

PROGRAMA DE HISTORIA

EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: CESAR HERNANDO VILLADIEGO PARDO

**TÍTULO: “LA INVERSION EXTRANJERA EN CARTAGENA A
PRINCIPIOS DEL SIGLO XX: EMPRESAS Y EMPRESARIOS
DURANTE LA EXPANSIÓN URBANA (1910-1920)”**

CALIFICACIÓN

APROBADO

LORENA GUERRERO PALENCIA

Asesor

GLORIA BONILLA VELEZ

Jurado

Cartagena, 26 de Mayo de 2020

Resumen

El presente artículo, analiza de qué forma los empresarios y las empresas extranjeras contribuyeron en el proceso de expansión urbana de principios de siglo XX en Cartagena. Igualmente se detallan los cambios urbanísticos que se dieron en la ciudad producto del desarrollo portuario y los procesos de saneamiento presionados desde la comunidad internacional, además se reconoce el papel de extranjeros asentados en la ciudad, que mediante sus actividades económicas y comerciales participaron de las dinámicas económicas internas, la generación de sociedades comerciales cuyos apellidos sobresalen en la historiografía sobre la modernización de la ciudad, como los Mainero, El arquitecto Gaston Lelarge, reconocido en todo el país y personajes provenientes de Europa, Sirio-libaneses y asiáticos. El estudio se realizó mediante el análisis de fuentes de archivo, por lo cual se revisó, la prensa oficial y comercial del periodo con el fin de verificar los personajes y las inversiones realizadas. En tal sentido, se destaca el caso del Belga Alexandre Horlaint, que participo de varios proyectos urbanísticos, como lo fueron, la ampliación del tranvía y la intención de construir el ferrocarril entre Toluviejo, Tolú y Sincelejo. Con la importancia del puerto y las modificaciones estructurales de orden urbano, la participación de personas e intereses extranjeros permitieron no solo la apropiación de recursos provenientes de otras latitudes, además de la consolidación de la figura del inmigrante como contribuyente en los procesos de modernización.

- **Palabras claves:** Extranjeros, Inmigración, Inversión, Modernización, Empresas y empresarios.

Abstract

This article analyses how foreign entrepreneurs and companies contributed to the early 20th century urban expansion process in Cartagena. It also details the urban changes that took place in the city as a result of port development and the portable stakes pressed from the international community, in addition to recognizing the role of foreigners settled in the city and that through their economic and commercial activities participated in the internal economic dynamics, the generation of commercial societies whose surnames stand out in the historiograph syllavate over the modernization of the city, such as the Mainero, the architect Gaston Lelarge, recognized throughout the country and porvent characters from Europe, Syrian-Lebanese and Asians. It is studied by the analysis of archive sources, so it was reviewed, the official and commercial practice of the period in order to verify the characters and the investments made. In this sense, the case of the Belgian Alexandre Horlaint, who participated in several urban projects, such as the fuerom,a,pliation of the tram and the intention to build the railway between Toluviejo, Tolú and Sincelejo, stands out. With the importance of the port and structural changes of urban order, the participation of people and foreign interests allowed not only the appropriation of resources from other latitudes, in addition to the consolidation of the figure of the immigrant as a contributor to the modernization process.

Keywords: Foreign, Immigration, Investment, Modernization, Companies and Entrepreneurs.



**LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN CARTAGENA A PRINCIPIOS DE SIGLO
XX: EMPRESAS Y EMPRESARIOS DURANTE LA EXPANSIÓN URBANA (1910-
1920)**

CESAR HERNANDO VILLADIEGO PARDO

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR EL TITULO DE HISTORIADOR

PROGRAMA DE HISTORIA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

CARTAGENA

MARZO 18 DE 2020



**LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN CARTAGENA A PRINCIPIOS DE SIGLO
XX: EMPRESAS Y EMPRESARIOS DURANTE LA EXPANSIÓN URBANA (1910-
1920)**

CESAR HERNANDO VILLADIEGO PARDO

ASESORA:

LORENA GUERRERO PALENCIA. Mg

PROGRAMA DE HISTORIA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

CARTAGENA

MARZO 18 DE 2020

Tabla de Contenido

Introducción.....	1
Capítulo 1. Proyectos de expansión Urbana.....	5
1.1 Influencia de la empresa de aviación SCADTA.....	7
Capítulo 2. Inmigración e inversión: empresas y empresarios extranjero en	
Cartagena.....	12
Los empresarios sirios-libaneses.....	12
Los empresarios europeos.	13
Capítulo 3. Aciertos y desaciertos de la participación extranjera en el	
desarrollo urbanístico de la ciudad de Cartagena.	16
3.1. Inversión extranjera en el desarrollo urbano.	20
3.2. El caso de Alexandre Hortlaint.	21
Conclusión.	26

Introducción

Desde su conquista, fundación y posterior colonización española, Cartagena se convirtió en un centro portuario, de permanente tráfico comercial y humano y eso la convirtió en un lugar de intercambios con culturas de diversos lugares de Europa, África y Asia. La ciudad se construye, como el eje sobre el cual confluyen diversas redes comerciales, formando así un espacio económico regional, con características particulares desde el punto de vista étnico, político y cultural. Cartagena, como lo describe Vidal, paso de ser una mínima factoría “un miserable poblado de bohíos de palma y bahareque levantado en la mitad de un manglar insalubre” a convertirse en un espacio dinámico de comercio, alcanzando la condición de puerto principal del Caribe, en el cual se observa un marcado crecimiento en los aspectos económicos socioculturales¹.

La presente, monografía tiene por objeto reconocer la relevancia e importancia de los inmigrantes extranjeros y su papel en el desarrollo urbanístico de la ciudad, en el periodo específico entre 1910 y 1920, en el cual se dieron diferentes cambios y procesos de expansión en la ciudad de Cartagena producto de una creciente influencia empresarial y el surgimiento de dinámicas que impactaron en su modernización. En tal medida, se pretende conocer que habilidades y propuestas se generaron en el periodo de estudio desde la participación de los actores que se denominan inmigrantes, la relevancia de su procedencia y los desaciertos de su participación.

En tal sentido, se tiene en cuenta el papel de los extranjeros desde la categoría de migración y migrante internacional. Sobre este aspecto, existe una marcada diversidad en cuanto a las formas, tipos, actores y motivaciones; así mismo, el contexto socio-económico y cultural, mostrándose como un aspecto “caótico” tal como lo plantea Fielding, citado por Gómez², lo cual obliga a una retoma del debate separando cada una de sus partes en su

¹ Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, CSIC - Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2002, 323 p

² Jaime Alberto Gómez Walteros, “La migración internacional: teorías y enfoques, una mirada actual”. *Semestre Económico*, No. 13 (26), pp. 83.

respectivo contexto histórico y social, por lo cual requiere de una mejor integración de la teoría basada en una mayor investigación empírica.

Igualmente se destaca el enfoque social y cultural dado que su estudio se examina el contexto en que el individuo o grupo de inmigrantes se insertan y se desarrollan como referentes para entender procesos de identificación y la inserción, así mismo establecer como, las dinámicas económicas de la ciudad de Cartagena durante el periodo de estudio favorecerían dicha inserción en el contexto socioeconómico, las relaciones entre familias, paisanos y los aportes de los inmigrantes que se establecieron en ella³.

Para la definición de empresario, se plantea el concepto de empresario desde la perspectiva de Schumpeter y Cole, Citados por Torres⁴, en el cual se resalta el programa de investigación liderado en Harvard sobre la figura del empresario, en el marco de los estudios históricos, sociológicos y psicológicos. En su *Teoría del desenvolvimiento económico, publicado en 1912*, Schumpeter define al empresario como “el gran protagonista del desarrollo económico”, dada su capacidad de respuesta creadora”, mediante la puesta en marcha de nuevas innovaciones, las cuales son entendidas como base del desarrollo económico de una sociedad convirtiendo al empresario en un dinamizador y perturbador del equilibrio económico⁵.

