

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA		
CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION		
FORMA DE ADQUISICION		
Compra _____	Donación <u>^</u>	Canje _____ U. de C. _____
Precio \$ <u>10.000</u>	Proveedor <u>U. DE. C.</u>	
No. de Acceso <u>117354</u>	No. de ej. _____	
Fecha de ingreso: DD <u>25</u> MM <u>07</u> AA <u>08</u>		

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: *BERTA BEATRIZ RACERO AGUAS*

TÍTULO: *"Empresarios y Ganaderos en el Estado de Bolívar: Luis y Pedro Vélez Racero, 1888-1909".*

CALIFICACIÓN

APROBADO


JAIRO ALVAREZ JIMÉNEZ
Asesor


ROICER ALBERTO FLÓREZ BOLÍVAR
Jurado

Cartagena, Julio 25 de 2008

T
923
V543e

EMPRESARIOS Y GANADEROS EN EL ESTADO DE BOLIVAR: LUIS Y
PEDRO VELEZ RACERO, 1888 - 1909

BERTA BEATRIZ RACERO AGUAS

PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
JUNIO DE 2008
CARTAGENA

**EMPRESARIOS Y GANADEROS EN EL ESTADO DE BOLIVAR:
LUIS Y PEDRO VELEZ RACERO, 1888 – 1909**

BERTA BEATRIZ RACERO AGUAS

**Monografía de grado presentada como requisito para optar al título de
Historiador**

**Asesor
Jairo Álvarez**

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
JUNIO DE 2008
CARTAGENA**

AGRADECIMIENTOS

A Jehová Dios, mi creador, mi sustentador y mi fortaleza

*A mis padres por su apoyo incondicional y
por su ayuda Para hacer de este sueño una realidad.*

*A mi gran amiga Marta Rosa y a su hijo
Daniel Santiago, Gracias por todo su apoyo.*

*A Alba Montenegro y a Edgar Carlosama,
Gracias por todo el animo y apoyo brindado.*

*A todo el cuerpo de profesores de la facultad
de ciencias humanas, por sus enseñanzas
y directrices y a todas aquellas personas
que de una u otra forma hicieron posible la
realización de este trabajo*

5

DEDICATORIA

*A mis padres, Ramiro Racero y Nubia Aguas
Por instruirme y guiarme en la vida
A mi esposo e hijos*

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
1. LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA Y NEOGRANADINA	9
1.1 Colombia: afán exportador	11
1.2. Proteccionismo: una nueva opción	17
1.3. Otros productos dinamizadores	20
2. CARTAGENA: EPICENTRO COMERCIAL DEL ESTADO DE BOLIVAR Y SUS EMPRESARIOS	24
2.1 Canalización del Dique: reactivación comercial de la ciudad	34
2.2. Economía agropecuaria y política económica	38
3. EL ESTADO DE BOLIVAR: EJE DE ACCION EMPRESARIAL DE PEDRO Y LUÍS VÉLEZ RACERO, 1888 - 1909	42
3. 1. Los herederos de Pedro Vélez Martínez	48
3.2. Aspectos políticos y redes sociales	50
3.3. Relaciones internacionales de los Vélez Racero	54
3.4. Ganadería y otros negocios.	56
CONCLUSIONES	61
FUENTES PRIMARIAS	65
BIBLIOGRAFÍA	66



EMPRESARIOS Y GANADEROS EN EL ESTADO DE BOLIVAR: LUIS Y PEDRO VELEZ RACERO, 1888 – 1909

INTRODUCCIÓN

Los estudios sobre empresarios y las condiciones que permitieron el fortalecimiento de sus negocios, son de gran importancia para la historia económica, ya que estos individuos, como lo dijera Schumpeter, de alguna forma, fueron portadores de los mecanismos de cambio y de desarrollo dentro del desenvolvimiento social y económico. La vida y las vicisitudes económicas experimentan cambios continuos que pueden transformar con el tiempo, y por pasos infinitamente pequeños, una tienda en un gran almacén.¹ Sin buscar caer en exaltaciones de sus acciones o en visiones idílicas y apologéticas, no se puede negar que estos hombres fueron agentes de cambio que ejercieron una influencia en la economía colombiana y en otras esferas de la sociedad local, regional y nacional.

Precisamente, este artículo busca indagar sobre la vida económica y política de los empresarios Luis y Pedro Vélez Racero. La idea central es conocer la contribución de estos en el desarrollo de Cartagena y al hoy Departamento de Bolívar, y como, a la vez, esta fue el eje de múltiples actividades económicas en las dos últimas décadas del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. Este

¹ SCHUMPETER, Joseph. *Teoría del desenvolvimiento económico*. México. Fondo de Cultura Económica. 1944. p. 72

período es considerado por la historiografía colombiana como un momento en el que se realizaron profundas transformaciones sociales, económicas y políticas, que implicaron el advenimiento de un estado centralizado y la modernización económica del país con el despegue de una fase de industrialización y la consolidación de un proceso agro exportador alrededor del café. Además la debilidad estatal en términos institucionales y de recursos fiscales, permitió a los empresarios tener un margen de acción para impulsar un proyecto de modernización.²

Lo que se persigue en estas páginas no es mirar al individuo, sino, como dijera Edward H. Carr, observar "lo que hay de general en lo único". El estudio se inscribe dentro la línea investigativa de la historia empresarial, rama de la historia económica que se ha perfilado como campo de la investigación académica en los últimos tiempos en Latinoamérica, aunque con un mayor desarrollo en Argentina, México y Brasil que en los países andinos, en los cuales Colombia supera a Venezuela y Perú. En la historiografía colombiana ya se ha considerado al empresario como un objeto legítimo de investigación, que puede enfocarse con

² GUERRIERO R, Amado y AVELLANEDA, Maribel. "La elite empresarial de Santander (1880-1912)" En: DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos (compilador). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia, Siglos XIX - XX. Una colección de estudios recientes*. Ediciones Uniandes, Bogotá, Grupo editorial Norma S.A., 2003, p. 143

rigor, y el tema del empresariado es visto hoy como una veta abierta a la investigación histórica.³

A través de Luis y Pedro Vélez Racero, el interés de este artículo es comprender de alguna forma y desde esta particular perspectiva, los procesos de la vida política, social y económica de Cartagena y el Estado de Bolívar a finales del siglo XIX y primeros años del siglo XX. La idea es contribuir al conocimiento de estos actores de la sociedad, que no han sido estudiados, a pesar de que contribuyeron, de una u otra forma, al engranaje y construcción de nuestra sociedad, ya que tuvieron una relevancia y una participación activa en la política regional y nacional de su época.

Teniendo en cuenta y partiendo de la idea que el empresario se convierte en una especie de agente social de cambio que se encuentra imbuido y sustentado en unas condiciones históricas específicas, se le ha otorgado gran importancia a conocer el contexto histórico en que se desarrollaron estos personajes, los factores que permitieron la consolidación de la elite local, la forma como esta elite se conectó y relacionó, mediante sus actividades, con las corrientes económicas, políticas e intelectuales del occidente europeo y Norteamérica, que eran los agentes del desarrollo, y que condujo a que se establecieran nexos directos con

³ *Ibid.* p. 5. Ver también SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio y CONDE C, Jorge. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*. Barranquilla. Ediciones Uniaatlantico. 1993.

las naciones líderes de ideología liberal, influyendo, en cierta forma, en la configuración del "modo de pensar" de un grupo importante de la clase dirigente.

El artículo está dividido en tres partes: la primera muestra el panorama latinoamericano y su relación con la economía mundial, la participación de Colombia en el mercado internacional y los esfuerzos por vincularse de manera estable a este mercado, buscando con ello un nuevo sistema que le permitiera acoplarse a los cambios que la industrialización en otros espacios del planeta estaba generando; es decir, insertarse dentro de las exigencias que las naciones del Atlántico norte demandaban. Se analizan, entonces, los alcances obtenidos y las limitaciones que tuvo Colombia en su empeño de consagrar esta idea.

La segunda parte se encarga de estudiar la región sobre la que asentaron sus negocios los señores Vélez Racero. Se concentra en la configuración de la misma y muestra como esta fue un foco y eje de múltiples actividades de tipo económico, que le dieron una nueva dinámica al desarrollo, entre ellos la posibilidad de la aparición de nuevos productos en la economía de exportación que, a la vez, servían para integrar, aunque en forma parcial, el mercado interno. También se miran los factores que permitieron el desenvolvimiento de los empresarios y las oportunidades dadas a través de las políticas económicas que se implantaron dentro de la administración del Estado.



