, una abridora, una etaladora, seis cardas, varias estiradoras, doce «mecheras», ocho hiladoras, bobinadoras, urdidoras, engomadoras, cepilladora, engomadora de tela, remojadora, aplanchadora y medidora. En fin, toda la maquinaria necesaria para procesar el algodón, hilarlo y producir telas. Ese mismo año la empresa se evaluaba en 24.000 libras esterlinas, producía unas 18.000 yardas de tela por semana y tenía 157 operarios trabajando continuamente (*El Porvenir*, abril 6 de 1899). Unos años más tarde, ante serios problemas financieros y dificultades causadas por la falta de renovación y adquisición de nuevos equipos, aunado a serios problemas financieros, la familia Merlano entró en quiebra y se vio obligada a venderle la Fábrica al Banco Unión, o sea, a Gómez y Cía.

Hacia los primeros años del siglo XX la empresa se había estancado. Ospina Vásquez señala que durante la primera década del siglo se continuaban empleando 160 obreros y el capital era de \$200.000. En la Memoria de Hacienda de 1916 se daban los siguientes datos (citado por Ospina Vásquez, 1955, p. 462 y 476):

en 1912 la antigua fábrica Merlano, con los telares, ocupaba 160 operarios, producía 40.000 yardas mensuales de telas gruesas, y además hilo doblado (para la fabricación casera de hamacas, especialidad de algunas poblaciones del interior). En 1918 la producción de tela era de 70.000 yardas, pero no estaba equipada para resistir la competencia de empresas modernas, y entró en decadencia.

En efecto, comparada con sus equivalentes en otras regiones del país en 1916, la Fábrica de Tejidos Merlano ocupaba el cuarto lugar entre las seis principales. Finalmente, el Banco Unión quebró en enero de 1917 y así la Fábrica quedó condenada a su total extinción, lo cual ocurrió pocos años más tarde (Burgos, 1965, p. 271).

Ahora bien, Cartagena por esa época inauguró algunas facilidades y adelantos técnicos que contribuyeron a la modernización de las operaciones mercantiles y fabriles: telégrafos, 1876; teléfonos, 1889; mercado público, 1904, y planta eléctrica, 1891. Sin embargo, esta última hizo explosión en 1895 y tardó un año en ser reinstalada. Funcionaba impulsada por una máquina a vapor que en 1912 tenía una capacidad de 300 kilovatios. El primer acueducto solo fue inaugurado en 1907, pues desde la Colonia funcionaban por razones estratégicas — es decir, para evitar que en un sitio le fuera cortada el agua a la ciudad — pozos y aljibes para el suministro de agua (Urueta y Piñeres, 1912, p. 119 y ss.).

En el Cuadro 6 se presenta una cronología de la fundación de las primeras industrias de Cartagena y se relacionan sus actividades y los nombres de sus propietarios.

La aparición de estas industrias, sumadas a las existentes en Barranquilla en esos mismos años — que eran más numerosas y tecnificadas — le permitía al general Lácides Segovia escribir una carta optimista a *El Porvenir*, con motivo de la Exposición Industrial de Bogotá, celebrada en 1899, donde los principales premios fueron obtenidos por Bolívar, seguido de Antioquia (*El Porvenir*, agosto 25 de 1899):

Sin exageraciones nuestro departamento marcha a la cabeza del movimiento industrial de Colombia y prueba de ello es que las fábricas con que cuenta esta sección de la República no las cuenta ninguna otra. En efecto, tenemos fábricas de jabón, de velas esteáricas, de hilados y tejidos, de ladrillos de mosaico, de cerveza, de hielo, de velas de sebo, fundición de hierro, cobre y acero, fábricas de chocolates, de fideos y tallarines, de productos gaseosos, y todas han llegado a la más alta perfección. En materia de productos químicos y farmacéuticos, en Cartagena se producen los mismos que los Estados Unidos o europeos, habiendo desterrado a muchos de éstos del mercado de la República.

En realidad, a fines del siglo XIX, en sentido estricto, solo existían en Cartagena y sus cercanías tres establecimientos fabriles. El primero, la Fábrica de Hilados y Tejidos Merlano, fue fundado por una familia que figuró en primera línea

## CUADRO 6

Cartagena: Primeras industrias, años de fundación y propietarios

Año de fundación	Tipo de industria	Propietarios
1870	Objetos de carey	Amaranto Jaspe
1877	Ingenio Azucarero (María La Baja)	N. de Zubiría Hnos. Stevenson
1878	Fósforos	José Jaspe
1880	Jabones	Ricardo Román
1882	Jabones	Francisco Morales
1883	Jabones	Senén V. Benedetti
1883	Jabones y Chocolates	Lequerica Jnos.
1883*	Jabones y Licores	Alandete Hnos.
1888	Pastas	Armengol Altadill
1888	Cigarros, Cigarrillos	Luis S. Choca
1889	Bujías Esteáricas	Lequerica Hnos.
1889	Hielo	Merlano, Zubiría, Del Castillo, Stevenson
1890*	Enlatados, Conservas	José Jaspe
1891	Tenería	Augusto Tono
1892	Hilados y Tejidos	Familia Merlano
1898	Baldoquines, azulejos, mosaicos	Vélez Danies y Co.
1899	Cigarros, Cigarrillos	N. Emiliani

\* Fechas aproximadas.

**Fuentes:** Urueta y Piñeres, *Documentos para la historia del Departamento de Bolívar*, pp, 316 ss., y *El Porvenir*, diferentes años.

durante varios años en el comercio de importación y exportación de a ciudad, y cuyo capital provenía fundamentalmente de esa actividad. Otro era la fábrica de baldosines y mosaicos de los hermanos Vélez Danies, quienes habían hecho un gran capital como criadores y exportadores de ganado. Finalmente, el Ingenio de María la Baja fue también una inversión de capitales que sus socios, de Zubiría y los hermanos Stevenson, habían acumulado en el comercio.

Sin embargo, no debe desestimarse la importancia de otros establecimientos, pues estos sirvieron como escuela para familias que, como los Lequerica, los Román, los Benedetti y los Emiliani, habrían de figurar en los primeros lugares entre los industriales de principios del siglo xx en la ciudad. También ellos, como otros propietarios de industrias caseras que aparecen en Cuadro 6 (por ejemplo,

los Jaspe), formaron su capital inicial en el comercio y no abandonaron esa actividad por el hecho de convertirse en industriales.

Además de estas incipientes industrias había establecimientos como imprentas y laboratorios. De este grupo vale la pena mencionar, entre las primeras, la Imprenta Araújo, propiedad de Antonio Araújo León, donde se editaban *El Porvenir*, *El Boletín*, *La Concordia*, *La Gaceta Municipal*, *La Gaceta Agrícola*, los manifiestos de Aduana y otros formularios de uso corriente. La Imprenta era una empresa de cierta envergadura. *El Porvenir* llegó a tener un tiraje de 5.000 ejemplares por número durante la década de 1890. Por su condición de «órgano oficial de la Regeneración» se contaba entre los periódicos más importantes del país. También existían la imprenta de Justo R. Villarreal y la de De la Espriella e Hijo — ambas fueron fundadas a comienzos de la década de 1880 y continuaban operaciones a fines del siglo. Entre los laboratorios, el más importante era el anexo a la Farmacia Román, fundado por Manuel Román y Picón en 1835, y que bajo la dirección de su hijo, Henrique L., producía 47 especialidades propias al promediar el siglo. Francisco Villarreal era propietario de una farmacia y un laboratorio cuyo producto más importante era el «Agua de Kananga». Otros boticarios, como el doctor Gastelbondo, los hermanos Delgado y F. y A. Franco también producían medicamentos individualmente.