Igualmente, el economista francés Jean-Baptiste Say, ha sido de los economistas clásicos, el más acertado en cuanto a la definición específica de empresario, al margen del planteamiento de Adam Smith para quien la función del “hombre de negocios” dentro del proceso productivo se basa solo en la provisión de capital. El trabajo propuesto, busca contribuir, en parte al interés por el empresariado, como una corriente en crecimiento dentro de la historiografía colombiana, en la que se destaca la propuesta de Dávila⁶, en su

³ Mariurka Maturell Ruiz, “La Historiografía de las Migraciones. Un análisis a los textos publicados por la Editorial el Mar y la Montaña en Guantánamo”, En: *Revista Caribeña de Ciencias Sociales* (octubre 2016).

⁴ Eugenio Torres Villanueva, Funciones empresariales, cambio institucional y desarrollo económico. En empresas y empresarios en la historia de Colombia Siglos XIX – XX, En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, Pp 3-32.

⁵ E. Torres, Funciones empresariales, cambio institucional, pp, 11.

⁶ Carlos Dávila Ladrón de Guevara, “Hacia la comprensión del empresariado colombiano”, En: *En empresas y empresarios en la historia de Colombia Siglos XIX – XX*, En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.),

compilación sobre *Empresas y empresarios en la historia de Colombia Siglos XIX y XX*, Con el auspicio de la CEPAL y la Universidad de los Andes.

En la primera parte de la monografía, se describe el proceso de expansión de la ciudad de Cartagena a principios de siglo XX, en la cual se destacan algunos actores, por ejemplo, el papel de arquitecto francés Gastón Lelarge, el cual es considerado como uno de los participantes activos en las ideas y proyectos de construcción necesarios ante la ampliación del espacio urbano luego de la demolición de una extensa parte del conjunto de baluartes entre el reloj público y el de San Pedro Mártir. La segunda parte contempla los planteamientos sobre migración y las inversiones realizadas por los empresarios extranjeros en la ciudad, para finalmente, establecer los aciertos y desaciertos de dicha participación como una síntesis sobre el desarrollo urbanístico de Cartagena durante el periodo entre 1910 y 1920.

Para el desarrollo de la investigación, fue necesario rastrear los nombres de personas y empresas interesadas en invertir en los proyectos urbanísticos que buscaban la expansión extra muros de la ciudad. En tal sentido se tendrá en cuenta para el análisis, los cambios urbanísticos de la ciudad en dicho periodo, así mismo las investigaciones realizadas por distintos investigadores en el campo de la arquitectura colonial y republicana, las modificaciones urbanísticas de la ciudad, igualmente los datos arrojados por la revisión de la prensa local, oficial y comercial, como la *Gaceta Oficial*, el *Porvenir*.

En el intento de establecer un proceso descriptivo de investigación, se indagó en las fuentes del Archivo Histórico de Cartagena, la Biblioteca Bartolomé Calvo y fuentes secundarias, en la cuales se busca establecer las características socioeconómicas y urbanísticas de la ciudad entre 1910 y 1920 y la participación de los inmigrantes, no solo en términos de inversión de capitales, también en los aportes en materia de la aplicación de profesiones, talentos específicos o vinculación al comercio local. Así mismo como los beneficios o desaciertos que dicha relación produjo.

Las fuentes secundarias, son el producto de la revisión de la literatura desarrollada en materia de inmigración en Cartagena, los conceptos desarrollados desde un enfoque histórico por Bonilla⁷, los trabajos sobre empresas y empresarios en Colombia, de Dávila⁸, de los cuales se resaltan inicialmente los elementos teóricos presentes en el marco de la denomina historia empresarial sus funciones, la relación con el cambio institucional y el desarrollo económico⁹. Igualmente, las discusiones de Posada¹⁰ sobre empresarios y Ganaderos en el Caribe, Segovia y Navarro¹¹, acerca del empresario cartagenero J. V Mogollón y el aporte de Bucheli¹² en el que describe las elites locales y el movimiento obrero, en el caso de la United Fruit Company.

1. Proyectos de expansión urbana

Tal como se menciona anteriormente, el sector conocido como la Matuna simboliza el proceso de expansión durante el periodo previo y gran parte del que es objeto de estudio entre los años 1910-1920. Este espacio, tan viejo como la ciudad misma, fue perdiendo importancia cercándose a espaldas de encierro amurallado y desapareciendo por cuenta de las basuras. Igualmente, se proyectaba como paso necesario, pensado al estilo de otros lugares como el conocido Camellón de los Mártires, que también conmemora las acciones independentistas del siglo pasado. Uno de los proyectos que se conoce, es el

⁷ Gloria Bonilla Vélez, “Vínculos parentales y afectivos de familias migrantes del caribe colombiano a Venezuela, En: *El Taller de la Historia*, Vol. 4, Núm. 4, 2012, PP., 276-292,

⁸ C. Dávila, “Hacia la comprensión del empresariado colombiano”, pp XIII

⁹ E. Torres, *Funciones empresariales, cambio institucional*, pp, 3

¹⁰ Eduardo Posada Carbó, “Empresarios y Ganaderos en la Costa Atlántica 1850-1950, En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, pp. 61

¹¹ Rodolfo Segovia y Caudía Navarro “J. V. Mogollón & Cía. (1900-1930) Rayando Papel”. En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, pp.705

¹² Marcelo Bucheli Gomez, “Tras la visita del señor Herbet: United Fruit Company, Elites locales y movimiento obrero en Colombia (1990-1970), ”. En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, pp. 737

presentado por el arquitecto francés Gastón Lelarge, el cual contemplaba la posibilidad de construir en el sector del relleno un amplio espacio con palacios para oficinas públicas.

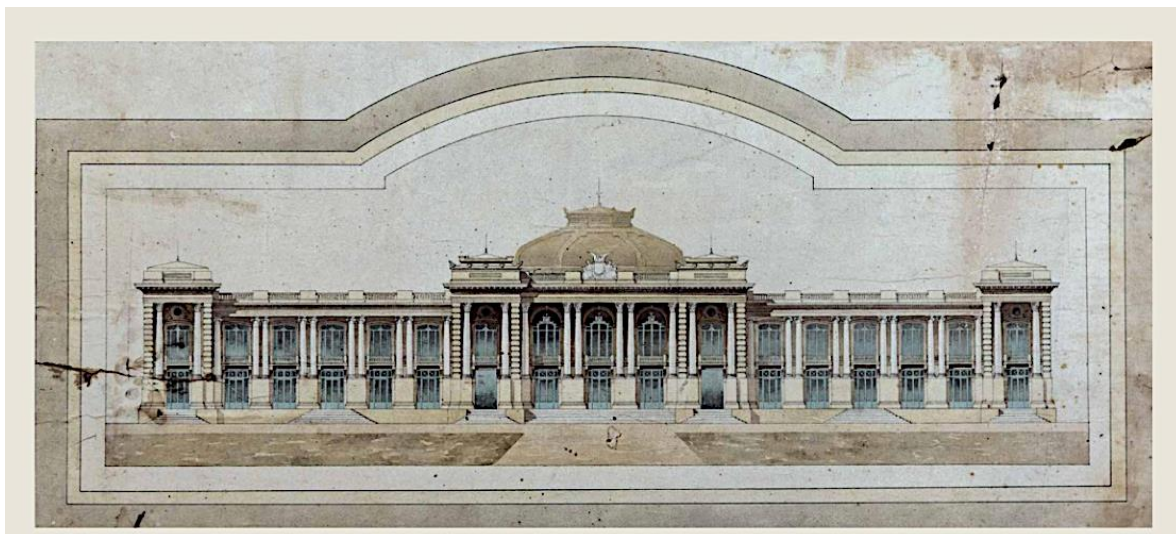


Ilustración 1: Proyecto de Palacio Municipal de Bolívar, Gastón Lelarge, Colección Familia Lelarge.

Tal como se observa en la ilustración 1, el arquitecto Gastón Lelarge planteó el proyecto, en el marco de las obras para la conmemoración del centenario de la independencia de Cartagena en los terrenos de la Matuna, proyecto que no se realizó a pesar de su visionaria propuesta y el reconocimiento social del que gozaba el personaje. El diseño, consistía en un amplio Boulevard, al estilo europeo que unificara el antiguo recinto con Getsemaní.