Una tercera y última parte se detiene a examinar como fue el surgimiento de los empresarios Luís y Pedro Vélez Racero; sus orígenes, los vínculos que les ayudó en su surgimiento para lograr una posición destacada en la región. Se revisan también las diversas actividades en las que incursionaron y sus participaciones en la política local y nacional. Un aspecto a resaltar es la contribución de estos empresarios al sistema fluvial y de navegación regional, elemento de gran importancia para la integración económica del país. También se estudian las relaciones internacionales que mantuvieron, los efectos de estas en la introducción de innovaciones, y el resto de actividades económicas que hicieron posible la acumulación de capital, como por ejemplo la ganadería, actividad bastante difundida en la región durante la época que se estudia.

Para la realización de esta investigación se procedió al análisis de fuentes documentales de la época de variada procedencia. Se hizo la revisión de los Protocolos Notariales, fuente últimamente valorada en el mundo historiográfico. Pero también fue importante el estudio de una parte de la prensa oficial y comercial que reposa en el Archivo Histórico de Cartagena. A esto se le suma la exploración realizada a la sección "miscelánea", perteneciente a la colección de libros raros y manuscritos de la Biblioteca Luís Ángel Arango. Todas estas fuentes documentales, ayudadas del apoyo central que brinda la bibliografía existente sobre el tema, permitieron reconstruir la vida de los empresarios estudiados,

especialmente su faceta económica y política, así como la multiplicidad de actividades en las que incursionaron.

1. LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA Y NEOGRANADINA: INTERES POR VINCULARSE AL MERCADO MUNDIAL EN EL SIGLO XIX

Si bien es cierto que después de la independencia de los nacientes estados hispanoamericanos frente al imperio español se estableció una nueva relación entre la economía regional del hemisferio y la economía mundial, fue hasta mediados del siglo XIX cuando se dio una incorporación más completa entre estas. El viejo sistema colonial se desintegró, estableciéndose una relación comercial directa entre las antiguas colonias y Europa, sobre todo con Gran Bretaña⁴, y aunque existía un desequilibrio comercial desventajoso para la economía latinoamericana en comparación con la del mundo exterior, ya en 1870 empezaron a notarse los primeros signos de un cambio más favorable para el comercio de nuestra América.

La economía mundial en expansión buscó nuevos mercados, dándose lo que algunos han llamado el cambio de hegemonía y lo que por otro lado se denominó una dependencia mutua, ya que la demanda creciente del mercado exterior que se presentó en Europa al llegar a su apogeo la revolución industrial en la segunda

⁴ HALPERIN DONGHI, Tulio. "Economía y sociedad". En: BETHELL, Leslie (Ed.) *Historia de América Latina*. Barcelona. Crítica / Cambridge. 1992. p. 3.

mitad del siglo XIX, amplió el consumo de materias primas y productos alimenticios que empezaron hacer indispensables para su población productos propios de las emergentes economías de la región como el café, el té, el azúcar, el algodón, el añil, la quina y el tabaco⁵.

Inglaterra empezó a comercializar directamente con Brasil, Chile, Perú y el resto de la América del sur española. Las necesidades de la economía británica forzaban a los comerciantes a que expandieran el mercado, cuyos límites se hacían evidentes cuando no había demanda local⁶. No obstante, a pesar de esa relación nueva, no se puede olvidar que el desarrollo histórico de las economías internacionales es ante todo el del surgimiento de estructuras socioeconómicas diferentes y que el origen histórico de las formaciones capitalistas "subdesarrolladas", "dependientes" o "periféricas" no es independiente del proceso histórico por medio del cual las economías avanzadas han alcanzado su madurez⁷.

⁵ OCAMPO, José A. *Colombia y la economía mundial, 1830 -1910*. Bogotá. Siglo Veintiuno Editores. 1984. p. 13.

⁶ HALPERING DONGHI, Tulio. *Op cit.* p. 10

⁷ OCAMPO, José A. *Op cit.* p. 24.

En ese primer periodo de vida independiente de los estados latinoamericanos se demostró que no podía darse por sentado el desarrollo de las exportaciones de productos en presencia de un estímulo externo favorable. Los obstáculos seguían siendo considerables y aunque las esperanzas de un rápido avance económico en América latina se basaba en una integración más directa a la economía mundial por medio de la exportación de productos y la importación de capitales, la debilidad política constituyó una gran desventaja. Hasta un estado aparentemente fuerte como la Argentina, carecía del necesario consenso político para aplicar con éxito un conjunto de medidas político- económicas coherentes. Y aunque la evolución de la economía mundial ofreció una gran oportunidad a los exportadores de productos primarios, después de 1850, el desempeño de las exportaciones dejó mucho que desear. Casi todas las naciones experimentaron periodos de auge, que luego fueron parcial o totalmente anulados por depresiones⁸. Pasaremos ahora a analizar el desempeño de Colombia durante este periodo de transición, para conocer esencialmente la manera como se vinculó al mercado mundial y los resultados que esto tuvo en su desarrollo económico y político.

1.1 Colombia: afán exportador

La situación de Colombia después de su emancipación a comienzos del siglo XIX no fue la mejor. Después de tanta tensión y lucha lo que pareció quedar como

⁸ BULMER - THOMAS, Victor. *La Historia económica de América Latina desde la independencia.*

herencia fue ruina y destrucción; de allí la necesidad de establecer un nuevo orden social y político que permitiera el avance y el progreso de la joven nación. Estudiosos de este periodo como Hermes Tovar Pinzón consideran que lo que se presentó durante la época fue una lenta ruptura con el pasado colonial, y que la Independencia dio al traste con mucho de los anhelos de los empresarios vinculados tanto con la agricultura como con la ganadería y otras actividades de la economía neogranadina. Arruinó vidas y bienes de importantes empresarios y sectores de la economía colonial⁹; de allí la imperiosa necesidad de reconstruir y reordenar el naciente estado, cosa que no fue nada fácil. Aunque se buscaron nuevas perspectivas de mercado fue solo en la década del treinta del siglo XIX cuando se empezaron a dar los primeros pasos sistemáticos para reorganizar la economía nacional y orientar, por ejemplo, el sector agrario hacia aquellos productos que ofrecieran mejores perspectivas de desarrollo¹⁰.

Pero a pesar de este último interés, en términos generales durante la primera mitad del siglo XIX Colombia se vio rezagada en gran medida como país exportador si se le compara con otros países latinoamericanos, y además el pobre crecimiento del comercio exterior malogró los intentos por integrar un mercado interno de carácter nacional. En comparación con países del hemisferio como

⁹ TOVAR PINZÓN, Hermes. "La lenta ruptura con el pasado colonial, 1810 - 1850" En: OCAMPO, José A. (Comp.) *Historia Económica de Colombia*. Santa fe de Bogotá. Tercer Mundo editores - Fedesarrollo. 1988. p. 91.

¹⁰ *Ibid.*



Uruguay o Argentina e incluso con Venezuela o Ecuador, Colombia estaba relativamente atrasada como exportadora de productos tropicales y materias primas, que al inicio se reducía casi que exclusivamente al oro. Aunque desde 1820 hasta fines de la década de 1860, el periodo de mayor desintegración económica y política, el país buscó sin mayor éxito productos de exportación adecuados a sus necesidades de divisas, y solo el tabaco, a partir de 1845, registró una cierta medida de éxito¹¹.

Como anotamos Colombia no solo afrontaba el problema de la integración al mercado mundial; era necesario también una integración interna, tanto política y económica como territorialmente. Además, su pobre condición para beneficiarse del auge del comercio europeo no le permitió alcanzar los niveles necesarios para un desarrollo estable. "El país se mantenía desvertebrado sin poder organizar ningún frente de trabajo para la exportación como no fuera la minería antioqueña, hasta cuando la ocupación latifundista de las tierras bajas que rodeaban a Bogotá comenzada desde los años 40, empezó a conformar a ambos lados del río Magdalena sembradíos de tabaco"¹². En efecto, este producto agrícola le dio al

¹¹ PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá. Norma. 2002. p. 28

¹² KALMANOVITZ, Salomón. *Economía y Nación. Una breve historia de Colombia*. Bogotá. Siglo XXI Editores. 1986. p. 134

país un gran impulso en su desarrollo económico y en el intento por jalonar la modernización, lográndose experimentarse a través de este una serie de auges exportadores no solo de la hoja, sino también y en menor medida de productos como la quina y el añil.