En cuanto a su importancia en el campo social, encontramos que de los individuos mencionados en esta sección la gran mayoría formó parte del Club Cartagena desde su fundación. Sólo anotamos la ausencia de Francisco Morales, y José Jaspe. Otros, como Armengol, Altadill y Luis S. Choca, abandonaron la ciudad al no tener éxito con sus industrias.

## V. PERFILES DE ALGUNOS NEGOCIANTES CARTAGENEROS DE FINALES DEL SIGLO XIX

Las dos características más sobresalientes del proceso de conformación de la comunidad de hombres de negocios en Cartagena a finales del siglo XIX son la diversificación de sus actividades mercantiles y el sello de familia de la acción económica de sus integrantes.

En cuanto a lo primero, hubo hombres de negocios que fueron a la vez, o con intervalos muy cortos, propietarios de bienes raíces y negociantes con sus propiedades o las de otros. Simultáneamente vendían materiales para la construcción y

alimentos, participaban en licitaciones de obras públicas otorgadas por la nación, el departamento o el municipio. Eran, además, hombres de negocios con intereses en el mundo de las finanzas — por tener acciones en la banca o por utilizar prácticas usureras — que actuaban eventual o frecuentemente en el comercio de exportación e importación como intermediarios comisionistas o como capitalistas, y que incluso prestaban al mismo tiempo servicios profesionales, desempeñaban cargos públicos o hacían inversiones en la industria. Individuos que, en fin, participaban en todo lo que les brindara la oportunidad de acrecentar una fortuna o consolidar una posición social.

Ahora bien, partiendo de la base de que la unidad familiar es una fuente importante de acción económica y un medio efectivo de relaciones sociales, hemos tratado de agrupar algunos núcleos familiares cuya trayectoria ilustra cómo actuaban los principales hombres de negocios de Cartagena a fines del siglo XIX.

El hecho de que algunos casos se presenten como individuos y otros como familias no quiere decir que los primeros no hubieran recibido una ayuda más o menos definitiva por parte de parientes en momentos claves de su vida de negocios. Tal es el caso de Juan B. Mainero y Trucco y su tío, Juan B. Trucco Lanfranco. También el de Bartolomé Martínez Bossio y la familia de su esposa, los Aycardi de Panamá; o a su vez, de las posiciones que luego alcanzaron los hijos de «don Bartolo», como cariñosamente se refieren a él los cartageneros contemporáneos.

### **A. Juan B. Mainero y Trucco**

Juan Bautista Mainero y Trucco nació en Pietra Ligure, Saona, Italia, en 1831, y murió en Cartagena en 1918. Llegó de 17 años a casa de su tío Juan Bautista Trucco Lanfranco, quien formaba parte de una comunidad de italianos que se había instalado en Cartagena desde finales del siglo XVIII. En este grupo se encontraban, además, los Capella (aunque eran ciudadanos de los Estados Unidos), los Bonfante y los Capurro, entre otros. El señor Trucco Lanfranco se dedicaba a la exportación e importación, parece que en especial a la primera; su negocio era exportar algodón a New Orleans (entrevista con Donaldo Bossa). Sin embargo, también poseía un almacén de ventas al detal. Incluso, Juan Trucco fue patrocinador de la inmigración de otros italianos, a quienes trajo a trabajar en unos cultivos de algodón que tenía en cercanías de Cartagena (entrevista con Rodolfo Segovia).

Mainero y Trucco tomó los caminos del comercio en el Chocó y Antioquia, donde aprendió la importancia de la minería y del comercio en maderas. En cuanto a la primera, ya se le mencionó como uno de los socios de la mina El Zancudo. Sobre ella dice Gabriel Poveda Ramos (Poveda, 1984, p. 85 y ss.):

Sin lugar a dudas, en aquel momento era la más grande empresa de cualquier tipo que hubiera existido hasta entonces en nuestro país. ... A fines del siglo las 28 acciones de la Sociedad de Minas de El Zancudo estaban repartidas así: 14 pertenecían a don Carlos Coriolano Amador, 5 al señor Juan B. Mainero y Trucco; y 9 a los herederos de los señores Sinforiano Hernández, Agapito Uribe y Luis María Arango Trujillo. El señor Amador estimaba en 1898 sus derechos en la empresa, en 5.6 millones de francos franceses, lo cual equivalía aproximadamente a la misma cantad de pesos oro. Es decir que toda la empresa valía unos 11 ó 12 millones de pesos oro [de los cuales un poco más de \$ 2.000.000 le correspondían a Juan B. Mainero y T.] ...Su producción neta entre 1876 y 1890 valió 5 millones de pesos fuertes, según el doctor Vicente Restrepo, quien agrega que en 1890 era ya de más de 500 mil pesos anuales. La utilidad de la empresa era más de la mitad de su producción [lo cual le garantizaba una renta sólo por ese concepto de aproximadamente \$ 50.000 al año a don Juan B. Mainero y T.]. Por esa época ocupaba 820 trabajadores en las minas y 530 en las plantas de procesamiento de minerales, o sea 1.350 en total.

Juan B. Mainero poco a poco se fue convirtiendo en el mayor propietario de casas en Cartagena, que arrendaba a particulares y al Estado. Por cobros de arrendamientos — se dice que llegó a ser propietario de las tres cuartas partes de las casas de Cartagena — tuvo problemas con muchos particulares y con el mismo Estado (Román, 1892; U.S. Government, «Dispatches», October 12, 1881). Tuvo fama de usurero. La liquidez de que disfrutaba y su espíritu pugnaz lo llevaron a actuar como prestamista y a entrar en más pleitos. Según Donaldo Bossa, «peleó con media ciudad y anduvo de gresca con la otra» (entrevista con Donaldo Bossa).

En 1879, a los 31 años de haber llegado a Cartagena, se anunciaba en los periódicos como «negociante y propietario en Cartagena. Se encarga de: comisiones mercantiles, compra-venta administración de bienes raíces» (*El Porvenir*, 132, 1879).

Mainero celebró, además, contratos para construir el camino de Quibdó a Medellín y el Ferrocarril de Girardot; construyó y usufructuó los derechos de los faros de la Bahía (1882) y Bocachica (1885); construyó y explotó el Teatro Mainero; fundó el Banco de Cartagena en 1880, que perduró hasta 1920; fue el agente consular de Italia y representante de La Veloce, la marina mercante italiana, de la cual fue

el fundador. Sin lugar a dudas era el hombre más rico de Cartagena al finalizar el siglo XIX, y uno de los más ricos de Colombia.