El bulevar finalizaba en el majestuoso edificio de la Gobernación con atrio formado por 34 columnas de Ordenes Corintio y Jónico; de fachada simétrica que representaba la armonía, elegancia y sobriedad características del Neoclásico, cuyo acceso estaba coronado por una gran cúpula situada en el eje central del edificio. Tal bulevar estaba conformado por 4 calzadas o avenidas centrales paralelas a un amplio espacio rectangular donde situaba un manantial o espejo de agua, con grandes paseos peatonales a sus extremos situados a lo largo del parque del Centenario el cual proponía reducir hasta la mitad. El proyecto

contemplaba a su vez el diseño de otras 3 edificaciones para hotel, casino y teatro, también de tendencias neoclásicas¹³.

De acuerdo con Meisel y Posada, es esa misma ciudad que despuntaba al inicio del siglo XX, la que encuentra el arquitecto Lelarge. Con una población de 9.861 habitantes, en 1905, tan solo siete años después ascendían a unos 36.632 en 1912 y en 1918 llegaban a 51.382. De esta forma se anunciarían gran parte de las obras que impactarían en el grueso de la población, así como en el resto del país, generando a la vez preocupación por el patrimonio restante de los cambios¹⁴.

Hasta 1916, se esperaba que la celebración del centenario de los Mártires incluyera la construcción de un edificio que albergará la “exposición permanente de Cartagena”. Esta edificación, “alojaría el certamen comercial e industrial del país, a manera de vitrina para compradores o visitantes nacionales e internacionales.

Esta exposición fomentaría la prosperidad económica a través de la promoción de productos elaborados o naturales provenientes de todas las regiones colombianas a países como Estados Unidos; quienes, a su vez, negociarían manufacturas y productos aptos para vender. “los industriales colombianos deben tener especial empeños en traer sus productos a la exposición de Cartagena, porque ello será tanto como llevarlos a las mismas puertas de los Estados Unidos...porque el manufacturero norteamericano vendrá a exhibir aquí, con las facilidades de la vecindad, sus productos a fin de conseguir la introducción de ellos en nuestros mercados”.¹⁵

Por otra parte, un escrito anónimo decía que el municipio no necesitaba para ningún uso público tal área de terreno y más bien para procurarse entradas al fisco, resolviera ponerlos al mejor postor en subasta pública de acuerdo con la repartición que había hecha anteriormente¹⁶. Se debe anotar, que además de las propuestas inconclusas

¹³ Alberto Escobar, Hugo Delgadillo, Marcela Cuellar Y Rodolfo Ulloa, “Gaston Lelarge: Itinerario de su obra en Colombia”. 1st ed. Bogotá: *Alcaldía Mayor Secretaria de Gobierno*, p.256.

¹⁴ Adolfo Meisel, *Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional*. . Banco de la Republica, Cartagena, 1999, p.65.

¹⁵ AHC. *Diario El Porvenir*. Número 5276.18 de noviembre de 1915. “*La exposición de Cartagena*”

¹⁶ AHC. *Diario de la Costa*. N° 1082. 17 del 17 de septiembres de 1920, “*Las Plazas de Cartagena*”

otras ideas surgieron para la época, como la ubicación del primer campo de béisbol denominado “Campo Grau” entre 1917 y 1918, creció una afición por dicho deporte que fue alentada por el alcalde y entusiasta patrocinador Enrique Grau¹⁷.

Tal como lo plantea Guerrero, la modernización en Cartagena privilegio, mayormente los elementos materiales, rindiendo culto al ornato y a la monumentalidad, como una visión privilegiada de los aspectos netamente estéticos de la ciudad. El imaginario urbano, se caracterizó por el impulso a proyectos de desarrollo, como el del puerto de Cartagena, en el que se resalta la contratación de la compañía Pearson & Son, encargados del saneamiento del puerto, con el fin de recuperar, el lugar que dicho puerto había tenido durante el periodo colonial¹⁸

1.1. Influencia de la empresa de aviación SCADTA

Para el cierre del periodo analizado, teniendo en cuenta el enfoque principal de la tesis que se propone, se presenta el caso de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), llamada a ser la “empresa que le dio Alas a Colombia”¹⁹. De acuerdo con Parra (1998, p. 93, la empresa surgida en Barranquilla en 1919, funciono con éxitos hasta el año de 1940, cuando desapareció como razón social y siendo desvinculado el personal extranjero de origen alemán. Las actividades comerciales continuaron con el nuevo nombre Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca).

La compañía, que fue fundada el 5 de diciembre de 1919, se inició por el asocio de empresarios colombianos y alemanes, como sociedad anónima cuyo propósito iba dirigido hacia hacer uso económico del transporte aéreo en Colombia por medio de hidroaviones, con un capital inicial de \$ 100.000, se unieron el Sr. Luis Gieseken y Cía. y el Banquero

¹⁷ AHC, *Gaceta Municipal*, Acuerdo N° 20 de 1935.

¹⁸ Lorena Guerrero Palencia, *Imaginarios urbanos en Cartagena: Visiones y proyectos de ciudad” 1910-1925*. Tesis de grado para optar el título de historiadora, Universidad de Cartagena, 2008.

¹⁹ “Cartagena en el siglo XX Breve cronología urbana”, *El Universal*, Cartagena, 2 de octubre de 2011

Ernesto Cortissoz como presidente. Así mismo asumió la dirección administrativa Alberto Tietjen. Entre los participantes en la creación de la empresa, también se destacan: Rafael María Palacio, Cristóbal Restrepo, Jacobo Corres y el comerciante Werner Kämmerer, de origen alemán²⁰. Entro otros, el mismo Cortissoz, establecería otras sociedades comerciales con José Fuenmayor, en comandita simple ocupándose de toda clase de negocios, especialmente de ganadera²¹.

En el caso de Cartagena, el relativo dinamismo que se había instaurado desde 1912, con la aparición de la Cervecería de Bolívar y otras empresas como fábricas de zapatos que utilizaban maquinaria norteamericana e importadoras de cueros. Tanto Cartagena como Barranquilla se consolidaban como polos de desarrollo de la Costa Atlántica, a través de los flujos de transacciones comerciales que se hacían con personas y empresas extranjeras, tal como se mencionó a través de las exportaciones de café y la importación de mercancías e inversiones para las plantaciones de Banano, así como la explotación de otros productos como madera y granado. En tal sentido, como se puede observar en el siguiente apartado de este trabajo, en las dos ciudades (Cartagena y Barranquilla), se concentró un numero representativo de inmigrantes sirio-libaneses, judíos del este europeo, alemanes e italianos, con negocios en el campo comercial e industrial, relativamente pequeñas²².

Tal como lo describe Pájaro²³, Cartagena pudo ser la primera ciudad colombiana en tener el honor de realizar el primer vuelo experimental de un aeroplano piloteado por el aviador estadounidense William Knox Martin en 1919. Por lo cual se esperaba en el “playón de la Quinta” y debió ser cancelado por las dificultades de impulso requerido y adaptaciones en la aeronave obligando a su traslado a la ciudad de Barranquilla.

²⁰ Stefan Rinke, “Amalgamarse al alma de Colombia»: Scadta y los principios de la aviación en Colombia”. 1919-1940. *Revista Innovar Journal Revista De Ciencias Administrativas Y Sociales*.2010 Número 10, p. 8-30,

²¹ “Sociedad Comercial” En: Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 24de marzo de 1912

²² Salomón Kalmanovich, *Economía y Nación, Una breve historia de Colombia*, Coedición Cinep, UN, Siglo Veintiuno editores, Medellín, 1989, p, 238.

²³ Andres Pajaro, *Historia del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena 1919-1946: Su génesis y Desarrollo*. Trabajo de Grado, 2013. Universidad de Cartagena.

La gradual vinculación al desarrollo de la aviación, fue siempre de gran interés para los procesos urbanísticos de la ciudad. La compañía *Andian National Corpotation*, puso su parte en el proceso de construcción de la estación de aeroplanos, luego de adquirir una amplia propiedad en la península de Bocagrande donde se construyó el primer hangar, del cual podían salir hidroaviones y aeroplanos, sin problemas debido a que el terreno no exigió gran mantenimiento o limpieza. El 5 de enero de 1920 arribaron a Cartagena aviones provenientes de Francia y los capitanes veteranos de guerra, Jacques Jourdanet, Rene Bazin y más adelante Felix Fratoni, enviados por la casa Farman quienes tenían como misión armar y pilotear las aeronaves²⁴.