Sin embargo, es hacia fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX y a raíz de la aparición del café como producto exportador, cuando se permite realmente que en Colombia se presente una importante acumulación de capital que logró incidir en el desarrollo de algunas regiones y en la consolidación de algunas economías portuarias. A la vez, la comercialización del café pudo ofrecer un gran incentivo para la integración de los mercados internos, destacándose la importancia que aún representaba el río Magdalena como la arteria principal para interconectar al país y a partir de los puertos marítimos comunicarse con el exterior. No obstante, a pesar de esta especie de repunte del desarrollo nacional, en palabras de José Antonio Ocampo, era necesario pasar de una economía local que miraba hacia un mercado interior reducido, a una economía de mercado ampliado, un mercado internacional¹³.

En todo el debate económico que se presentó en Colombia durante el siglo XIX se debe tener en cuenta el papel que jugaron en esto sus elites o sectores dirigentes frente a la recepción de las ideas político – económicas llegadas del exterior. La

¹³ OCAMPO, José A. *Op cit.* p. 14

participación en la agricultura de exportación colocó a muchos dirigentes colombianos de lleno y en relación con las corrientes económicas, políticas e intelectuales que en Europa y en Norteamérica se desarrollaban. Los nexos directos con las naciones líderes de la ideología liberal modelaron el modo de pensar de un grupo de la clase dirigente que se habían dedicado a la exportación de bienes primarios y a la importación de manufacturas extranjeras¹⁴. A pesar de que esta tesis reducida ya ha sido revisada por distintos historiadores, y aunque rebasa nuestro interés, algunos visiones tradicionales suponen que después de 1850 se dio el fortalecimiento de este grupo de comerciantes, germen de una clase burguesa y un artesanado vigoroso que hicieron su aparición en el escenario político y social, formando un naciente partido, el liberal. En contra punto con estas fuerzas, la vieja clase terrateniente, el clero y las familias de abolengo, de acendrada formación católica, se agruparon en torno al que luego sería el partido conservador. Las ideologías de uno y de otro no estaban claramente diferenciadas, ni representaban intereses de clases sociales homogéneos. Las discrepancias en materia religiosa y educativa fueron suficientes para alimentar violentos conflictos¹⁵.

¹⁴ BERGQUST, Charles. *Café y conflicto en Colombia, 1880 -1910. La Guerra de los mil días: sus antecedentes y consecuencias*. Medellín. Fondo rotatorio de publicaciones FAES. 1981. p. 7

¹⁵ ARRUBLA, Mario. *Colombia Hoy*. Bogotá. Siglo XXI Editores. 1981. p. 38.

Al mirar la situación de la sociedad neogranadina, a mediados de siglo los liberales se horrorizaban ante las restricciones que existían a la libertad e iniciativas individuales y que fueron heredadas de la colonia. Sin embargo, la hegemonía del pensamiento y políticas liberales, desde esta misma época caracterizó la historia de la nación durante el siguiente cuarto de siglo. Después de 1875 la agricultura de exportación entró en un periodo de rápida decadencia, y a comienzos de la década de los 80 este sector entró en crisis¹⁶.

Este panorama nos permite ver de forma somera el afán de la emergente nación por adoptar un nuevo sistema que le permitiera acoplarse con los cambios que la industrialización estaba generando y a las exigencias que las naciones del Atlántico norte demandaba. Y aunque no se hubiese logrado el éxito deseado, no se puede considerar radicalmente que el país se hallara estancado; antes por el contrario, tuvo un prematuro desarrollo que, aunque lento, permitió transformaciones, abrió perspectivas y creó oportunidades a los empresarios en escala apreciable. Aunque todo ello fue considerado por algunos investigadores como "procesos marginales que solo incidieron en pequeños espacios de la economía nacional"¹⁷.

¹⁶ BERGQUIST, Charles. *Op. Cit.* p. 8

¹⁷ TOVAR PINZON, Hermes. *Op. Cit.* p. 98

1.2. Proteccionismo: una nueva opción

Como se ha venido exponiendo la vinculación al mercado mundial era un deseo y una necesidad imperiosa para Colombia, por lo tanto había que buscar mecanismos para alcanzar los anhelos y los objetivos que tenía la nación, no solo en su aspecto económico sino también en su aspecto político, social y cultural, a la vez sacar el mayor beneficio posible a las oportunidades dadas, y aunque las condiciones internas no eran las más adecuadas si era factible una transición, una evolución, una adaptación al nuevo sistema que se había generado, en pocas palabras un camino adecuado hacia la anhelada modernización. No obstante, se ha considerado que Colombia "en su formación burguesa y capitalista atravesó una traumática transición que le definió su manera histórica de ordenarse política, social y culturalmente"¹⁸.

Se buscaron mecanismos educativos que pudiesen ser utilizados por las nuevas generaciones para el bienestar de los negocios de la familia y el país en general. Desde las primeras décadas de vida independiente los líderes neogranadinos buscaron que la educación tuviera una orientación técnica. Para esto en ocasiones se contrataron los servicios de científicos y técnicos extranjeros para que enseñaran en colegios y universidades. Pero la tendencia que se hizo más fuerte

¹⁸ MEJIA PANOBY, Germán y LA ROSA, Michael. En: *Colombia en el siglo XIX*. Santa fe de Bogotá. Planeta Colombia Editorial. 1999. p. 285

a partir de los 50, fue la de enviar los jóvenes para que observaran y tuvieran una visión mas empírica en países europeos y en Estados Unidos¹⁹.

A partir de 1880 en Colombia comenzó un proceso de abandono de la política de libre cambio defendida durante tres décadas por todos los dirigentes políticos y económicos del país. Bajo la orientación de Rafael Núñez, quien atribuía a los efectos de la libertad de comercio buena parte de los males económicos y políticos del país, se comenzó a proteger tímidamente una serie de actividades artesanales y se aprobó en 1884 – 85, y luego confirmado en 1886, una elevación general de los derechos aduaneros, y las dificultades fiscales que habían heredado los gobiernos de la regeneración, forzaron aun mas al gobierno a mantener un sistema de altas tarifas aduaneras²⁰.

La acción del estado revistió considerable importancia y sin duda alguna el surgimiento de la economía cafetera fue uno de los hechos esenciales que contribuyó en el logro inicial de un desarrollo sostenido en el país; es decir, como ya habíamos anotado fue la especie de componente que vinculó al país de manera estable y definitiva con la economía internacional. A la vez contribuyó enormemente en el mejoramiento de aspectos trascendentales como el ostensible

¹⁹ LEMAITRE, Eduardo. *Reyes*. Editorial Iquemia. 1952. p. 221

²⁰ MELO, Jorge O. "La evolución económica de Colombia, 1830 -1900". En: *Nueva Historia de Colombia*. Tomo 2. Bogotá. Editorial Planeta. 1989. p. 83

desarrollo de la región oriental, la ocupación de nuevas áreas del territorio, y con ello la ampliación de la frontera agrícola que permitió el establecimiento de una red de transportes, especialmente de ferrocarriles. O sea que el café como producto exportador no solo abrió el país a las corrientes del comercio externo, sino que comunicó internamente las regiones, ampliando con ello el mercado nacional²¹.

Se considera una ironía que la consolidación de la Regeneración coincidiera con el comienzo del nuevo ciclo exportador, resultante de la respuesta de los colombianos al alza espectacular de los precios internacionales del café en los últimos años de la década de 1880 y los primeros de la de 1890; y aunque el cultivo de este producto se había dado en pequeña escala desde principios del siglo XIX y la producción y el consumo mundiales de café se habían mas que duplicado entre 1820 y 1855, la expansión de su cultivo en el país no comenzó hasta los años 60 estimulada por las mejoras en el transporte fluvial y el alza de los precios. Además se impulsó el sistema de crédito que condujo a que sectores de terratenientes y especuladores urbanos consiguieran crédito muy barato y lograran fondos para expandir la producción cafetera, debilitando a la vez el poder de los comerciantes que habían desarrollado una importante y privilegiada banca privada. El poder de emisión y la capacidad de autopréstamo aumentaron

²¹ BEJARANO, Jesús A. En: *Nueva Historia de Colombia*. Tomo 5. Bogotá. Editorial Planeta. p. 6



considerablemente el radio de acción del Estado y sirvió para impulsar con mayor vigor las obras públicas y para fortalecer el poder militar del gobierno central²².