Mainero fue también Soberano Gran Comendador del Supremo Consejo Masónico Neogranadino. Le obsequió a Cartagena una réplica del monumento a Colón que se levanta en Génova (y que hoy aun adorna la Plaza de la Aduana). Además, intervino para conciliar a la Armada del Almirante Candiani cuando ésta se presentó en la Bahía de Cartagena en 1898 a presionar una solución ventajosa a la reclamación del súbdito italiano Ernesto Cerruti (Bossa, 1984, p. 59, 65, 75, 107, 170, 184).

## B. Bartolomé Martínez Bossio

Bartolomé Martínez Bossio nació en Ballestas, pueblo vecino de Cartagena, en 1838, y murió en Cartagena en 1925. Estuvo casado con Manuela Aycardi, hermana de Juan B. Aycardi, gobernador de Panamá y Bolívar (1898). Fue ganadero, comerciante-comisionista y comerciante-capitalista, representante de compañías extranjeras de vapores y propietario de una empresa de navegación por el Canal del Dique y el río Magdalena. Además, se contaba entre los mayores accionistas del Banco de Bolívar y fue subgerente del mismo en 1889. Como particular le giró préstamos al municipio de Cartagena, que, según un solo informe que conocemos, alcanzaban la suma de \$22.200 (*El Porvenir*, 527, 1888; Bossa, 1967, p. 75, 136, 190, 225, 237, 256). En 1893 remató por \$600,000 (en compañía de Enrique Escobar) el derecho de cobrar el impuesto a la producción de aguardientes de Cartagena y Barranquilla (*El Porvenir*, marzo 2 de 1893). En 1883 adquirió el Palacio de la Inquisición, que fue su residencia hasta su muerte. Fue, además, fundador de la Cámara de Comercio de Cartagena en 1915 (Bossa, 1967, p. 40, 45, 75, 106, 110, 190, 205, 237).

Un caso semejante, aunque en menor escala, es el de Dionisio Jiménez. Jiménez fue quien inició la urbanización del barrio de Manga y vendió los terrenos donde construyeron las residencias de la élite cartagenera a principios del siglo XX. Además contrató la construcción del matadero municipal y tuvo una de las mayores tiendas distribuidoras de materiales para la construcción (*El Porvenir*, 540, 1888). También fue propietario del faro de Galera Zamba y ejerció de senador y diputado, miembro de diferentes comisiones públicas y el único cartagenero que publicaba, en *El Porvenir*, análisis profundos de los problemas monetarios de su época.

### C. Carlos y Fernando Vélez Daníes

Carlos Vélez Daníes (Riohacha, 1859 – Cartagena, 1923) y Fernando Vélez Daníes (Riohacha, 1862 – Cartagena, 1938) eran hijos de Dionisio Vélez Méndez, comerciante y político (que por poco es asesinado por las turbas liberales el 8 de diciembre de 1876), y de Margarita Daníes Kennedy, descendiente de judíos de Curazao establecidos en la Guajira. Los hermanos Vélez Daníes recibieron de su padre una herencia que, según testimonios de Fernando, ascendía a \$7.000 e hicieron una fortuna que en los primeros años del siglo xx llegó a ser una de las más importantes de Cartagena. Su padre tuvo la visión y los medios económicos para educarlos en la afamada academia militar de Sandhurst, en Inglaterra. Fernando se instaló en Cuba, donde vivió casi 20 años. Quizá por este contacto directo, los Vélez Daníes iniciaron la exportación en grande de ganado en pie a Cuba, convirtiéndose en los principales ganaderos y comerciantes de ganado del departamento de Bolívar. Según testimonio de Fernando, tenían entre Bolívar y Cuba 60.000 cabezas de ganado a fines del siglo xix. Exportaron ganado en pie también a México, la Zona del Canal, Perú, Santo Domingo y Venezuela. Luego fundaron el Ingenio de Sincerín, habiendo pagado la maquinaria en oro amonedado, y fueron socios principales de la Packing House de Coveñas a comienzos del siglo xx (entrevista con Donaldo Bossa).

Los Vélez Daníes, sin embargo, no sólo fueron grandes ganaderos. También fueron exportadores de materiales para la construcción y contrataron con el municipio la construcción de un rompeolas a mediados de los ochentas. Además, fundaron una fábrica de baldosines y mosaicos con maquinaria a vapor y en varias ocasiones le giraron cuantiosos empréstitos al gobierno local. También, fueron los constructores de las tres plazas de toros que se construyeron en la ciudad en 1896, 1906 y 1930 (*El Porvenir*, 527, 1888; Bossa, 1967, p. 75, 136, 190, 225, 237, 256).

### D. Familia Jaspe

Descendiente de don José Jaspe, un prócer de la Independencia que luchó como capitán de fragata al lado del almirante Padilla en varias batallas navales de nuestras gestas libertarias, la familia Jaspe fue hacia mediados del siglo xix uno de los mayores comisionistas de la ciudad, a juzgar por la cantidad de vapores nacionales y extranjeros consignados a su nombre (*La Realidad*, Nos. 14-22, 1846).

Cuando en 1878 se funda en Cartagena la primera industria de cierta importancia – una fábrica de fósforos – su iniciador es José Jaspe, hijo, a quien podría llamarse con toda justicia el pionero de la industria en Cartagena. Sin embargo, Jaspe murió en la pobreza en 1899, luego de que, en 1886, perdió el monopolio de la producción de fósforos al abrirse otra licitación oficial para conceder este privilegio exclusivo por 25 años y que obligaba al cierre de las industrias existentes (Ley 91 de 1886). Aunque fue arruinado por esta medida, Jaspe fundó a comienzos de la década de 1890 una fábrica de conservas alimenticias, que también fracasó. A su muerte, en una nota luctuosa, *El Porvenir* (enero 30 de 1899) decía que «después de una vida de trabajo ha bajado a la tumba pobre, muy pobre».

Amaranto Jaspe es uno de los individuos más polifacéticos de la Cartagena de su tiempo. Era el intérprete oficial de cuanto documento de interés público o privado se necesitara traducir de varios idiomas extranjeros al español y escribió un «método práctico para aprender el idioma inglés sin maestro» (*El Boletín*, enero 12 de 1884). Fundó una industria de objetos de carey en 1870 y era, además, uno de los socios de López, Navarro y Jaspe, una compañía de comisionistas y agentes de negocios. Hacia 1887, esta administraba y usufructuaba los derechos del matadero municipal e importó, al año siguiente, un vapor para navegar por los ríos Sinú y Atrato, al difundirse en Cartagena la noticia de una inminente «fiebre del oro» en aquellas regiones.

También en 1887, Amaranto Jaspe fue elegido suplente del Concejo Municipal y miembro de la junta para celebrar las fiestas del 11 de noviembre de ese año. Era, además, agente de una compañía naviera y propietario de la mina de oro Bijao, en el distrito de Morales, que nunca produjo una cantidad apreciable del codiciado metal. En 1889, Jaspe es designado representante en Cartagena y Colombia de la Colombian International & Improvement Co., empresa especializada en abrir pozos artesianos, y distribuidor de la revista *La América Científica e Industrial*. Había sido, además, comerciante de cal durante los primeros años de la década de 1880 y propietario de una «cantina de primera».