El domingo 15 de febrero de 1920, se realizó en Cartagena, mediante el despegue del aparato con el mismo nombre en honor a la ciudad y que captaría la atención de todos sus habitantes y especialistas en el campo, por marcar el inicio de la aviación con fines comerciales realizados desde la pista del “hangar de Bocagrande”. Posteriormente, gran parte de las autoridades civiles y militares se unieron al entusiasmo del vuelo del “Cartagena”, por lo que hubo la necesidad de organizar una apretada agenda los vuelos subsiguientes, con personajes como el periodista José María de la Espriella, El conocido deportista Enrique Grau y la esposa del Aviador norteamericano Mr. Frasser, así como los directivos de los periódicos “*La Época*”, “*El Porvenir*” y el “*Diario de la Costa*”. El primer vuelo comercial, entre Cartagena y Barranquilla, se realizó el 22 de febrero del mismo año²⁵.

Con la síntesis del evento modernizador, se observa para el periodo una constante en el desarrollo de la ciudad de Cartagena. Distintos proyectos en los que se observa la participación de un contado número de personajes extranjeros, que deciden apostar en la ciudad sus ideas, contribuyendo desde sus conocimientos experiencias y distinciones, como aviadores, ingenieros, veteranos de guerra y arquitectos etc. La dinámica sobre la que se

²⁴ Eduardo Lemaitre. *Historia General de Cartagena*, Tomo IV La República. Bogotá, Canal Ramírez Antares ed., 1983.

²⁵ A. Pájaro, *Historia del Aeropuerto Rafael Núñez*

hace énfasis exige detenerse en las características de los actores que sobresalen ante la tesis de si contribuyeron o no a dicho desarrollo.

La ciudad, había comprendido la importancia de avanzar y no siempre ese avance provenía de las iniciativas del gobierno nacional el cual mostraba un lento crecimiento y un incipiente avance de la industria, por lo cual gran parte de las maquinarias y el personal para la ejecución de cualquier obra de gran envergadura para la ciudad, necesariamente estaba mediada por la participación de agentes extranjeros, ya sea como “contratistas” o “inmigrantes”. Cabe anotar que, el Estado colombiano estaba en proceso de conformación y carecía de los recursos necesarios para adelantar obras de modernización, esos son años de inserción a economía mundial, a través de monocultivos, poco capital, lo que lleva a los estados latinoamericanos a endeudarse con capitales extranjeros interesados en participar de forma directa y activa en el crecimiento económico, político y social, contribuyendo desde la creación de nuevas empresas, la construcción de obras de infraestructura o aplicando sus conocimientos.

Lo anterior, se evidencia en proyectos de gran reconocimiento como la planta eléctrica, el acueducto y las inversiones en materia de aviación como son los casos mencionados de la SCADTA y ANDIAN, en las cuales evidentemente se establecen estrategias que impactan positivamente el interés general de la sociedad cartagenera. Igualmente, se hace necesario revisar con nombre propio momentos y eventos, así como las características de las inversiones o aportes realizados en el ámbito empresarial, en cuanto se identifican en la prensa local, comercial y oficial la participación de los extranjeros e inmigrantes, como se tratará en el siguiente apartado.

También se puede destacar la importancia del ferrocarril Calamar – Cartagena, como paso a la apertura y reactivación económica local, donde dicho ferrocarril fue un negocio exitoso en sus primeras décadas, donde en 1917 se transportaron 56.615 pasajeros, 46.901 toneladas de carga y se obtuvieron ingresos operacionales netos de \$ 32.223. Y

Posteriormente se puede ver después de 1920 a Cartagena como “Company Town” de la Andian²⁶.

Entre 1890 y 1920, en la ciudad de Cartagena se establecieron empresas importantes para la economía local e incluso nacional. Pues el desarrollo industrial y la consolidación de una elite empresarial, representada por comerciantes, banqueros e industriales asociada a la migración extranjera, jalonaron esta transformación que se plasmó en lo urbanístico, el arte, la literatura, las costumbres y la identidad cultural de los cartageneros.

Así mismo se cambiaba la mirada al comerciante y el comercio para resaltar su importancia dentro de la sociedad como un agente de transformación²⁷. Pues ya que años atrás no se justificaba la aversión de los hombres inteligentes en el comercio, pero posteriormente se entiende que el mundo del comercio y de la industria habían entrado en un periodo de transformaciones, que a su vez exigía a esas personas que querían entrar a ella, una educación total y enteramente nueva²⁸. Pero según Meissel Roca; no hubo un proceso de industrialización sino un primer impulso industrial con algunas empresas importantes, las cuales dejaron de existir en su mayoría en 1950²⁹.

²⁶ María M. Aguilera Díaz y Adolfo Meisel Roca. *La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura*. Cartagena. Banco de la República. Centro estudios económicos regionales. 2004. Pág. 16.

²⁷ AHC. “Por Cartagena”. En: El Porvenir. Noviembre 6 de 1913. T

²⁸ AHC. “Los comerciantes del porvenir”. En: El Porvenir. Diciembre 19 de 1913. T

²⁹ Adolfo Meisel Roca. “Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional”. En: *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Banco de la República. Centro de investigaciones económicas del Caribe colombiano. 1999. Pág. 43

2. Inmigración e inversión: empresas y empresarios extranjeros en Cartagena

Los Empresarios Sirios-Libaneses

Partiendo de una revisión general de fuentes primarias y secundarias se logra identificar la procedencia de varios de los empresarios de distinta nacionalidad que participaron en actividades, de tipo profesional, comercial o con incidencia en la economía y las relaciones sociales y familiares en Cartagena durante el periodo que se desea estudiar, como lo son los años entre 1910 y 1920. Cabe anotar que la investigación apunta a identificar en el ejercicio dentro del archivo a otros actores con las características expuestas, que puedan ser identificados como inversionistas o creadores de empresa, socios fundadores o sus aportes al crecimiento de la ciudad durante el dicho periodo. A continuación se describen algunos ejemplos.

Los primeros de este grupo en arribar a Colombia datan de la década de 1880, entre los cuales se destacan: Amín y Tufik Melluk, fundadores de la casa comercial A y T Melluk en Cartagena, la cual importaba telas, víveres, ferrería y a la vez exportaban oro, platino y caucho. Como describe Meisel³⁰, varios de estos comerciantes participaron en el intercambio mercantil, de procedencia árabe, los Rumie, Curi, Abuchar. Igualmente, se pretende identificar otros personajes asentados en Cartagena y el desarrollo de las empresas o proyectos en los que participaron. Para 1910 los sirios y libaneses habían establecido redes comerciales entre Cartagena y Quibdó en el Choco, para la exportación de recurso de las regiones próximas al río Atrato, el cálculo de dichos inmigrantes para la ciudad de Cartagena es de al menos 554, según datos del consulado americano, expuestos por Ripoll.

³⁰ A. Meisel, *Cartagena 1900-1950: a Remolque...* pp. 28

Duque y Suarez³¹, describen el papel de Amín Malluk en la construcción de la *Compañía explotadora del río Sinú*:

Fue constituida en Cartagena en el año de 1913 por los señores Antonio M. Martínez, Manuel Burgos, Gabriel Martínez, Prisciliano Cabrales, Diego Martínez, Amín Meluk y Enrique Escobar con un capital de dieciséis mil ochocientos oros americanos (\$16.800) y su principal actividad económica fue colocar en estado de explotación, las minas de petróleo situadas en las provincias de Lorica y Montería. A.H.C. (Escritura publica número 1274, diciembre 29 de 1.913).

Por otra parte, según Rhenals, y Florez³², Desde finales de siglo XIX, se establecieron leyes que restringían el ingreso de extranjeros de origen oriental, como chinos, hindúes y árabes, los cuales eran considerados como contrarios al progreso, por lo cual en 1912 se ordenó a los departamentos evitar la entrada de inmigrantes de origen sirio y orientales, con controles en el puerto de Cartagena. En comparación con países como Argentina y Brasil, el cual recibió mayor cantidad de inmigrantes de origen europeo, mientras el caribe colombiano la gran mayoría tenía origen sirio-libanes.