1.3. Otros productos dinamizadores

Sin bien es cierto que el tabaco y el café sentaron las bases firmes para la acumulación originaria de capital en el país y para la adecuación de la infraestructura y del fortalecimiento financiero del Estado, no podemos desdeñar la importancia que en ello tuvieron otros productos, que mantuvieron su propia dinámica y aportaron su granito de arena en la economía interna del país. Productos como el algodón, la quina, el añil, el banano y en mayor medida la ganadería, fueron relevantes para la economía colombiana del siglo XIX y XX. Esta última actividad fue bastante difundida en el país y se convirtió en una importante generadora de capital en la que incursionaron muchos empresarios nacionales. A pesar de ello la historiografía colombiana parece relegar a un segundo plano la importancia que pudo tener esta dentro de la historia económica del país.

²² BERGQUIST, Charles. *Op Cit.* p. 146

Pues bien, durante finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX este sector se vio favorecido por la demanda de cueros para la elaboración de los zurrones donde se empacaba el tabaco o sencillamente para su exportación como materia prima (después del café y los minerales, para 1920, las pieles aparecían como el tercer producto en importancia dentro de las exportaciones colombianas). Desde 1850 la ganadería empezó un proceso de expansión y mediana tecnificación, a partir de la introducción de los pastos artificiales, el cercamiento de los potreros con alambre de púas y el cruce genético con razas importadas. Se han establecido tres períodos de auge exportador ganadero: desde 1878 hasta 1888, desde 1898 hasta 1906 y desde 1916 hasta 1926; siendo los principales mercados Cuba y Panamá, además de México, Venezuela y Costa Rica. Según algunas cifras Colombia exportó cerca de 400.000 mil cabezas de ganado, valoradas en unos 9.000.000, logrando convertirse en un producto principal dentro de la economía del país y de la región caribe²³. Las ventas y exportaciones generaron en muchos comerciantes y ganaderos una mentalidad de empresa que sirvió para que optaran por organizar sus casas de comercio y diversificar sus negocios.

²³ POSADA CARBÓ, Eduardo. *El Caribe colombiano: Una historia regional (1870-1950)*. Bogotá. Banco de la República / El Ancora editores. 1998. pp. 145 -204. VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. "Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, (1880-1920)" En: *Cuadernos de historia económica y empresarial*, N° 8. Cartagena. Banco de la Republica. Julio de 2001. p. 35

Se puede considerar que la ganadería experimentó un proceso de modernización, y teniendo en cuenta la diversidad geográfica y climática del país, se cultivaron pastos que se adaptaron mejor a los climas cálidos y la poa para clima frío; y antes de 1880 se repartían semillas de gramalote imperial. Fue tan importante el desarrollo de esta actividad que entre 1852 y 1875 la población ganadera de Antioquia había pasado de 100.000 a 360.000 cabezas; poco después, desde 1880 el ingreso del alambre de púas siguió contribuyendo a la modernización de este sector²⁴.

Otro aspecto importante de este renglón de la economía en Colombia es el papel que desempeñó como integrador de los mercados internos, desde la Costa caribe hasta zonas del centro, del oriente y del occidente del país. Como es sabido el aislamiento fue y es un aspecto fundamental de la geografía histórica colombiana. Durante la mayor parte de su historia después de la conquista, su población había sido escasa y vivía esparcida en comunidades pequeñas y desligadas, lo que dificultaba el desarrollo de las vías de comunicación y la integración económica. Hasta el primer tercio del siglo XX, el Magdalena fue para la mayoría de la población andina el principal medio de comunicación con el

²⁴ ALVAREZ M, Víctor. "La formación de una elite regional. El caso de Antioquia 1850 -1900". En: GUERRERO B, Javier (Comp.) *IX Congreso de Historia de Colombia*. Tunja. Mayo de 1995

mundo exterior. La región caribe adquirió una función intermediadora²⁵, y el transporte de ganado por el río Magdalena abrió a la ganadería bolivarenses los mercados de Santander, Caldas, Cundinamarca, Tolima, ampliando además los ya existentes de Antioquia, Atlántico y la provincia de Ocaña. Adicional al negocio de la carne, la ganadería aportaba materia prima para otras actividades como las curtiembres, pieles y productos lácteos. La ganadería fue una actividad lucrativa y una fuente de movilidad social que les permitió a ciertas familias tradicionales consolidar su riqueza y también dio lugar a un naciente grupo de empresarios locales. Tras la expansión de la ganadería, algunos hacendados lograron acumular hatos de entre 10.000 y 15.000 cabezas de ganado. Sin embargo no fue esta actividad una operación a gran escala²⁶.

Este tema de la expansión ganadera merece ser tratado más a fondo, lo que se tratará de hacer mas adelante. Lo que se ha querido mostrar hasta aquí es que Colombia sufrió muchas vicisitudes y dificultades en ese afán de insertarse de una forma estable a la economía mundial. Como casi todas las naciones latinoamericanas, Colombia experimentó periodos de auge, que luego fueron parcial o totalmente anulados por depresiones. Es decir, se llegó tarde al mercado, y la debilidad del país para comercializar, además de su inestabilidad política, no le permitieron ajustarse y lograr un desarrollo sostenido que lo enrumbara hacia la

²⁵ PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Op. Cit.* pp. 15 -20

²⁶ POSADA CARBO, Eduardo. *Op cit.* p. 151; VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. *Op. Cit.* p. 35

madurez y el éxito que se perseguía. En la parte que sigue buscamos estudiar el papel que jugó como región la Costa Caribe y más concretamente el Departamento de Bolívar, en la configuración económica y social del país durante el siglo XIX, para verificar cuales fueron las condiciones de tipo material y comercial que posibilitaron el despegue y fortalecimiento de los empresarios que tenemos como objeto de estudio.

2. CARTAGENA: EPICENTRO COMERCIAL DEL ESTADO DE BOLIVAR Y EL PAPEL DE SUS EMPRESARIOS

El Estado de Bolívar durante su existencia como tal estuvo conformado por el territorio que en la actualidad integran Sucre, Córdoba, Atlántico y el actual departamento de Bolívar, es decir su extensión abarcó algo más de la mitad del llamado Caribe colombiano²⁷. En esta segunda sección del trabajo, como ya anotamos, haremos referencia directa a esta región, haciendo énfasis en la participación de esta desde el punto de vista comercial en la economía nacional y resaltando las vicisitudes que encerraba los problemas del transporte y de la vinculación de la región con el exterior y el interior de Colombia. Esto es importante porque este espacio geográfico fue el eje de las actividades de los empresarios Luis y Pedro Vélez Racero, quienes consolidaron y acrecentaron su

²⁷ CORRALES, Manuel E. *Efemérides y Anales del Estado de Bolívar*. Fondo editorial del Bolívar Grande. Gobernación de Bolívar. Instituto internacional de estudios del Caribe. Carlos Valencia Editores. p. 9

capital con el comercio, la navegación y la ganadería en el antiguo Estado Soberano y luego Departamento de Bolívar durante los últimos años del siglo XIX.

Sabido es que los comerciantes cartageneros habían sostenido una estrecha relación con las sabanas y las zonas bañadas por los ríos Sinú y Atrato, en donde siempre ha existido un riquísimo potencial en recursos naturales y una gran riqueza agrícola. Sus habitantes lograron desarrollar la ganadería y el cultivo del tabaco con especiales formas de tenencia de la tierra. Sin embargo, el estudio realizado por Orlando Fals Borda nos muestra como esas regiones vírgenes fueron blanco de explotadores individuales y de grandes compañías francesas y norteamericanas en busca de oro, madera y caucho, dándose lo que él considera una política de saqueo tolerada por nuestros gobernantes. En palabras de Fals, "fue un "impulso" destructivo de hombres y recursos que produjo una sociedad desigual, pauperizada e injusta"²⁸; lo que quiere significar que la filantropía no era el objetivo en esos momentos ya que se buscaban nuevas fuentes de ingreso, de acumulación de capital, y lucro, aunque en cierta medida hubo una contribución al progreso de la ciudad de Cartagena.