Al celebrarse en Cartagena una exposición comercial e industrial en 1889, Amaranto Jaspe recibió el mayor número de premios por haber exhibido una variedad de muestras de minerales, arroz de Majagual, café de exportación y caracolillo de Riohacha, esteras, tejidos de Chingalé, tejidos de lana, sombreros de iraca, hamaca de pita de Pamplona, tejidos de pita, esteras de enea del Sinú, diversos trabajos en plumas y objetos de carey (*El Porvenir*, 12 y 19 de mayo de 1889). En 1894 fundó el primer gabinete de óptica en Cartagena, que subsistió por muchos

años. Además, fue el gran fotógrafo de la Cartagena de fines del siglo XIX, siendo su archivo el más importante para este período.

Dos miembros más de esta familia merecen destacarse:

Jeneroso Jaspe, quien era propietario de una pequeña tienda de abarrotes y libros, y a la vez era periodista e historiador. Fue gran colaborador del *Boletín Historial* de la Academia de la Historia de Cartagena. Un buen ejemplo es su trabajo sobre el fusilamiento de los mártires de la independencia de Cartagena. Donaldo Bossa hace numerosas referencias a Jaspe en su *Nomenclator cartagenero* (Bossa, 1983, p. ix, 59, 86, 106, 194, 212, 218, 238).

Luis Felipe Jaspe era el artista de la familia, autor, entre otras pinturas, del célebre «Fusilamiento de los mártires de Cartagena el 24 de febrero de 1816». Luis Felipe fue el diseñador y constructor, en 1888, de la Torre del Reloj, superpuesta a la entrada principal del recinto amurallado y hoy símbolo por excelencia de Cartagena; del Parque del Centenario (1911); y, en 1908, de la decoración del teatro municipal, hoy Teatro Heredia-Adolfo Mejía. Fue, de otra parte, miembro de la primera junta para la celebración del Centenario de la Independencia constituida en 1898, y miembro también de la Junta del Mercado Público de Getsemani y luego constructor del mismo (1904). Tuvo, además, una destacada figuración política y fue secretario de gobierno de Bolívar en 1900, durante la Guerra de los Mil Días.

Los Jaspe no eran muy acaudalados. En la pirámide de la élite local ocupaban escalones del medio. Gozaban, sin duda, de mucho prestigio, y en cierta forma puede decirse que se ocuparon de actividades claves e imprescindibles en la ciudad. En todo caso, en la lista de fundadores del Club Cartagena de 1891 figuran sólo Amaranto y Jeneroso (Club Cartagena, 1976; Bossa, 1983, p. 150, 158, 162, 190, 193, 195, 235, 238, 323, 324).

## **E. Familia Merlano**

La familia Merlano era otro grupo prominente comprometido en actividades comerciales e industriales en Cartagena a la vuelta del siglo XX. Eran descendientes de Antonio María Merlano Fernández de Sotomayor, un patriarca sincelejano cuyo segundo apellido lo ligaba a una familia de próceres y terratenientes y quien fuera además distinguido empresario de aquella región durante la mayor parte del siglo XIX. Su hijo más prominente fue Carlos A. Merlano, propietario y nego-

ciante en bienes raíces (por algún tiempo fue dueño de los terrenos de lo que hoy es Bocagrande) , miembro de la Asamblea del Estado de Bolívar en 1884, Gran Canciller y Secretario General de la Logia Masónica de Cartagena (1886), representante para todo el país de los productos de la Fábrica de Pastas de Armengoll y Cía., mientras ésta existió en Cartagena, y uno de los principales socios de la primera fábrica de hielo de la ciudad.

Carlos Merlano fue, además, uno de los principales promotores de la construcción de la carretera Sincelejo-Tolú y presidente de la Asamblea Departamental en 1889. Negociaba con mercancías tan variadas como coches de caballos y máquinas de vapor de segunda mano. Era socio principal de la firma Merlano y Cía., representante de vapores extranjeros, productora de velas esteáricas y que constituyó la primera industria textil de consideración en Cartagena y Colombia, la Fábrica de Hilados y Tejidos Merlano.

Otros miembros destacados de esta familia fueron Manuel S. Merlano, propietario de una tienda como socio de Esteban de Pombo y tesorero de la Junta del Alumbrado Público; Juan Merlano, miembro suplente del Concejo Municipal en 1887, y Luis M. Merlano, agente exportador y comisionista.

Existió también, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, la fábrica de cigarrillos La Nacional, que empleaba maquinaria a vapor y de la cual eran socios Benjamín Escobar y la familia Merlano.

El apogeo económico y social de esta familia tuvo una duración relativamente corta, desde que fundaron su industria de textiles hasta su quiebra y toma por el Banco Unión. Durante ese período podría situárseles en el pináculo de la élite, pero más tarde entraron en declive y no se recuperaron. Manuel S., Juan B. y Carlos A. Merlano, hijo, fueron socios fundadores del Club Cartagena.

## **F. Familia de Zubiría**

La familia de Zubiría constituyó otro de los grupos que jugó un destacado papel en el comercio y, marginalmente, en la industria de Cartagena durante todo el siglo XIX. Ya se ha mencionado a Nicolás de Zubiría como alcalde de Cartagena en 1789 y luego como miembro del primer Cabildo de la Cartagena independiente. Francisco de Zubiría, a su vez, fue Alcalde en 1831. Por aquel entonces era agente comisionista y representante de una línea de vapores extranjeros en asocio de Manuel Marcelino Núñez, considerado el comerciante más rico de la época.

Como comerciante y ciudadano destacado, Francisco de Zubiría siguió teniendo una participación política activa; en 1832, por ejemplo, figura como gobernador encargado. Más adelante fue uno de los principales gestores y financistas de la carretera Sincelejo-Tolú. Su hijo del mismo nombre aparece como comisionista, agente de vapores y uno de los socios de la primera fábrica de hielo a fines del siglo XIX.

Nicolás de Zubiría, como también se ha señalado, era comerciante importador y exportador, empresario de la navegación a vapor, agente de la Compañía Trasatlántica Española de Vapores y productor del ron «Sempiterno», salido seguramente de las mieles del ingenio azucarero de María la Baja, del cual era socio y fundador. De otra parte, en 1888 recibió del gobierno el privilegio exclusivo para establecer una lotería pública en Bolívar, exclusividad que usufructuó por varios años. En 1889 se convirtió en el agente de J. V. Ceballos y Co., una firma de Nueva York especializada en asuntos financieros.

Rafael de Zubiría era el agente vendedor del hielo que traían los buques extranjeros o que era enviado desde Barranquilla antes de que se instalara la fábrica productora en Cartagena, a principios de 1889. Fue nombrado en 1888 Contador Secretario del Banco de Bolívar. También era, en una firma que tenía con su hermano, Armando, agente de la Compañía Trasatlántica de Barcelona, comerciante comisionista y agente de Schute, Buneman & Co., firma financiera internacional radicada en Nueva York. Los de Zubiría eran también aseguradores mercantiles y representantes de dos casas alemanas fabricantes de pianos; agentes, igual que Nicolás, del ron «Sempiterno», y socios de la primera ebanistería a vapor que se estableció en Cartagena, De Zubiría y Llach (1899).