Los empresarios Europeos

De acuerdo con Arango³³, Cartagena fue la ciudad colombiana en tener planta eléctrica, la cual inicio sus funciones desde 1891, aunque algo precario, prestaba servicio público y privado, remplazando los faroles de kerosene, antes usados. El proceso de refacción y modernización fue contratado por parte del municipio al Ingeniero electricista catalán, Miguel Arquer en 1914. Cabe anotar, que el contrato de James T. Ford, desde 1905 permitía alimentar con agua limpia del arroyo de matute En Turbaco a parte de la ciudad.

³¹ Alexander Duque, Sahron Suarez, S, *Dinámica de la estructura económica y empresarial de cartagena de indias 1880 – 1930*. Trabajo de Grado, 2016, Economistas. Universidad de Cartagena, pp. 64

³² Ana Milena Rhenals y Francisco Flórez. “Entre lo árabe y lo negro: raza e inmigración en Cartagena, 1880-1930”. *Sociedad y economía*, (15),, pp. 130

³³ Silvia. “Arango Cardinal Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)”. En: *Villes en parallèle*, n°47-48, décembre 2013. Carthagène – Veracruz. Villes-ports dans la mondialisation. pp. 68-91

Así mismo el drenaje se hizo a través del entibado del Caño de san Anastasio cuyo estudio integral fue contratado en 1915 a la firma londinense Pearson & Son.

En la denominada “edad de oro” de los laboratorios” Román, la autora comenta como el proceso de tecnificación mediante la implementación de maquinaria traída del extranjero obligo a la vinculación de químicos calificados para el manejo de las mismas, entre los que se destacan alemanes: Henry Ruber, Edward Bussing y Konrand Schubert y los italianos: Calixto Giordanengo y F.E Trincherro³⁴.

Lo mismo se observa, en la introducción a las empresas de los últimos adelantos, en materia de tipografía para la tecnificación de J.V. Mogollón y Cía., la instalación en Cartagena de Víctor Sperling, oriundo de Leipzig (Alemania) como representante de la casa Heidelberg. En 1912, los Talleres Mogollón 5 prensas procedentes de Alemania, entre las que se destaca la más grande del país en ese entonces³⁵.

Otro importante actor que se debe rastrear es el arquitecto francés Gastón Lelarge, arquitecto del antiguo Club Cartagena, La Torre de la Catedral y la cúpula de la Iglesia San Pedro Claver, se comprometía a dibujar los planos pertinentes donde diera cuenta de un sistema de desagües, una urbanización donde indicara la altura de las futuras calles y plazas, así como las áreas a reservarse para jardines y edificios públicos de la gobernación y la alcaldía. Lelarge debía expresar el tipo de construcción que se podían levantar en un informe dirigido al ingeniero municipal. La idea de Lelarge fue construir un impresionante boulevard que uniría los antiguos barrios coloniales y le darían a la ciudad una vista impresionante desde los ángulos. (AHC: Gaceta Municipal de Cartagena N°941 de 20 de septiembre de 1925 “*Acuerdo Número 31*”)

Dentro de este boulevard, Lelarge visiono un nuevo edificio para la gobernación rematado con una cúpula en su eje central, al igual que un palacio municipal, un museo, un teatro, un casino y un hotel. Estos terrenos estarían demarcados por cuatro calzadas de igual

³⁴ Maryelis Rivero, “La Botica Roman en Cartagena”. En: *Credencial*. Febrero de 2013.

³⁵ R. Segovia y C. Navarro “J. V. Mogollón & Cía...”

proporción junto con cuatro paseos peatonales y un espejo de agua en la parte céntrica del proyecto. La Alcaldía de Alejandro Amador, efectuó en el año de 1925 un contrato con el arquitecto francés, que una vez aprobado por el consejo mediante acuerdo municipal, se denominó “planos de urbanización de las Plazas de la independencia y antigua carnicería”.

Finalmente, a través de la indagación de fuentes de archivo durante el periodo propuesto (1910-1920) se busca identificar otros personajes y acciones realizadas, las cuales pueden ser consideradas como de impacto al desarrollo social y urbanístico de la ciudad. Para este objetivo, se tendrá en cuenta la información arrojada por la prensa comercial y oficial (sobre acuerdos de inmigración y controles). En ese sentido se plantea identificar representantes de distintos oficios o comerciantes de procedencia distinta a cualquier lugar externo a la Republica de Colombia, radicados en Cartagena en el marco de su historia empresarial.

3. Aciertos y desaciertos de la participación extranjera en el desarrollo urbanístico de Cartagena

Durante la primera década del siglo XX, Cartagena inició su proceso de expansión urbana, impulsado por la emergencia suscitada por la participación en los mercados mundiales a través de la exportación de café³⁶. Este mismo proceso, obligó al establecimiento de una serie de medidas de salud pública y la necesidad de oxigenar la ciudad, propiciando la demolición de una parte de su cordón amurallado, permitiendo la expansión y la construcción de nuevos espacios con fines conmemorativos y comerciales para evitar la construcción de edificaciones que empañaran la belleza colonial de la ciudad. En ocasiones, surgía la preocupación por el estado de desaseo de las puertas y las alcantarillas comprendidas entre la Aduana y el Boquete, calificando como “antipatriótico” por la indiferencia y el alcance que pueda tener para con los extranjeros que visitaban. “Estos lugares, a los que se refieren, “forman la primera impresión de la ciudad y a quien viene a ella por primera vez siente el mayor desaliento y supone con razón que si la entrada es asquerosa en el resto de la ciudad debe haber todas las epidemias”³⁷.

Lo anterior, muestra una constante preocupación de los habitantes de la ciudad, sobre todo quienes realizaban actividades asociadas al comercio en el puerto, dadas las recomendaciones de entidades internacionales sobre el saneamiento de los mismos, si se quería lograr el cierre de negocios e intercambios de mercancías, hacía necesario intervenir en distintos aspectos del desarrollo urbano, como la limpieza de las calles y responder la “grito angustioso que se escapa del pecho de los 46.000 habitantes” por el agua. En 1915, Cartagena era una “triste población si acueducto”, obligada a calmar su sed en las cuaternas y pozos en las que “el pobre que bebe de ellas buscando la vida encuentra la muerte”³⁸.

³⁶ El tema del Café, ha sido ampliamente desarrollado en la historiografía colombiana, entre los que se resaltan los trabajos de Luis Eduardo Nieto Arteta, Jesús Antonio Bejarano, Álvaro Casas, entre otros. Así mismo, acerca de las peticiones sobre saneamiento, destaca el trabajo de Orozco y Ortiz, En: Martínez, A. (2010), *Historia social y cultural de la salud y la medicina en Colombia, siglos XVI-XX*, Medellín, Colombia, La Carreta Editores.

³⁷ Banco de la Republica de Colombia (Cartagena) (BRC) *El Porvenir*, 4 de Marzo de 1913, pág., 3

³⁸ Banco de la Republica de Colombia (Cartagena) (BRC) *El Porvenir*, 1 de agosto de 1915.

Después de la separación de Panamá y la complicidad de los Estados Unidos de Norteamérica, las relaciones con los extranjeros, más allá de las relaciones comerciales establecidas para la exportación del monocultivo presentaban, cierta desconfianza dadas las dinámicas establecidas por la creciente idea expansionista de los Estados Unidos a través de la conocida doctrina Monroe (1823), que no solo se esmeraba por evitar la intervención de los países europeos, sino que además buscaba dictar los lineamientos de la economía y el comercio entre los Estados suramericanos. Esta desconfianza se reflejaba en los reproches y el repudio de las inversiones que se pretendían realizar, puesto que “a los extranjeros poco le importa la suerte de esta nación”. Lo que más asombro causaba era la participación de los “criados” en la ciudad. Sobre lo cual denuncian:

El señor M.A. Vengoechea a nombre de una compañía Yanqui, ha estado comprando las fincas ubicadas en la zona bananera del Magdalena. Han vendido los señores Obregón & Co., Salcedo R., Robles Samper, F. De Castro, Gneco Coronado, Campo Serrano, Echeverría & Co., *Heilbron & Co.* Aseguran muchísimos que es la *United Fruit Company* la que por conducto del señor Vengoechea, hace la operación con el objeto de monopolizar el negocio³⁹.