La región a la que se está haciendo alusión, en cierta forma ha tenido históricamente una posición ventajosa, si se le compara con las del resto del país

²⁸ FALS BORDA, Orlando. *Retorno a la tierra. Historia doble de la costa IV*, Universidad Nacional de Colombia. Banco de la Republica, El Ancora editores. 2ª edición. Bogotá, 2002, p.112B

ya que su ubicación natural le permitía desde siempre un contacto mas directo con lo mercados del Atlántico Norte, como lo dijera Tulio Halpering "la franja marítima del Atlántico suramericano fue la zona que primero se incorporó al nuevo sistema comercial y donde la peculiar coyuntura que empujó a Gran Bretaña a expansionar rápidamente sus mercados ultramarinos alcanzó su primer y máximo impacto²⁹. La región Caribe también funcionó bajo la dominación española como intermediadora entre las zonas más pobladas del interior del país y el mundo exterior. El río Magdalena fue de suma importancia para esa conexión y fue su principal medio de comunicación. Por este viajaban los administradores españoles y se trasportaban los bienes importados para el consumo de la clase dominante colonial en el interior, y por él surcaron igualmente las primeras exportaciones de productos tropicales, en pequeñas cantidades a finales del periodo colonial, que ya en la segunda mitad del siglo XIX fueron en volúmenes mayores³⁰.

Cartagena tuvo una preponderancia estratégica dentro de las ciudades costeras de la Costa Atlántica; desde la colonia en ella se concentraron componentes vitales de la economía imperial como la importación de esclavos, el comercio de bienes de consumo, la exportación de oro, el abastecimiento de alimentos y de otros productos por medio de las naves que atracaban en su puerto, como en las

²⁹ HALPERING, Tulio. *Op. Cit.* p. 8

³⁰ PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Op. Cit.* p.20



que llegaban a las otras regiones del Caribe. Prácticamente por Cartagena pasaba gran parte del comercio exterior legal e ilegal, puesto que no podemos dejar de lado la importancia que tenía el contrabando de harina, textiles y diversos productos alimenticios que dominaron la vida económica del virreinato de la Nueva Granada³¹.

Sin embargo, la condición privilegiada de Cartagena no la salvaguardó de las consecuencias funestas dejadas por las luchas de independencia, que la condujeron a caer en un período de crisis económica y social, hasta el punto que se vio afectada por la existencia de una especie de escenario de pobreza. Con esto la ciudad entró en un marco de retroceso económico y demográfico que se extendió durante gran parte del siglo XIX. Su comercio se debilitó, su población migró a otras regiones donde se pudieran obtener mejores oportunidades, las viviendas comenzaron a presentar un aspecto de completa ruina y decadencia; y sumado a todo esto las crecientes dificultades de acceso al río Magdalena, le fueron quitando la supremacía de puerto principal y tradicional del Caribe colombiano, quedando relegada por ciudades como Santa Marta y Barranquilla.

Estas presentaron, desde entonces, un auge exportador; sobretodo esta última, que lentamente se fue solidificando gracias a su impresionante crecimiento y

³¹ *Ibíd.* p. 22; MUNERA, Alfonso. "El Caribe colombiano en la república andina: identidad y autonomía política en el siglo XIX". En: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 33. Nº 41. Banco de la República. Bogotá, 1996. Pág. 33

desarrollo portuario y comercial a partir de la segunda mitad del período decimonónico, hasta convertirse en la primera ciudad de la Costa y en una de las más relevantes en el contexto nacional. La localización de Barranquilla cercana al río Magdalena ayudó a la ciudad para fortalecer vínculos con centros comerciales y productores internos como Magangué y El Carmen. Para 1873 el grueso del tabaco (4.938.261 Kg.) se exportó por Barranquilla, mientras que apenas 413.600 Kg. se embarcaron por Cartagena. En buena medida gracias al comercio del tabaco, Barranquilla se había consolidado como el principal puerto de Colombia³².

Con estas condiciones, Cartagena quedó en la condición de puerto secundario de tránsito de "una república pobre, sumida en conflictos políticos de toda índole, en los que las causas regionales con frecuencia salían victoriosas o derrotadas según fuera la suerte de un determinado bando político"³³; a pesar que ya desde principios del siglo XIX se había dado un fortalecimiento de la élite regional y con ello la reestructuración de proyectos de desarrollo.

Pero no todo estaba perdido para la ciudad. Caracterizada por su tradicional comercio, esta condición logró permitir que alrededor de esta actividad surgiera una especie de escuela natural y empírica que hizo posible el surgimiento y

³² URUETA P, José. *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar*. 1912. (2ª edición), p. 36

³³ RESTREPO, Jorge y RODRIGUEZ, Manuel. "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX". *Estudios Sociales*, Vol. 1, N° 1, Medellín, 1986. p. 50

fortalecimiento de un cierto grupo de comerciantes que luego se convirtieron en la elite local. Con este elemento como factor de contribución importante, poco a poco la actividad comercial se fue fortaleciendo de nuevo y se buscaron nuevas redes comerciales así como nuevos centros de abastecimiento. Cartagena, además, empezó a mirar hacia su hinterland, dado que los comerciantes locales vieron una alternativa viable y llamativa en las riquezas internas de la selva y los valles de los ríos Magdalena, San Jorge, Sinú y Atrato. En este contacto y solidificación de vínculos subregionales internos ayudó la misma condición geográfica, ya que las únicas comunicaciones permanentes de la ciudad eran acuáticas; así, por ejemplo, era recurrente el uso de las rutas Cartagena - río Sinú, y Cartagena - río Atrato y más esporádicamente, Cartagena - Mompóx - Magangué, esta última a través del canal del Dique³⁴.

Con ello los comerciantes cartageneros se encontraban en una posición ventajosa, que les permitió conectarse con zonas productoras y extraer productos como el caucho, la tagua, el dividivi, los bálsamos de Tolú y copaiba, la ipecuana, los cocos, la quina, el fustete, entre otros, que junto con el algodón, el tabaco y el café, se convirtieron en productos de exportación, que ayudaron a establecer relaciones comerciales principalmente con los Estados Unidos, durante los años 60 y 70 del siglo pasado. Entre los principales comerciantes se encontraban

³⁴ BOSSA HERAZO, Donaldo. *Cartagena independiente*. Op. Cit. p. 97

Alberto Mathieu, vice-cónsul de los Estados Unidos, y vice-cónsul holandés en Cartagena, Pedro Vélez Martínez, importante hombre cartagenero, comprometido en las principales empresas de progreso de su ciudad, y Manuel Gómez Pernet, natural de la villa de Tolú y vinculado posteriormente a la banca³⁵. Para ilustrar la forma como participaban estos comerciantes en el nivel de las exportaciones a los Estados Unidos durante el año de 1866, observemos las cifras que arroja la siguiente tabla:

TABLA 1. Exportaciones a los Estados Unidos, 1866

Exportador	Valor	Participación (porcentaje)
A. Mathieu	86.981	66
M. Gómez	12.417	9
B. Martínez	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	

Fuentes: Dispatches from United States Consuls in Cartagena, Colombia, 1822-1906. Roll 7; January 1864- December 1867. En: Restrepo, Jorge y Rodríguez, Manuel. "La actividad comercial y el grupo de Comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX". *Estudios sociales*. Vol. I, N° 1, Medellín, 1986. p 57

³⁵ RESTREPO y RODRIGUEZ. *Op. Cit.* p.56

Uno de los factores esenciales que aportó de manera fundamental en el fortalecimiento del comercio internacional a gran escala durante esta época, que ya no circunscribió a los lugares portuarios o de fácil acceso a la navegación, fue la introducción de los barcos metálicos y de vapor, y el desarrollo ferroviario que permitió penetrar en lugares de interés para los centros principales de la economía. Naturalmente el río Magdalena siguió siendo la principal vía de comunicación entre la Costa y el interior andino³⁶, de allí que el restablecimiento de la navegación por el río Magdalena fuera una de las principales preocupaciones de los gobiernos de la Nueva Granada. El estudio realizado por Theodore Nichols, nos dice que el general Tomás Cipriano de Mosquera, durante su gobierno, respaldado por una autorización para destinar hasta 200.000 pesos al fomento de la navegación en los ríos y las costas del país, hizo un llamado para que colombianos o extranjeros se interesaran en estos proyectos, dando como resultado la creación de una compañía de vapores en Santa Marta, y una agencia de carga en Barranquilla, liderada por colombianos destacados (Montoya y Joaquín de Mier). La compañía encargó 2 vapores a los Estados Unidos, el "Magdalena" y el "Nueva Granada", que arribaron en 1847 al país después de una travesía de 24 días. Así el presidente Mosquera declaró ante el congreso que por

³⁶ ZAMBRANO, Fabio. *Historia del poblamiento del territorio de la región caribe colombiana*. p. 62

fin la navegación a vapor por el río Magdalena se había convertido en una realidad³⁷.