Los de Zubiría figuraban, sin duda, entre los miembros más encumbrados de la élite, tanto por su ajeño prestigio social como por el volumen de sus rentas. Lógicamente todos ellos fueron miembros fundadores del Club Cartagena: Nicolás, Rafael, Armando y Francisco, hijo.

## **G. Pombo Hermanos**

Don José Joaquín y don Esteban de Pombo nacieron en Cartagena. Hijos de José Ignacio Joaquín de Pombo y Latoison (su madre era francesa) y de doña Guadalupe Porras Revollo, sobrina de José María Benito Revollo, secretario que

fue de la Junta del Once de Noviembre de 1811. Ambos hermanos Pombo eran empleados de dos casas de comercio de esta ciudad, pues tuvieron que abandonar el colegio a la muerte de su padre, y tenían que sostener a su madre. La casa cartagenera de Muñoz y Espriella establecida en Nueva York en el negocio de comisiones pidieron a Cartagena un joven que supiera inglés y contabilidad. Los únicos capacitados para esta posición eran los hermanos Pombo, pues su padre, don José Joaquín, les enseñaba inglés y contabilidad en la noche; don José Joaquín, era contador del entonces Tribunal de Cuentas del Departamento y nunca había salido de esta ciudad (De Pombo, s.f.).

Deciden las hermanas Pombo que se fuera don José Joaquín, el mayor, pues don Esteban quedaba para sostener a su madre.

Don Esteban con sus ahorros se separa de la casa de don Pedro Vélez para trabajar por su cuenta, haciendo pequeñas importaciones de Europa, Con el tiempo le escribe a don Joaquín para que le envíe mercancías. Después de algún tiempo le pide al hermano que se venga para fundar una casa de comercio. Viene don José Joaquín y en 1883 fundan la casa de Pombo Hermanos.

Establecen el sistema de ventas al contado con poca utilidad, y en monedas duras, dólar y libra esterlina. El objeto era crear reservas en estas monedas debido a la inestabilidad en las constantes revoluciones, como cuando al término de la Guerra de los Mil Días el cambio se fue al diez mil, lo cual produjo muchas pérdidas a los que mantenían la moneda nacional. Sostuvieron el método anglosajón de que la movilidad del dinero es la que produce dinero y por eso hicieron las ventas de estricto contado. Funda don José Joaquín la primera cámara de comercio en Cartagena en 1917, escribiendo él mismo los estatutos, cosas de la herencia, ya que su bisabuelo don José Ignacio fue el fundador del Tribunal del Consulado (especie de cámara de comercio) a principios del pasado siglo.

Encontrándose don Esteban en Nueva York en los días en que se reunía en dicha ciudad en 1921 la American Bankers Association que terminó con un banquete en el Hotel Waldorf Astoria de dicha ciudad, don Esteban fue invitado, rara distinción para un hispanoamericano. La casa de Pombo Hermanos era conocida por sus transacciones financieras internacionales. La casa dio a conocer a Cartagena y Colombia en el Lejano Oriente por sus importaciones de arroz de Siam y Birmania.

## H. Familia Román

El fundador de la familia Román en Cartagena, Manuel Román y Picón, nació en Moguer, en la provincia de Huelva, España, en 1804, y murió en Cartagena en 1874. Farmaceuta de profesión, Román se embarcó hacia Veracruz en 1834 para «hacer la América». Sin embargo, su embarcación naufragó en las costas de Punta Canoa, cerca de Cartagena. Habiendo perdido todo en el naufragio, resolvió quedarse en esta ciudad. Fundó en 1835 la Farmacia Román, que pronto se convirtió en la más afamada de la ciudad, pues puso a la venta productos que alcanzaron enorme reputación por sus mágicos atributos curativos, tales como la Curarina de don Juan Salas Nieto, más tarde conocida como Curarina Román, y aún hoy un medicamento altamente demandado en la región Caribe. En la farmacia, que todavía funcionaba en 1950 bajo la égida de un descendiente de don Manuel, nacieron los Laboratorios Román, que a finales del siglo añadió a su lista de productos farmacéuticos las afamadas gaseosas que portan su marca. Ya para finales del siglo XIX los Román Polanco, hijos de don Manuel, actuaban en las diferentes dimensiones de la vida ciudadana, incluyendo la política, en la que Soledad, Henrique Luis y Ricardo E. tuvieron una figuración de primera línea.

De los Román, Henrique Luis fue una de las figuras más influyentes de Cartagena a finales del siglo XIX. Cabeza visible de la reputada farmacia, fue un hombre cuyo indiscutible liderazgo en la ciudad se debió más a sus dotes personales y a sus conexiones familiares, que a su fortuna personal, que tan sólo era de tamaño medio comparada con la de los comerciantes contemporáneos, y que a su muerte ya estaba muy aminorada. Si bien sus relaciones de familia lo colocaron en posición privilegiada — por su esposa, emparentó con los del Castillo y por su hermana, Soledad, se hizo cuñado de Rafael Núñez — sus excepcionales capacidades de líder le permitieron sacar el mayor partido a tales vinculaciones. Casi que no se encuentra una sola campaña en favor de Cartagena en que «HL» Román, como se le conocía, no estuviera entre sus dirigentes. De su peculio ayudó a financiar la construcción de puentes, calzadas y edificaciones para mejorar su ciudad. Participó en la política e hizo parte de la comitiva que acompañó a Núñez a Bogotá al acto de posesión de la presidencia. Ocupó la Secretaría de Gobierno de Bolívar en 1887, fue elegido congresista en 1898 y fue Gobernador del Departamento en tres ocasiones, la última en 1922 (*El Porvenir*, varios números, 1880-1900; Bossa, 1967, p. 194-197; Lemaitre, 1984, Tomo IV, p. 313).

## VI. LA POLÍTICA Y LOS NEGOCIOS: EL CASO DE JOAQUÍN F. VÉLEZ VILLAMIL

No se pretende aquí hacer un análisis exhaustivo de este complejo tópico. Se trata, simplemente, de presentar un caso ilustrativo, el del doctor Joaquín F. Vélez, quien fuera, después de Rafael Núñez, el político cartagenero de mayor proyección nacional a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Su caso, por lo demás, es llamativo por otro aspecto de la diversificación: la actividad comercial de un político de carrera.

No debe intuirse que para algunos de los individuos que aquí se han presentado la política no era un aspecto importante en su vida ciudadana. Por el contrario, la mayor parte de ellos ocuparon posiciones en corporaciones públicas del régimen municipal, departamental o nacional, o llegaron a cargos de gobierno en Cartagena o Bolívar.

Joaquín F. Vélez Villamil nació en Cartagena en 1835 de una familia con antecedentes comerciales (Agustín Vélez, su padre, tenía tal condición). Estudió derecho y se dedicó a la política conservadora. Participó en todas las guerras civiles y escaramuzas revolucionarias de la década de los cincuentas. Fue derrotado y tuvo que exiliarse en varias ocasiones. En 1862 inició su carrera diplomática en Ecuador. Luego fue nombrado Secretario de Hacienda y a su retiro del cargo regresó a Cartagena y se dedicó a los negocios. Más tarde fue quien decidió el apoyo del partido conservador a Rafael Núñez para que éste fuera electo presidente en 1880. Desde esa fecha se convirtió en uno de sus hombres de confianza.