En el caos de las compras de los terrenos bananeros, se resalta el descontento por la participación de connacionales en el negocio, por lo que se entiende que entre los mismos extranjeros existan intereses comunes y que “los señores de *Gerds, Stubbs & Co.* hayan hecho esa operación de compraventa con la compañía americana” y se agregan las denuncias de otros periódicos como *El Comercio* sobre las actuaciones de las compañías petroleras, en las cercanías de Pto. Colombia, Salgar y Tubará, así como en Barranquilla donde se cree existe un “desalojo gradual por parte de los extranjeros, los árabes quienes después le venderán a los yanquis”

Lo anterior indica que no todo fue color de rosa para los empresarios o empresas extranjeras que buscaban sembrar raíces en la región y el país, mostrando preocupación por la aparente formación de monopolios, para la adquisición de tierras con el apoyo de agentes

³⁹ “Absorción Extranjera” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 1 de marzo de 1912

nacionales que validaban dichas relaciones. En algunos casos, la nacionalidad del extranjero influía, sin importar sus intereses en la ciudad, como es el caso del “personaje misterioso” de nacionalidad japonesa, el cual minuciosamente se detuvo delante de los principales edificios y las cercanías de Cartagena. No se conoce a ciencia cierta su intención, pero se presenta como una baja alarma del personaje proveniente del Imperio Japonés, dado que no existe temor alguno sobre esta nación, pero del cual, si se espera mucho más, en principio averiguar concretamente su interés⁴⁰.

Igual preocupación, mostraban las autoridades europeas sobre la emigración a América, sobre los cual se discutían los medios de “preparación y capacitación al emigrante para la concurrencia económica en el nuevo mundo” en busca de perfeccionar y difundir sus enseñanzas profesionales. Entre las medidas planteadas por la Cámara de Comercio de Palma de Mallorca, tomadas en la “Asamblea Americanista” reunida en Barcelona, se resaltan:

- a) La Asistencia ó tutela de los intereses morales y materiales de los emigrantes en el exterior, procurando su adhesión mediante la acción informativa y tutelar de los consulados especialmente en los que no están construidos centros españoles
- b) Las condiciones agrícolas, sociales y políticas de los países a los cuales especialmente se dirige la emigración...
- c) Los medios de difundir los datos adquiridos y el resultado de los estudios practicados acerca de dicha materia por medio de las sociedades económicas de Amigos del país las Cámaras de comercio y agrícola y las Sociedades Americanistas, a fin de que el emigrante pueda tener antes d partir, pleno conocimiento de las condiciones del país de destino.
- d) La manera de completar y reformar las disposiciones vigentes en España sobre emigración, para convertirlas en instrumento de eficaz protección a los emigrantes⁴¹.

⁴⁰ “Personaje Misterioso” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 20 de marzo de 1912

⁴¹ “La Emigración a América” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 20 de marzo de 1912

No obstante, lo anterior, Cartagena seguía siendo uno de los puntos clave en el contacto del exterior con el Caribe y el territorio colombiano, tal como se menciona en las páginas anteriores, aspectos como la aviación, el ingreso de mercancías, de maquinarias requerían de la organización portuaria de la ciudad como un faro para las relaciones económicas y sociales del Estado con actores provenientes de otras latitudes. Por lo cual, inmigrantes que realizaban distintas actividades económicas y profesionales se establecieron en la ciudad de Cartagena. Tal como se mencionó, existía al mismo tiempo una preocupación por la emigración producida y la necesidad de conocer lo que deparará el futuro a quienes deciden dejar el continente europeo y asentarse en el territorio americano.

Para la época en cuestión, se expone en la prensa local el ejemplo de “Las Repúblicas del Sur” las cuales para atraer la inmigración europea, han señalado en el presupuesto nacional una partida que en principio permita auxiliar a las familias de inmigrantes llegados en buenas condiciones y de pequeño capital, las cuales “contribuyen poderosamente a la prosperidad de las mencionadas Republicas. La particular propuesta, señala la entrega de una porción equitativa de terrenos baldíos de forma continua por algunos años, a la espera de los beneficios que se logren generar, encausando la corriente migratoria hasta no necesitar dicha prima.

La propuesta anterior, pone de manifiesto las dificultades que se presentan al momento de consolidar proyectos de mediana o larga duración. Ante esta situación, sería un error esperar que “vinieran ciudades enteras” de inmigrantes en un solo viaje, con las torres, los parques y los automóviles. “si en vez de alcanzarlo todo un solo golpe nos convenciéramos de que más hace la constancia, iríamos paso a paso, pero avanzando siempre y así nos hallaríamos ya muy lejos, mientras que esperando el momento de realizar grandes hechos estamos quietos sin movernos de nuestro sitio”

Nuestro país está pidiendo a gritos mejores fundamento que lo pongan en el camino del verdadero progreso; pero no hay quien piense en eso y si lo hay nadie quiere escucharlo porque el tiempo se necesita para politiquear y conspirar en el silencio...casi todos los países de américa tiene leyes migratorias al amparo de las cuales vienen del viejo mundo hacia ellas población sana y productiva que allá es afilia, y en Cartagena no hay nada al

respecto...y tampoco inmensas extensiones de terrenos incultos donde pudieran hallar campo para sus energías⁴²

3.1. Inversión extranjera en el desarrollo Urbano

Para 1870, Cartagena tenía menos de la mitad de la población que tenía en 1810. En tal sentido, se resalta a personajes como Juan Bautista Mainero y Trucco, “un rico Inmigrante italiano que hace gran fortuna en las mí de oro del Choco y Antioquia y compra propiedad raíz en Cartagena como quien compra confeti⁴³.”

Se puede afirmar, dado el ejemplo de Mainero, que las contribuciones fueron por interés del progreso y desarrollo urbanístico de la ciudad o responden esencialmente a intereses particulares y económicos de las empresas o los empresarios, en especial para el Caribe, dada la marcada incidencia de inmigrantes de distintas partes del mundo desde mediados del siglo XVII, a los cuales se le reconoce por marcar un amplio desarrollo de la región a mediados de siglo XX.

Para poder participar del nuevo tráfico entre los dos océanos con la llegada del nuevo canal de Panamá el puerto debía adecuarse, por lo cual el gobierno contrata a los ingleses de la firma Pearson & Limited, los cuales recomendaron demoler parte de las fortificación, desde la torre del Reloj hasta el Baluarte San Pedro Mártir, para dar paso al secado de la Matuna, convirtiéndose medio siglo después en un importante sector comercial de la ciudad de Cartagena. De tal forma se pudo evitar que se siguieran construyendo edificios como el Andian y otras Yervas dentro del sector amurallado”⁴⁴. En el año 1905, el gobierno

⁴² “Proposición presentada” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 23 de marzo de 1912

⁴³ Rodolfo Segovia, “Atlas histórico de Cartagena de Indias: Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad”. *Credencial Historia*, 2001, pp. 134

⁴⁴ R. Segovia, *Atlas histórico de Cartagena de Indias...*

nacional contrató la captación, transporte y distribución de agua, proveniente de las colinas de Turbaco al Ingles James T, Ford. El líquido es suministrado de forma muy precaria “en vuelta en un reguero de pleitos con el contratista”.

3.2. El Caso de Alexandre Hortlaint

El primero de marzo de 1911, el señor alcalde del Distrito de Cartagena Alfonso A Carrión recibió por parte del concejo municipal de forma unánime la proposición de un proyecto de acuerdo sobre un empréstito municipal. El mismo fue publicada mediante volantes para la opinión del público en general, en la publicación de dicho contrato se encargaron: el personero municipal el Dr. Miguel Gómez y Alexánder Horlanit (Belgica) representante de la Casa Banearías de belgas.