Es de destacar la gran significación que este río tenía. Como muchos lo han considerado, la principal arteria del país y la pieza fundamental para su interconexión, era la mejor alternativa a las dificultades geográficas y a las limitaciones impuestas por el sistema de transporte así como el medio para superar las barreras elevadas para la integración de la región y del país. Desde la década de 1820 se había intentado establecer la navegación a vapor por el río, pero fue solo hacia 1850 cuando logró establecerse esta de forma regular. El auge de las exportaciones de tabaco desempeñó en ello un papel central, al proveer a las embarcaciones con una carga de retorno. En el momento en que el ciclo del tabaco alcanzaba sus niveles más altos, se pudo establecer por primera vez un sistema financiero y bancario viable dentro del país que hizo posible el mejoramiento de los sistemas de transporte. Además el transporte fluvial era relativamente barato, sobre todo desde la estabilización de la navegación a vapor a mediados de siglo³⁸.

³⁷ NICHOLS, Theodore. *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Biblioteca Banco popular. Divulgación económica y social. Bogotá, 1973. p. 54

³⁸ Ver OCAMPO, José. *Op. Cit.* p. 165; MELO, Jorge. *Op. Cit.* p. 74

No obstante los problemas en las vías de comunicación siguieron siendo una constante en la región y en toda Colombia aun entrado el siglo XX. En el año de 1919 un periódico cartagenero de la época, el *Diario de la Costa*, dejó de manifiesto las quejas y las preocupaciones por la deplorable condición en que se encontraba la región, expresando que para el fortalecimiento económico del Departamento de Bolívar eran necesarias numerosas obras, pero que la mas urgente e inmediata era la mejora en las vías de comunicaciones, que a juicio del informativo periodístico debía despertar el interés no solo de los administradores locales, sino también de la dirigencia política nacional, por razones de conveniencia general. Así se expresaban:

mientras no hayan buenas y numerosas vías de comunicación que crucen todo este departamento, quedara este en su estado actual, sin esperanza para ningún desarrollo ni progreso de ninguna especie...la agricultura base principal y fuente inagotable de riquezas de este departamento, se encuentra en atraso y en decadencia, debido precisamente a la falta absoluta de buenas carreteras...así como la necesidad de canalización del Magdalena y del Dique. Todos estos son antes que todo problemas nacionales más bien que costeños ya que la realización de estas será más provechosa para el interior que para la misma costa³⁹

En efecto, el mejoramiento en las condiciones del transporte local, contribuiría en la comunicación del interior con el exterior, para atraer y fortalecer así el comercio de importación y exportación alrededor de toda la republica. Además, pese a que

³⁹ Archivo Histórico de Cartagena (En adelante AHC). *Diario de la Costa*, Cartagena, febrero 3 de 1919, p. 3



la región del Caribe participaba con ciertos productos de exportación en el movimiento de la economía nacional, el grueso de lo que salía hacia el exterior por los puertos del Caribe provenía de las regiones andinas; y a la vez, la mayor parte de las importaciones llegadas desde fuera e introducidas por nuestros puertos, tenía como destino último el mercado del interior del país.

2.1. Canalización del Dique: reactivación comercial de la ciudad

El comercio y la navegación fueron dos actividades inseparables en la historia económica de la ciudad y la región en general; sin embargo la evolución de estas actividades comerciales estuvo condicionada por los ciclos en que el canal del Dique permaneció abierto o cerrado. Ya en 1847 se había organizado una compañía de navegación por vapor entre el Dique y río Magdalena, que con su pequeño vapor "Calamar" aprovechó el poco tiempo que el canal funcionó en este periodo⁴⁰. Pero fue realmente a partir de la década de 1880 que Cartagena empezó a mostrar indicios de reactivación, porque se dieron mejores condiciones económicas una vez restablecida la navegación de vapores por el Dique. Rafael Núñez como presidente que fue del antiguo Estado de Bolívar influyó en la obra de reapertura del canal, convencido de que era una cuestión indispensable que daría no solo impulso a la ciudad sino que proporcionaría un centro de transacción

⁴⁰ RESTREPO y RODRIGUEZ. *Op. Cit.* p. 52

cómodo y barato a todas las poblaciones del Estado. Por ello se emprendieron gestiones concretas para acelerar los trabajos de reapertura del canal; se logró traer al ingeniero americano James Moore, quien utilizando gran cantidad de maquinaria importada despejó todo el tramo del canal del Dique, habilitando así esta vía para la navegación comercial. Este logro tuvo efectos inmediatos sobre las operaciones comerciales y particularmente sobre la mentalidad de los principales comerciantes cartageneros, que vieron en la navegación por el Dique una tentadora fuente de riqueza⁴¹.

Si bien es cierto que hubo un interés por parte de los dirigentes de la región por mejorar las condiciones de la ciudad y de reactivar su economía, no se puede olvidar que esto sería un proceso lento, arduo e interrumpido debido a las cantidades de limitantes que siempre se ponían a la orden del día. Estamos hablando, por ejemplo, de un estado débil en materia fiscal que tenía que recurrir a las rentas y a las concesiones. De allí que los particulares se interesaran en la subvención de algunas obras. Es por ello que destacados comerciantes y ciudadanos tanto nacionales como extranjeros presentaron propuestas para canalizar y navegar el Dique. Sin embargo el consejo de la ciudad mostró cierta preferencia por los comerciantes locales. En primera instancia figuró Joaquín F. Vélez (jefe político conservador del Estado de Bolívar), pero fue su hermano,

⁴¹ *Ibid.* p. 59

Pedro Vélez M, quien constituyó la primera gran compañía para usufructuar y navegar el Dique. Parece ser que por su experiencia en una poderosa compañía naviera de Liverpool se le concedió esa ruta, ya que había sido agente de la Atlas Steamship Co.

Al abrirse el Canal de Dique se crea 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 se encargaba de la gerencia de dicha compañía, constituida en 1883. Este comerciante junto con su hijo Pedro Vélez Racero se cuentan entre los ciudadanos cartageneros que lograron acumular uno de los mayores capitales hechos por medio del comercio y la navegación⁴². El informe presentado por Pedro Vélez Racero en 1889 nos da una buena idea del incremento paulatino del transporte de carga y pasajeros por el Canal del Dique. Al respecto nos puede ser de gran ayuda traer a colación el movimiento de carga y pasajeros que se agenció por intermedio del canal entre los años 1883 y 1888. (Ver Tabla 2)

⁴² *Ibid.* p. 61

TABLA 2. Canal del Dique: movimiento de carga y pasajeros. 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

Fuente: A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, 22 de Septiembre de 1889.

Un hecho notable, y que ya se ha sugerido, es el respaldo dado por el gobierno a este proyecto, quien para asegurar la navegación por el Dique y su control por parte de Cartagena decreta por medio de una ley como "vía nacional", que interesaba a todo el país, quedando por lo tanto el gobierno central encargado de su administración, cargos y derechos. De esta manera, se pudieron garantizar los fondos para su mantenimiento y administración, favoreciéndose con ello los intereses comerciales de Cartagena, que fueron firmemente asegurados gracias al control local de los mismos⁴³.

⁴³ *Ibid.* p. 62

Las condiciones del puerto de Cartagena mejoraron notablemente, se dio la reanimación del comercio marítimo y fluvial; y se proyectaron otras obras, que le otorgaron una nueva dinámica a la ciudad. Empezó a darse una lenta pero segura recuperación, y se iniciaron mejoras en el aspecto exterior de las casas arruinadas y en varios edificios públicos, que habían dejado como efecto la independencia y la crisis posterior. Fueron construidas nuevas edificaciones, como el matadero, el mercado, el crematorio, el teatro municipal; se dotó a la ciudad de agua y luz eléctrica. Sin embargo, no todo estaba solucionado; los inconvenientes siguieron presentándose y el anhelo de volver a recuperar el primer lugar como puerto del país no fue logrado. Ni el intermitente Canal del Dique, ni la inauguración del ferrocarril entre Cartagena y Calamar en 1894, pudieron suplir la necesidad de conectarse con el río Magdalena. De allí la necesidad de reorientar su red de comunicaciones⁴⁴. Veamos ahora en qué sentido fue reorientada el sector agropecuario durante todo este contexto, y en que medida tuvo injerencia la política económica establecida por el gobierno.