En 1865 fundó una casa comercial en la que se vendían muebles, abarrotes y libros (*El Porvenir*, 473, 1888). En 1878 fue de los primeros en proponer un proyecto de dragado, mejoramiento y navegación del Canal del Dique, el mismo que finalmente le fuera otorgado a su hermano Pedro Vélez M.

Siendo político conservador, fue además miembro muy activo de la masonería. En 1858 fue orador de la Logia con grado 30, y luego su Venerable Maestro de 1859 a 1860, de 1863 a 1865 y de 1868 a 1869. El 16 de abril de 1865 el Supremo Consejo Neo Granadino Grado 33, con sede en Cartagena, lo investió del grado 33, Soberano Gran Inspector General de la Orden. Durante su vida masónica fue un decidido luchador por los principios e ideales de la masonería universal. En homenaje a sus virtudes masónicas y servicios prestados a la institución, la masonería cartagenera le concedió el 12 de marzo de 1870 la distinción de una medalla de oro (Bossa, 1967, p. 149).

Fundó, con el pedagogo Abel María Irisarri, el Colegio de la Esperanza, que aún subsiste (Lemaitre, 1984, Tomo IV, p. 314). Mientras estuvo desterrado en Panamá (1859-1860) se batió a duelo y fue herido en un muslo. Por su participación en la guerra civil de 1885 — y aunque nunca hubiera estudiado el arte militar en una academia — fue ascendido al grado de coronel. Luego fue enviado como Ministro Plenipotenciario ante la Santa Sede y le correspondió negociar el Concordato de 1887. Fue Senador de la República entre 1887 y 1890. En este último año fue ascendido nuevamente, esta vez al grado de General de División. Un poco más tarde, en 1905, fue elegido Gobernador de Bolívar.

Siendo senador en 1903 su nombre comenzó a sonar insistentemente como candidato a la Presidencia de la República. En efecto, en 1904 se presentó como candidato a las elecciones presidenciales y fue derrotado — en forma por demás dudosa — por el general Rafael Reyes. Los votos que decidieron el triunfo de Reyes provenían del registro de Padilla, una pequeña población de la Guajira. Según varias fuentes, allí se produjo un fraude cuya inspiración salió de los hermanos Vélez Daníes, que querían terminar con el autocrático control político que Joaquín F. Vélez, su pariente, se empeñaba en conservar sobre Bolívar.

Cabal figura «centenarista», Joaquín F. Vélez siempre dio más importancia a la política que a los negocios. Sin embargo, alguna evolución se observa en éstos, puesto que en 1889 parece que por lo menos especializó un local como librería y el otro como tienda de muebles y abarrotes. No fue considerado como un hombre rico pero sí como un personaje con gran poder político. En todo caso, sus negocios comerciales no daban para enriquecer a nadie. Sus parientes, los Vélez Racero y los Vélez Daníes, sí lo eran, y mucho. Pero este prohombre conservador no necesitaba una base económica muy extensa. Con vender muebles, aceitunas y libros y ocupar siempre altos cargos en el gobierno tuvo cómo llevar una vida de acuerdo a los moldes de su tiempo.

Esta característica de finales del siglo XIX, la diversificación o «el rebusque» en su versión de entonces, era bien captada por un comentarista de *El Porvenir*, quien escribió jocosamente:

... porque aquí cuando menos se piense, resulta que un cultivador de caña, de maíz o de yuca se convierte en médico y cirujano por arte de tres mil demonios a caballo, y un comisionista en arquitecto y un platero en albañil, y un carpintero en abogado, y un zapatero en economista, y un abogado en magistrado, un comerciante, en diplomático, un impresor en jefe del ejército, un farmacéuta en hombre público y etcétera y más etcétera (*El Porvenir*, marzo 6 de 1898).

## VII. CONCLUSIONES

Desde su fundación, en el siglo xvi, el puerto de Cartagena siempre acusó una severa limitación para convertirse en el paso obligado del comercio de importación y exportación del interior de Colombia: su pobre comunicación con el río Magdalena, arteria fluvial de todo el territorio nacional. El Canal del Dique, la vía que suplía esta necesidad, permanecía cerrado para la navegación durante largos períodos.

Las ventajas que Cartagena heredó de la constitución estratégica de su bahía, tan magníficamente reforzada por la Corona española, fueron de poca utilidad durante el período republicano. Un pequeño caserío, surgido en los albores del siglo xix, pronto despertó y le quitó su primacía como puerto de tránsito de la nueva república: Barranquilla-Sabanilla que, desde los años sesentas con el auge de la exportación del tabaco, comenzó a mover mayores volúmenes de mercancías de importación y exportación.

Cartagena tuvo, sin embargo, desde los tiempos de la Colonia, una comunidad de comerciantes influyentes en los asuntos de la ciudad, como lo prueba el hecho de que, en 1794, se hubiera fundado allí el primer Consulado del Comercio en la Nueva Granada. De este grupo salieron algunos líderes y mártires de la causa de la independencia, y, aunque estuvo en desbandada durante varios años a raíz de la reconquista española, reapareció como gremio en la década de 1830.

Allí comienza su transición a las nuevas condiciones reinantes en la República de la Nueva Granada. Primero, sumido en la pobreza en la que había quedado la ciudad y luego, lentamente, acoplándose a un comercio en el que cíclicamente surgían ciertos productos líderes: el tabaco, el añil, el caucho, el café, el ganado, etc.

Sin embargo, se ha subrayado quizá en exceso la limitación presentada por el Canal del Dique. En este trabajo se ha argumentado que este problema no fue óbice para que un grupo de comerciantes concentraran su atención sobre otras fuentes de riqueza. Concretamente, los ríos Atrato y Sinú y las sabanas de Bolívar eran ricos en caucho y maderas de todo tipo; las sabanas, en ganado y por ambos ríos se conectaban a la minería del oro. Además, este grupo descuidaba la función tradicional de sostener vínculos comerciales con el interior del país y con los países y líneas de navegación de Norteamérica y Europa. En este trabajo se han subrayado las antiguas conexiones de este grupo con los linajes cartageneros, cuando éstas existen, el carácter de inmigrantes extranjeros u hombres de provincia, cuando este es el rasgo dominante, o la condición de empresario hecho por

sí mismo, si este es el caso. También se muestra aquí cómo vástagos de un comerciante aprenden el oficio de su padre y más tarde superan con creces su ejemplo en las artes de hacer fortuna.

Con el fin de presentar un cuadro general que permita apreciar importancia relativa del comercio frente a otras actividades, se describió el papel de la agricultura, la minería y la ganadería como fuentes de acumulación de capital. Como se vió, fue en el comercio que confluyeron los esfuerzos de todos los hombres de negocios cartageneros, aunque no faltaran experimentos agrícolas o grandes aciertos en la minería. Este último fue el caso de Juan B. Mainero y Trucco, quién ligó su suerte a la de la mina antioqueña de El Zancudo, la empresa más rica de la Colombia de fines del siglo XIX. El caso de los hermanos Vélez Danies, por su parte, es ejemplo de una fortuna hecha en el negocio de cría y exportación de ganado.