En dicho contrato se estaría suministrando al municipio la suma de nada más y nada menos que dos millones de francos. En términos generarles, “el contrato el bastante atractivo ya que difícilmente se pueden concebir mejores condiciones con Europa para empréstitos de tercer orden en la vía política como son los municipios”. En otras circunstancias no se habría vacilado tanto en aceptar, pero el municipio ya tenía un contrato pendiente con el Sr. Infante también para un empréstito, ya que el descuento inicial aseguraba el Sr. Horlaint aunque su oferta superaba en plazo a la del Sr. Infante puesto que el Sr Horlaint señalaba 10 años y infante según su agente Gasparín ofrece que las amortizaciones empezarán después de 16 años de contrato y ya entregado el empréstito⁴⁵.

En general el contrato presenta las siguientes condiciones:

1. Horlaint se compromete a conseguir en Bélgica paga el municipio de Cartagena que en adelante se llamará el municipio el préstamos de 2,000.000 frc sobre las siguientes bases

⁴⁵ “Empréstito Municipal” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 6 de marzo de 1912

Horlaint obrando como agente especial del Municipio contratará con banqueros belgas el empréstito concedido con un descuento del 15% y estipulado un interés anual del 5% de modo que el Municipio reciba como líquido el empréstito 1,700.000 frc y pague anualmente por concepto de interés 100.000frc

2. Los gastos de la emisión del empréstito serán por cuenta de los prestamistas, Hortalint no exige comisión alguna al Municipio por la contratación del empréstito y los gastos que hasta ahora haya hecho y que los haga después, serán de cargo de los banqueros
3. Mientras el empréstito ó parte de él esté sin pagar el municipio no podrá concebir al público servicio gratis, bien sea de puestos y tiendas del mercado ó servicio de luz eléctrica, ni podrá reducir las tarifas vigentes en el mercado.
4. Mientras en el empréstito ó parte de el este sin pagar, el municipio no podrá crear ni dar concesiones para crear un nuevo mercado que haga competencia al actual ni una nueva planta eléctrica, y si los creadores quedan hipotecados con sus rentas liquidas para responder el empréstito de que se tarta en el presente contrato.
5. El pago de los intereses estará exento de todo impuesto y si posteriormente fuerte gravado por la nación ó el departamento, el gravamen será de cargo del municipio.
6. El municipio da concesión por un término no mayor de 40 años, a Horlaint para ofrecer un tranvía eléctrico que comuniqué esta ciudad con un tranvía en Manga, Pie de la popa, Cabrero. conforme a las estipulaciones que se hagan en el contrato.
7. Horlaint acepta y los banqueros con quienes él contrate el empréstito aceptaran expresamente la disposiciones de las leyes Colombianas, bajo cuyo amparo celebra este contrato y especialmente las contenidas en la ley de 145 de 1888 sobre extranjera y naturalización.
8. El municipio está autorizado para contratar empréstito por ministerio del artículo 18 de la ley 20 de 1908 que a la letra dice: "Los consejos municipales podrán, con autorización de gobierno, contratar empréstitos dentro o fuera de la República para emplearlos exclusivamente con sus mejores materiales de urgente necesidad pública. con tal fin el gobierno no podrá autorizarlos para gravar con cauciones los bienes que le pertenecen y pignorar sus rentas municipales fin de asegurar la devolución de los capitales que obtengan y el pago de los respectivos intereses.
9. Este contrato necesita para su validez la aprobación del consejo Municipal de este distrito.

10. Si pasados 90 días desde la aprobación de este contrato y su legalización por el consulado de Bélgica en Cartagena, no se hubiera hecho efectivo el empréstito se entenderá caducado sin necesidad de aviso por parte del Municipio.

Inmediatamente Horlaint haya firmado el contrato con los banqueros se avisará por cablegrama al presidente del consejo municipal y consiguientemente hará que los banqueros pongan a la orden del municipio 5 días después en un banco de Bélgica la suman de 400.00 francos⁴⁶.

Luego de que el municipio reciba la expresada suma garantiza el empréstito de 2,000.000 frc con sus intereses en 1mer grado a favor de los prestamistas y sus rentas liquidas sobre *La planta Eléctrica* y sobre el derecho que tiene el *Teatro Municipal* y sus rentas liquidas. A Holaint se le remitirá una copia hipotecaria dicha copia será entregada a los prestamistas y estos imprimirán bonos con el valor del presupuesto (2,000.000 frc). 30 dias⁶ después de los bonos los prestamistas pondrán a disposición del municipio en la tesorería municipal de Cartagena la suma de 1,300.000 frc

El municipio deberá pagar a una institución de crédito belga los intereses que emitan los bonos a razón de 5% anual, los pagos se harán por oro en semestres vencidos, el municipio pagará el interés de sobre el valor total de los bonos desde la fecha de ellos y 10 años después darán principio a la amortización acumulativa del 1% anual sin que este 1% haga parte del interés. El interés que ganen los bonos amortizados iban en aumento de la amortización anual hasta el pago total del empréstito.

Los bonos que deben presentarse en la amortización serán designados por sorteo, los bonos así designados que no se presenten en la fecha señalada en la diligencia de sorteo respectiva no ganarán intereses de ese día los sorteos se harán en Cartagena 4 meses antes del día que deba hacerse la amortización y el resultado de dichos sorteos se publicará en dos periódicos financieros belgas por avisó del municipio 30 días después. El municipio

⁴⁶ “Empréstito Municipal” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 5 de marzo de 1912

podrá en cualquier tiempo aumentar el fondo de amortización o cubrir la totalidad del empréstito pero en cualquier caso deberá avisar con 6 meses de anticipación por medio de la prensa belga.

La figura del Belga Alexander Horlaint, también se observa en la proposición para la construcción del ferrocarril de Tolú a Toluviejo hecha por los señores Patrón, García y Pizarro. Igualmente, el señor Horlaint, quien presenta otra propuesta propone hacerlo hasta la ciudad de Sincelejo. La asamblea en ambos casos se encuentra perpleja al tener que decidir entre la propuesta de un tramo extra y la solidez de la primera propuesta, respaldada por la firma de personas conocidas⁴⁷.

En otra polémica, suscitada, en cuanto a la censura del contrato entre Gómez y Horlaint, sobre el tranvía con tres fundamentos, a saber:

1. Porque compromete a nuestra nacionalidad, ya que la línea del tranvía tendría que pasar por Bocagrande, Propiedad de un yanqui y esto obligaría al empresario a enajenarla a una empresa norteamericana, sino al mismo gobierno.
2. Por qué el municipio dejó de ganarse \$ 200.000 oro, que hoy le ofrece el señor infante como precio de la concesión⁴⁸.

La afirmación sobre la supuesta propiedad del Sr, Coleman se responde días después, explicando que no está dispuesto a vender Bocagrande, especificando que no ha recibido “propuestas de compra de nadie” y explica que, “Bocagrande en su totalidad no pertenece al Mr. Coleman, porque otra parte es del doctor Franc, que como yo es súbdito inglés, pero si Urbano o cualquiera otra persona quiere hacer una propuesta para comprar la parte de Mr. Coleman aquí nos tiene a sus órdenes para recibirlas:

⁴⁷ “Ferrocarril de Tolú a Toluviejo” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 23 de marzo de 1912

⁴⁸ “La Cuestión de Bocagrande” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 9 de abril de 1912

Por Clausula 5^a del contrato en referencia se determinan las vías que ha de recorrer el tranvía dentro de la ciudad: Del Boquete de la Carnicería al Teatro Municipal y se prescribe que las demás visa serán determinadas de común acuerdo por el consejo municipal y la empresa. Por qué, pues asegura el articulista que el tranvía ha de ir de grado o por fuerza a Bocagrande...Si ha de ser un barrio nuevo dotado de hoteles, balnearios, jardines y hospitales los...que estén al frente del Distrito en la época de ese anhelado progreso, verán si hay o no Peligro en llevar el tranvía a las tierras de Mr. Coleman.⁴⁹

⁴⁹ “Concesión Horlaint”” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 26 de marzo de 1912

Conclusiones

La expansión de Cartagena, hacia el territorio que históricamente se denominó extramuros, no solo fue importante para los interesados en la salubridad pública, sino que permitió la participación de distintas personas en diferentes rangos de la sociedad, desde actores gubernamentales, elites urbanas, hasta empresas extranjeras y empresarios provenientes de diferentes latitudes, entre los que se identifican, europeos entre italianos y franceses, japoneses, sirios-libaneses y estadounidenses.