2.2. Economía agropecuaria y política económica

No podemos olvidar que no fueron solamente el comercio y la navegación los que dieron un nuevo dinamismo a la región. Otras actividades como la agricultura y la ganadería ofrecieron otras alternativas de inversión y acumulación de capital. Los

⁴⁴ ZAMBRANO, Fabio. *Op. Cit.* p. 63

empresarios trasladaron parte de sus inversiones a la ganadería y a la compra de grandes extensiones de tierras, con el primer auge exportador de ganado en 1868. La importancia de la ganadería comenzó a perfilarse con la introducción de los pastos artificiales, la utilización del alambre de púas, el creciente consumo de sal y la implantación en pequeña escala de nuevos tipos de ganado. Paralelamente se fundaron establecimientos semifabriles en los que se transformaban materias primas provenientes del sector agropecuario, dando origen a las tradicionales talabarterías, curtiembres, zapaterías, fábricas de velas y jabones pioneras de la industria local⁴⁵.

Aparte del comercio, la ganadería permitió quizá la mayor acumulación de capitales en Bolívar durante los últimos años del siglo pasado. A esta actividad se dedicaron propietarios de haciendas e incluso arrendatarios de terrenos ajenos, donde ponían a pastar sus reses, comercializando con los mercados externos e internos. Los hermanos Vélez Danies y la casa de Diego Martínez y Co., así como los hermanos Pedro y Luis Vélez Racero y Bartolomé Martínez, figuran entre los capitalistas radicados en Cartagena para fines del siglo XIX, que acrecentaron su capital como ganaderos, algunos como rentistas y que gracias a las exportaciones habían logrado acumular una gran fortuna⁴⁶. Además, el aparato

⁴⁵ SOLANO, Sergio y CONDE, Jorge. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, p.13

⁴⁶ RESTREPO y RODRIGUEZ. *Op. Cit.* p.70

estatal fue puesto al servicio de ese sector mediante la profundización de medidas provenientes del periodo radical, tales como las concesiones de tierras, factor clave para entender el desarrollo de la ganadería como actividad empresarial.

De igual forma, el proteccionismo económico declarado durante la regeneración, y las medidas y leyes (exenciones de impuestos, subvenciones estatales a las iniciativas empresariales), propiciaron una expansión de la actividad empresarial, que se vio acompañada con la apertura de canales políticos para que los empresarios participaran activamente en la administración pública local. Este hecho tuvo significativas repercusiones en Cartagena, dado que casi la totalidad de la elite empresarial estaba adscrita al Partido Nacional. Fue durante el dominio de este ente político y con el régimen de la regeneración y posterior hegemonía conservadora, que muchos empresarios comenzaron a participar en la política local. Por ejemplo, estos fueron los casos de Enrique L. Román, Bartolomé Martínez B., Pedro Vélez Racero, que se desempeñaron como Secretario de Gobierno, Presidente de la Cámara de Representantes, y otros cargos públicos importantes⁴⁷.

⁴⁷ GONZALEZ T, Rubén. *Regeneración y empresarios en Cartagena de indias: el caso de Bartolomé Martínez B., 1886- 1899*. Tesis de Grado, Programa de Historia, Universidad de Cartagena, 1998. p. 5



Aunque se ha cuestionado el desempeño de estos hombres de negocio, la idea no es abogar por sus acciones ni magnificarlas, tampoco reprobar sus actuaciones. Lo que se quiere tener claro y poner en evidencia que, como herederos que son de una tradición de comerciantes, aprovecharon las oportunidades que el medio les ofrecía, y que su actuar obedecía a una lógica económica ligada directamente a unos estímulos coyunturales durante la época. En los periodos de inestabilidad política y económica crecían vertiginosamente las oportunidades de realizar ganancias inesperadas en la especulación, el contrabando y la usura. La inflación desbocada, por ejemplo, favorecía a quienes tenían la habilidad y la disposición para mover rápidamente su dinero⁴⁸.

Los empresarios conjugaron su condición con actividades especulativas, concentración de propiedad raíz urbana, remate de impuestos públicos, préstamo al interés, y bancos. La diversificación proporcionaba confianza y aseguraba un margen de éxito en algunas de las transacciones realizadas, y dada la inestabilidad política y económica del país, este tipo de accionar protegía los intereses de este sector social. "Los gobiernos mismos, en medio de su desespero financiero eran los primeros en proteger a sus prestamistas, prefiriéndolos en las diversas negociaciones y asegurándoles sus inversiones en

⁴⁸ BERGQUIST, Charles. *Op. Cit.* p. 220

nominas y ordenes de pago con el fin de inculcarles confianza y procurando que la rotación de sus negocios continuara acomodándose a este sistema"⁴⁹.

3. EL ESTADO DE BOLIVAR: EJE DE ACCION EMPRESARIAL DE PEDRO Y LUÍS VÉLEZ RACERO, 1888 - 1909

La actividad empresarial en la región Caribe tiene sus bases como ya se ha mencionado en el comercio y la navegación; por ello no es de extrañar que los empresarios del Estado de Bolívar se inmiscuyeran en esas actividades. Sin embargo, no todos tenían un legado ni las habilidades y posibilidades para desempeñarlas, y si bien es cierto que se daban oportunidades y momentos para incursionar en diversos negocios, no se puede dejar de reconocer que la tradición y los nexos familiares influyeron en la expansión de las actividades económicas de los comerciantes capitalistas de la segunda mitad del siglo XIX⁵⁰.

Pedro y Luis Vélez Racero pertenecen a un grupo de empresarios que como miembros de la elite lograron sobresalir en la región, y siendo herederos de una tradición comercial (hijos y nietos de comerciantes) aprendieron el oficio y a percibir sus gajes. Su padre, Pedro Vélez M, era reconocido como un hábil

⁴⁹ DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. *El empresariado colombiano: una perspectiva histórica*. p. 30

⁵⁰ RIPOLL ECHEVERÍA, M^a Teresa. "Las redes familiares y el comercio en Cartagena: el caso de Rafael del castillo & compañía (1861-1960)". EN: DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. (Compilador). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX. Una colección de estudios recientes*. Editorial Norma, Ediciones Uniandes, Bogotá, 2003.

comerciante e importante hombre cartagenero comprometido en las principales empresas de su ciudad, como que fuera, por ejemplo, iniciador y fundador de la compañía de navegación del Dique y el río Magdalena⁵¹. Aunque su hermano, Joaquín F. Vélez, jefe político conservador del Estado de Bolívar en la década de 1880, se cuenta entre los primeros proponentes para navegar el Dique, quien finalmente constituyó la primera gran compañía para usufructuar esa ruta fue Pedro Vélez (padre)⁵², quien quizás por su experiencia como gerente de una poderosa compañía naviera de Liverpool y por sus relaciones internacionales⁵³, logró dicha concesión.

Se debe mencionar que muchos hijos de comerciantes eran enviados al exterior para que estudiaran y se familiarizaran con las técnicas y habilidades utilizadas en las compañías angloamericanas, ya que se creía que los extranjeros eran portadores de innovaciones y de tecnologías avanzadas. Todo esto era cierto, pero no como se ha mostrado en varias ocasiones, cuando se plantea que la clase financiera del país era una mera receptora pasiva de los avances de la

⁵¹ A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, Enero 15, 1888.

⁵² RESTREPO, Jorge y RODRIGUEZ, Manuel. "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX. En: *Estudios sociales*, Vol. 1, N°, Medellín, septiembre, 1986, p. 56

⁵³ A.H.C. *Protocolos Notariales* N° 93, Octubre 29, 1885.

organización y técnicas foráneas⁵⁴, aunque se buscaba que los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos en casas comerciales, talleres y fábricas pudiesen ser utilizados para el bienestar de los negocios de la familia y del país⁵⁵.

Pedro Vélez Martínez era hijo natural de un destacado comerciante (desde mediados de siglo), Agustín Vélez L, por lo que era reconocido entre la sociedad de su época. Su liberalidad y bizarría le permitieron usar influencias seguras en toda la provincia en sus negocios mercantiles. Se trasladó al Sinú, región rica en recursos naturales, donde "con tan buena suerte su industria aumentaba de día en día hasta granjearle grandiosa hacienda". En la zona se casó con doña Magdalena, hija de don Juan B. Racero⁵⁶, dueño de bienes raíces y extensos terrenos en el distrito de Lorica (provincia del Sinú)⁵⁷. Entre los frutos de esa unión se cuentan Luis, Pedro, Susana, Magdalena, Eva y José, nacidos en Montería; y en 1872 se trasladaron a Cartagena⁵⁸.