El lento florecimiento económico que experimenta el país en las últimas dos décadas del siglo XIX coadyuvó, con la reapertura del Canal del Dique, para que esta comunidad social de hombres de negocios, fundamentalmente dedicada al comercio en sus varias modalidades, consolidara una posición de predominio económico y social. Se le ve actuar entonces claramente como una clase dirigente a nivel local, con una proyección coyuntural sumamente importante a nivel nacional, como se la dio Rafael Núñez, el presidente cartagenero.

Los tres últimos lustros del siglo XIX, por lo tanto, permiten examinar la situación de una sociedad en la que los comerciantes invierten en la banca y en la industria, en proyectos agroindustriales y ganaderos, y fundan un club social que ellos y sus familias frecuentan para socializar al interior de la élite dirigente.

Creemos que la mejor forma de apreciar de qué modo tuvieron lugar los procesos históricos que aquí se han examinado es describiendo casos particulares en los que un individuo o una familia ejemplifica de qué modo se participaba simultáneamente del comercio en sus varias modalidades y de otras actividades, como la minería, las finanzas, la ganadería o la industria. Por esta razón este trabajo se ha concentrado en los casos de varios individuos y familias, que son retratados en su doble papel de hombres de negocios y ciudadanos destacados en la Cartagena de fines del siglo XIX.

Estos individuos, y los que se van señalando a lo largo del trabajo, conforman la élite cartagenera de fines del siglo XIX. En este sentido, el examen de los procesos económicos y de la evolución de las posiciones profesionales de estos individuos

constituye un intento de descripción del proceso de formación y de algunas características sociológicas de la élite de una importante ciudad de la Costa Caribe colombiana a lo largo del último tercio del siglo XIX.

Como se demuestra en el trabajo, el comercio aparece como la actividad eje de las familias de la clase dirigente cartagenera a fines del siglo XIX. Sin embargo, ¿en qué medida actuaron algunos de estos elementos como verdaderos empresarios, es decir, como auténticos innovadores, y no como simples oportunistas o especuladores dentro de dicha actividad? Aunque resulta difícil aportar pautas concluyentes en este sentido, sí se puede suponer que el éxito alcanzado por quienes se dedicaron, por ejemplo, a comercializar productos provenientes del Atrato y el Sinú, o a llevar provisiones hacia dichas zonas, debieron exhibir una capacidad notable de organización de redes comerciales para la compra o la venta de determinados productos. Igualmente, es claro que, por ejemplo, las exportaciones de ganado hechas por los Vélez Daníes exigían una cuidadosa operación de transporte y unos contactos seguros con compradores extranjeros, además de unos controles de calidad que quizás eran la parte más delicada de toda la operación. También fue de vital importancia para el progreso de la ciudad la puesta en funcionamiento de los primeros teléfonos, hecho al cual aparecen ligados como principales promotores F. y A. Franco, comerciantes.

El caso de los bancos comerciales es quizás el más dicente y, en ese sentido, como puede verse en la sección dedicada a la banca, los comerciantes más destacados fueron no sólo sus principales accionistas sino también sus administradores.

En la industria se observan casos como el de los Merlano o los Román, ambos trajinados en las lides del comercio antes que en las de la industria.

Por estas razones, no hay duda de que el comercio fue una verdadera escuela empresarial, aparte de que en su ejercicio estos hombres desarrollaron habilidades propias de verdaderos empresarios. Tales los casos de Bartolomé Martínez Bossio, los hermanos José Joaquín y Esteban de Pombo, y otros.

## REFERENCIAS

### Entrevistas

Donaldo Bossa Herazo.

Rodolfo Segovia Salas.

### **Fuentes primarias**

Archivo Histórico Nacional de Colombia.

Notaría Segunda de Cartagena (1880), Protocolo No. 11.

U. S. Government, «Dispatches from United States Consuls in Cartagena, 1822-1906».

### **Prensa**

*Diario Oficial*, Bogotá.

*El Boletín*, Cartagena.

*El Porvenir*, Cartagena.

*La Concordia*, Cartagena.

*La Gaceta Agrícola*, Cartagena.

*La Realidad*, Cartagena.

### **Fuentes secundarias**

*Anuario Estadístico de Colombia* (1875), Bogotá.

Arango Mejía, Gabriel (1973), *Genealogías de Antioquia y Caldas*, 3ª edición, Editorial Bedout, Medellín.

Bossa Herazo, Donaldo (1967), *Cartagena independiente: Tradición y desarrollo*, Tercer Mundo, Bogotá.

Bossa Herazo, Donaldo (1984), *Nomenclator cartagenero*, Banco de la República, Bogotá.

Burgos Puche, Remberto (1965), *El General Burgos*, Editorial ABC, Bogotá.

Bustamante del Valle, Luis (1978), *Guía para Cartagena*, Editora Bolívar, Cartagena.

Club Cartagena (1976), Folleto conmemorativo aniversario, Cartagena.

De Pombo, José Ramón (s. f.), «Familia de Pombo. Biografías», inédito, cortesía de doña Matilde Pombo de Vélez.

Del Real, Antonio (1924), «Dique de Cartagena», en Eduardo Gutiérrez de Piñeres, compilador, *Documentos para la Historia del Departamento de Bolívar*, segunda edición, Cartagena.

Hanabergh, Augustus (1866), «Informe del cónsul norteamericano, Augustus S. Hanabergh», U. S. Congress, 39 (1) 10, 9. 580.

Ibot León, Antonio (1936), «El Canal del Dique de Cartagena de Indias», *América Española*, septiembre.

Lemaitre, Eduardo (1984), *Historia General de Cartagena*, Banco de la República, Bogotá.

- Martínez, Antonio, y Aparicio Niebles (1982), *Barranquilla 1982*, Barranquilla.
- Meisel, Adolfo (1980), «Esclavitud, mestizaje y haciendas en la Provincia de Cartagena: 1533-1851», *Desarrollo y sociedad*, No. 4. CEDE, Universidad de los Andes, julio.
- Nichols, Theodore E. (1955), «Cartagena and the Dique: A Problem in Transportation», *The Journal of Transport History*, II, May.
- Nichols, Theodore E. (1973), *Tres puertos de Colombia*, Bogotá: Ed. Banco Popular.
- Ospina Vásquez, Luis (1955), *Industria y protección en Colombia*, Medellín.
- Poveda Ramos, Gabriel (1984), *Minas y mineros de Antioquia*, Banco de la República, Bogotá.
- Restrepo Restrepo, Jorge Alberto, y Manuel Rodríguez Becerra (1982), «Los empresarios extranjeros de Barranquilla: 1820-1900», *Desarrollo y Sociedad*, No. 8, mayo.
- Román, H. L. (1892), *Cuestión Mainero*, Cartagena.
- Segovia, Rodolfo (1967), «Teoría de Cartagena. Porqué se pierde un siglo», Prólogo a Donaldo Bossa Herazo, *Cartagena independiente: Tradición y desarrollo*, Tercer Mundo, Bogotá.
- Urueta, José P, y Eduardo Gutiérrez de Piñeres (1912), *Cartagena y sus cercanías: Guía descriptiva de la capital del Departamento de Bolívar*, segunda edición, Tipografía Mogollón, Cartagena.
- Visbal, Mauricio N. (1945), «Apuntes históricos sobre el Canal del Dique», *Boletín Historial*, Academia de la Historia de Cartagena, N.