Con el crecimiento del puerto, el desarrollo del monocultivo del café y las modificaciones estructurales de orden urbano, la construcción de nuevos espacios, nuevas vías, sistemas de acueducto, edificaciones y el uso de la electricidad, varias compañías y miembros de sus personales echaron raíces en el territorio participando de distintas formas en el desarrollo de los planes y las discusiones sobre las necesidades emanadas del progreso urbanístico necesario para la época (1910-1920).

Es evidente, que existía una necesidad de esa inversión, que a la postre resultaba importantes para los gobernantes que veían en el interés de invertir una oportunidad para avanzar en los proyectos como para los beneficiarios, miembros de la sociedad de la época quienes presentaban quejas sobre el mal estado de la ciudad y la mala impresión que causaba una ciudad sucia, sin acueducto, con calles destapadas, que repelía el interés de los foráneos que querían visitarla.

El caso del intermediario Belga Alexandre Horlaint, es un claro ejemplo de la participación de los extranjeros en proyectos urbanísticos y el interés de entidades financieras por participar. Es caso muestra las candentes relaciones entre los propietarios de tierras como Mr. Coleman (Bocagrande), los cuales, necesariamente tomaban partido de los intereses comunes sobre la construcción de diferentes proyectos, como vías férreas, el tranvía o carreteras que conectaran con los municipios cercanos.

Este trabajo, abre una discusión permanente acerca del papel de los inmigrantes en los cambios que por orden coyuntural obligan a las administraciones a considerar la pertinencia de las inversiones en materia de infraestructura y a la consolidación de alianzas con la comunidad internacional. Estos capitales extranjeros resultan beneficiosos para la ciudad, en la medida que los inversionistas también se reconozcan como miembros de la misma, por tanto, en diferentes periodos de análisis se deben determinar la participación de dichos actores en la construcción del Estado. La historia de las empresas y del empresariado, le debe mucho a los personajes que facilitaron la llegada de ideas que influyeron en las políticas, tanto en el impacto social como en el mercado, al igual de los nacionales que lograron conectarse con la cultura de otros países, permitiéndoles generar ideas innovadoras a su regreso.

Fuentes Bibliograficas

Alberto Escobar, Hugo Delgadillo, Marcela Cuellar Y Rodolfo Ulloa, “Gaston Lelarge: Itinerario de su obra en Colombia”. 1st ed. Bogota: *Alcaldia Mayor Secretaria de Gobierno*, p.256.

Alexander Duque, Sahron Suarez, S . *Dinámica de la estructura económica y empresarial de cartagena de indias 1880 – 1930*. Trabajo de Grado, 2016, Economistas. Universidad de Cartagena, pp. 64

Adolfo Meisel, “Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional. 4th ed. Banco de la Republica, Cartagena, 1999, p.65.

Ana Milena Rhenals y Francisco Flórez. “Entre lo árabe y lo negro: raza e inmigración en Cartagena, 1880-1930”. *Sociedad y economía*, (15),, pp. 130

Andres Pajaro, *Historia del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena 1919-1946: Su génesis y Desarrollo*. Trabajo de Grado, 2013. Universidad de Cartagena.

Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, CSIC - Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2002, pp. 323

Carlos Dávila Ladrón de Guevara, “Hacia la comprensión del empresariado colombiano”, En: En empresas y empresarios en la historia de Colombia Siglos XIX – XX, En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, Pp. XIII.

Eduardo Lemaitre. *Historia General de Cartagena, Tomo IV La República. Bogotá, Canal Ramírez Antares ed., 1983.*

Eduardo Posada Carbó, “Empresarios y Ganaderos en la Costa Atlántica 1850-1950, En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, pp. 61

Estefan Rinke, “Amalgamarse al alma de Colombia»: Scadta y los principios de la aviación en Colombia”. 1919-1940. *Revista Innovar Journal Revista De Ciencias Administrativas Y Sociales*.2010 Número 10, p. 8-30

Eugenio Torres Villanueva, *Funciones empresariales, cambio institucional y desarrollo económico*. En empresas y empresarios en la historia de Colombia Siglos XIX –

- XX, En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003.
- Gloria Bonilla Vélez, “Vínculos parentales y afectivos de familias migrantes del caribe colombiano a Venezuela, En: *El Taller de la Historia*, Vol. 4, Núm. 4, 2012, PP., 276-292
- Jaime Alberto Gómez Walteros, “La migración internacional: teorías y enfoques, una mirada actual”. *Semestre Económico*, No. 13 (26), pp. 83.
- Jorge Orozco y Juan Manuel Ortiz, “ La dudosa ortografía: Cuerpos antihigiénicos y Espacios Insalubres” En: Martínez, A. (2010), *Historia social y cultural de la salud y la medicina en Colombia, siglos XVI-XX*, Medellín, Colombia, La Carreta Editores.
- Lorena Guerrero Palencia, “Imaginario urbanos en Cartagena: Visiones y proyectos de ciudad” 1910-1925. Tesis de grado para optar el título de historiadora, *Universidad de Cartagena*, 2008.
- Marcelo Bucheli Gómez, “Tras la visita del señor Herbet: United Fruit Company, Elites locales y movimiento obrero en Colombia (1990-1970),”. En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, pp. 737
- María M. Aguilera Díaz y Adolfo Meisel Roca. *La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura*. Cartagena. Banco de la República. Centro estudios económicos regionales. 2004. Pág. 16.
- Mariurka Maturell Ruiz, “La Historiografía de las Migraciones. Un análisis a los textos publicados por la Editorial el Mar y la Montaña en Guantánamo”, En: *Revista Caribeña de Ciencias Sociales* (octubre 2016).
- Maryelis Rivero, “La Botica Roman en Cartagena”. En: *Credencial*. Febrero de 2013.
- Rodolfo Segovia, “Atlas histórico de Cartagena de Indias: Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad”. *Credencial Historia*, 2001, pp. 134
- Rodolfo Segovia y Claudia Navarro “J. V. Mogollón & Cía. (1900-1930) Rayando Papel”. En: Carlos Dávila L de Guevara (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*, Bogotá, Editorial Norma/CEPAL, 2003, pp.705.
- Silvia. “Arango Cardinal Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)”. En: *Villes en parallèle*, n°47-48, décembre 2013. Carthagène – Veracruz. Villes-ports dans la mondialisation. pp. 68-91

Salomón Kalmanovich, Economía y Nación, Una breve historia de Colombia, *Coedición Cinep, UN, Siglo Veintiuno editores*, Medellín, 1989, p, 238.

“Sociedad Comercial” En: Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 24de marzo de 1912

Archivo y Prensa

AHC. *Diario El Porvenir*. Número 5276.18 de noviembre de 1915. “*La exposición de Cartagena*”

AHC. *Diario de la Costa*. N° 1082. 17 del 17 de septiembres de 1920, “*Las Plazas de Cartagena*”

AHC, *Gaceta Municipal*, Acuerdo N° 20 de 1935.

“Cartagena en el siglo XX Breve cronología urbana”, *El Universal*, Cartagena, 2 de octubre de 2011

Banco de la Republica de Colombia (Cartagena) (BRC) *El Porvenir*, 4 de Marzo de 1913, pág., 3

Banco de la Republica de Colombia (Cartagena) (BRC) *El Porvenir*, 1 de agosto de 1915.

“Absorción Extranjera” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 1 de marzo de 1912

“Personaje Misterioso” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 20 de marzo de 1912

“La Emigración a América” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 20 de marzo de 1912

“Proposición presentada” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 23 de marzo de 1912

“Empréstito Municipal” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 6 de marzo de 1912

“Empréstito Municipal” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 5 de marzo de 1912

“Ferrocarril de Tolú a Toluviejo” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 23 de marzo de 1912.

“Concesión Horlaint” En Biblioteca Bartolomé Calvo (BBC), *El Porvenir*, Cartagena, 26 de marzo de 1912.

AHC. “Por Cartagena”. En: *El Porvenir*. Noviembre 6 de 1913. T

AHC. “Los comerciantes del porvenir”. En: *El Porvenir*. Diciembre 19 de 1913. T