## ANEXOS

### ANEXO A

*Miembros del Consulado de Comercio de Cartagena, 1795*

	Comercio peninsular	Dependientes
1.	Juan de Francisco Martín	Bernabé Cruz Manuel Cajox
2.	José Izquierdo	Lucio Sáenz
3.	Manuel José de Bega	José de Bega
4.	Lázaro M. de Herrera	Urbano de la Herranz Pantaleón Salondic
5.	Agustín Gnecco	José María Salandia Pedro Ascensio
6.	Alonso de Luque	
7.	Martín Antonio de Lequina	Gerónimo Annt. Escorcía
8.	José Ignacio de Pombo	José María Villegas Vicente Mallarini
9.	Esteban B. de Amador	Juan de Dios Amador Martín José Amador
10.	Manuel José de Amador	
11.	José Antonio Amador	
12.	Nicolás de Villar y Coronado	Mauro de Irisarri José María Villar
13.	Felipe Antonio Espinosa	Manuel Carvallo
14.	José Miguel de Blasco	Isidoro de Iraestoa Juan de Noa
15.	Manuel Faustino de Mier	
16.	Joaquín de Lecuna y Márquez	Santiago de Lecuna
17.	Manuel Francisco de Traco	Pedro Juan de Abaróa
18.	Joaquín David	Pedro Fernánde Rocillo
19.	José Romero Campo	Juan Vicente Romero
20.	Julián Mandracha	Baltasar Moreno
21.	Francisco Salcedo de Bustamante	Bernardo de Alba Manuel Francisco Noriega Manuel Pedro Carracedo
22.	Manuel González	
23.	Manuel Demetrio de Bega V.	
24.	José Antonio Mosquera	Pedro Donado
25.	José Arrázola y Ugarte	

26.	Mauricio Martín G.	Valentín Angulo
27.	Francisco Casimiro de Xado	
28.	Francisco Martí	Pedro de Lloredo
29.	Antonio Pérez de Hinojosa	
30.	Tomás Andrés de Torres	Próspero Amador
31.	Bernardo Otero	Cecilio Trapogua
32.	Mateo Arroyo	Manuel Carrazo
		Miguel de Peña
33.	Diego Sánchez Rendón	Pablo Martínez
34.	Feliz de Palo	José Ucrós
35.	Antonio de Sarria	Manuel Rivero

	Comercio del país	Dependientes
1.	Juan José Núñez	José M. Núñez
2.	Manuel de Otoya	Santos Gómez
		José Ma. Cano
3.	Gregario Gómez	José Ma. Gómez
4.	Pedro Tomás de Villanueva	Buena Ventura Berruzco
		Iván Gramedon
5.	Matías Rodríguez T.	Francisco Agustín
		Juan Argote
6.	Luis Camacho	Agustín de Echona
7.	Manuel Aparicio	Juan Bonis
8.	Felipe de Peñaranda	José Ma. Berrueco
		Leandro Jiménez Cisneros
9.	José Ignacio Goenaga	Martínez Juan Echevarria
10.	Juan José Goenaga	Januario José Zúñiga
11.	José Méndez de Busto	Baltasar Rico
12.	Hilario de la Espriella	Juan de la Espriella A.
13.	Antonio Rivero	José León Godoy
14.	Ramón de Posada	José Casamayor
15.	Antonio Valdés	Ramón de la Infiesto y Valés
		José González Llorena
16.	Simón de Ortuzar	
17.	Juan de la Cruz Laniza	Ramón Abonás

Fuente: Archivo Histórico Nacional de Colombia, «Censos Varios», Tomo VI, folios 73-76.

## ANEXO B

### *Principales comerciantes registrados en Cartagena, 1832*

Estos eran, en orden de importancia para 1832, los siguientes

Manuel M. Núñez	Joaquín Romero
Pedro Macía Domenech	Manuel del Castillo
Michel	Daniel Amett
Bunch & Cía.	Lemaitre Tunier
Fernando de Pombo	Juan de Dios Amador
Orford Grice & Cía	Francisco de Zubiria
Agustín Argumeda	Agustín Vélez
Jaffenden Toulér & Cía	Donaldo Stevenson
Carlos Dean	Manuel González
Donal Atkinson	Santiago Capurro
Juan Bonis	Antonio y Carlos Amador

**Fuentes:** A.H.N.R. Gobernación de Cartagena, Tomo II, Folios 4, 15, 16, 20, 89, 318, 330: A.H.N.R., Aduana de Cartagena, Tomo I y II.

**Nota:** La lista fue elaborada para 1832 en virtud de que para este año se encontró la información completa del movimiento mensual de la aduana. Para los otros años de la década del treinta los informes están incompletos. Para 1832 se hizo también un examen de los consignatarios: se subraya que existe correspondencia directa entre la ordenación de los importadores, según el pago de impuestos y según el número de barcos consignados a su nombre. En los registros de aduana se pudo constatar que los listados fueron los principales importadores en el curso de la década del treinta.

La totalidad de los colombianos que aparecen en esta lista eran en 1832 miembros del Consulado de Comercio que subsistió hasta 1833. Del Consulado no hacían parte las casas comerciales extranjeras incluidas en la lista de importadores, pero sí algunos de los inmigrantes residenciados en la ciudad, lo cual sugiere que esta institución estaba orientada a defender los intereses del gremio de comerciantes nativos. Es de anotar que, de los 24 miembros del Consulado, once no aparecen como importadores, por lo cual podemos suponer que estos últimos estaban dedicados al comercio al detal en Cartagena y sus cercanías. En efecto, el Consulado de Comercio estaba integrado en 1832 por Francisco Luis Fernández, Santiago Capurro, Félix del Barco, Manuel Gregorio González, Ma-

nuel González. Ildefonso Hernández, Joaquín Romero, Joaquín Prieto, Andrés Fortich, Luis Vega, Domingo Pérez R., Carlos Casas de Molina, Fernando de Pombo, Francisco de Zubiría, Manuel del Castillo Pombo, Pedro Maciá Domech, Juan de Dios Amador, Miguel del Valle, Manuel Marcelino Núñez, Daniel Amett, Agustín Vélez, Tomás de Gordon, Juan Ambrosio del Castillo y Mauricio Muñoz. Una idea de la importancia relativa de los comerciantes en 1832, la obtenemos través del examen del registro de impuestos por ellos pagados por derechos de importación. Manuel M. Núñez, el primero de la lista, pagó por derechos de importación \$74.374, equivalentes aproximadamente al triple de la cuantía pagada por el segundo de la lista, Pedro Maciá. A su vez, éste último pagó el doble que Michel del tercero de la lista), el triple que Orford Grice (el sexto de la lista) doce veces más que Francisco de Zubiría (el decimonoveno de la lista).