⁵⁴ SAFFORD, FRANK. "Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX". En: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, N° 65, Vol. xxv, Mayo, 1975. p. 18.

⁵⁵ LEMAITRE, Eduardo. *Reyes*. Editorial Iquemía. 1952. p. 221

⁵⁶ DE LA VEGA, José. (Prólogo). "Aspectos de una vida". EN: VÉLEZ R. Pedro. *Poesías*. Editorial cromo, Bogotá, Septiembre, 1934. Pág. 4

⁵⁷ A.H.C *Protocolos Notariales*, N° 215, Junio 13, 1892.

⁵⁸ A.H.C *EL Porvenir*, Cartagena, Febrero 20, 1889.- Julio 10, 1892.

Cabe recordar que las regiones internas del Estado de Bolívar fueron una alternativa y una fuente de explotación de nuevos recursos, con los que fue posible incrementar un capital, y posibilitó el auge de productos como el caucho, tabaco, algodón, tagua, ganado, que le permitieron una posición ventajosa a ciertos comerciantes que luego se establecerían en Cartagena. Indirectamente, el auge tabacalero permitió la consolidación del grupo de comerciantes importadores y exportadores y la acumulación de altos volúmenes de capital⁵⁹. Aunque parece ser que el caucho fue el principal producto de exportación a Estados Unidos, el comercio del mismo se encontraba en pocas manos. La tabla siguiente muestra de manera detallada la participación de los comerciantes locales en las exportaciones a los Estados Unidos para el año de 1867. En esta se puede encontrar la forma como incidió Pedro Vélez en esto, ocupando el segundo lugar en participación porcentual. (Ver Tabla 3).

⁵⁹ MELO, Jorge O. "La evolución económica de Colombia 1830- 1900". EN: *Nueva historia de Colombia*. Vol. 2, planeta editorial, S.A., 1989. Bogotá, Pág. 66.

Tabla 3. Exportaciones 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	15.956	9
F. Romero	9.543	5
C. A. Merlano	8.792	5
Gómez Cáceres 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, 1882-1906. Roll 7; January 1864-Dec. 1867. 57

Parece ser que Pedro Vélez Martínez fue, junto con otros comerciantes, pionero en las exploraciones por los ríos Atrato y Sinú para extraer riquezas naturales; que no solo le permitirían una acumulación de capital sino también posicionar algunos productos dentro de la economía agrícola de exportación, incursionando así en el comercio exterior, considerado el principal motor del cambio económico durante el siglo XIX. Ya para 1887 se nota un aumento en los volúmenes de exportación del tabaco en comparación con el caucho, que seguía entre los principales productos. Sin embargo, la ganadería ocupaba el primer lugar: según un informe de la prensa de la época se habían exportado del 1 de

junio de 1887 al 31 de mayo de 1888, 362.659 reses, superando esta actividad a la plata amonedada y al tabaco⁶⁰.

El desarrollo de la ganadería ocurrió casi simultáneamente con la apertura del medio Sinú y algo más arriba, hasta llegar poco a poco al Urabá, donde llegó a ser tan productiva como la de las sabanas. La acumulación capitalista en estas regiones se relacionó con el saqueo efectuado, la libre explotación y la exportación del tabaco, además de otros productos selváticos como la madera y el ganado en pie. En este caso fue importante el papel de las compañías ganaderas y sus enclaves, dominadas por terratenientes, ganaderos y comerciantes sabaneros y sinuanos⁶¹.

Sin negar que estos empresarios eran individuos con intereses lucrativos en una economía limitada que buscaban deshacer las barreras que les impedía el progreso; se debe resaltar el desempeño de este sector en la sociedad, e incuestionablemente se constituyeron en agentes económicos y sociales, que directa o indirectamente contribuyeron a gestar cambios y transformaciones en la fisonomía de la región y aun del país. Durante los años 70 del siglo XIX se pudo establecer por primera vez un sistema financiero y bancario viable dentro de la

⁶⁰ RESTREPO, Jorge y RODRIGUEZ, Manuel. Op. Cit. p. 57

⁶¹ A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, Julio 8, 1888.

nación. La estabilización de la navegación a vapor por el río Magdalena, permitió ampliar la magnitud de las operaciones comerciales e impulsó indirectamente el desarrollo del sistema vial, lográndose a la vez una integración parcial con centros de producción del interior del país⁶².

3. 1. Los herederos de Pedro Vélez Martínez

Los empresarios Luis y Pedro Vélez Racero, quienes quedaron a cargo de la compañía de navegación por vapor del Dique y el Río Magdalena después de la muerte de su padre, contribuyeron certeramente en este proceso de consolidación de la empresa celebrando contratos de navegación de transporte, conducción de correos, cobro de fletes y transporte de carga con otras ciudades como Barranquilla, Medellín, Bucaramanga, Bogotá y Tolima⁶³. Se convirtieron así en agentes nacionales e internacionales, ya que sus operaciones implicaban trasladarse a los Estados Unidos de Norte América o Europa, ya fuese para compra de vapores o para transar con algunas compañías de seguros, como la "South América Marine Lloyds"⁶⁴.

⁶² FALS BORDA, Orlando. *Retorno a la tierra. Historia doble de la Costa*. Tomo IV. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986. Pág. 112b.

⁶³ A.H.C. *EL Porvenir*, Cartagena, Julio 11, 1892. Ver también *Protocolo* N° 183, Mayo 24, 191, 192, Mayo 28, 1892.

⁶⁴ A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, Agosto 7, 1890. Id. *Protocolo* n° 364, Diciembre 22, 1888.- N° 322, Septiembre 5, 1892.- N° 142, Junio 20, 1895.



El desarrollo del sistema de transporte era de gran importancia para la integración de Colombia en el mercado mundial; era la variable crítica de la cual dependía que el país pudiera competir a largo plazo en el ámbito internacional⁶⁵. Esta fue una preocupación también de los gobernantes de la región. Se llegó a contratar los servicios de extranjeros para la limpieza, canalización y perfección del Dique y del río Magdalena, precisamente con el fin de conectar el mercado interno y tener la posibilidad de mirar hacia el exterior. Mediante el Decreto N° 646 de octubre de 1887, se comisionó a la gobernación del Departamento de Bolívar para que administrara y dirigiera todo lo concerniente a la limpieza y canalización del Dique de Cartagena⁶⁶.

Sin embargo, pese a las tentativas del gobierno por contribuir a la mejora de las principales vías del país y de la región, los problemas no fueron del todo solucionados, seguían los obstáculos y las malas condiciones así como las vicisitudes económicas y políticas para la navegación de los buques. Muchos vapores se veían afectados por el mal estado del río. El mismo hecho de la canalización y dragado del Dique y del Magdalena traía con ello diversos problemas y debates en la opinión pública local. Por ejemplo, la prensa de la

⁶⁵A.H.C. *Protocolos Notariales*, N° 281, Octubre 31, 1889.

⁶⁶ FISCHER, Thomas. "Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio". Universidad de Erlange- Nürnberg. En. DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. (Compilador). Op. Cit. Pág. 992.

época deja ver las reclamaciones que se hacían a la compañía de canalización y al gobierno en cuanto a los fondos que producían el derecho que grava las mercancías de exportación que bajan por dicho río⁶⁷.

No obstante, la región contaba con la ventaja de que el presidente de la república Rafael Núñez, tuviera fuertes nexos con esta, por ser oriundo y residente de Cartagena; lo que lo motivaba a no descuidar lo que se requería para la reactivación de la ciudad y de la navegación a través del canal del Dique. Conciente de los problemas, sobre todo en épocas de sequía, siempre se preveía su mantenimiento con recursos y subsidios del gobierno nacional⁶⁸.

3.2. Aspectos políticos y redes sociales

La modernización económica trajo consigo la formación de una nueva élite regional en aspectos tan importantes como la vida intelectual y política del país. Se crearon nuevos espacios a través de gestiones administrativas y de la acción política, permitiendo con ello la consolidación de una élite política local, regional y aún nacional; muchos empezaron a militar en los partidos y las permanentes guerras de aquel tiempo era ocasión propicia para que los jóvenes se enrolaran en

⁶⁷ A.H.C. *Protocolos*, N° 93, Marzo 5, 1980.- *El Porvenir*, Cartagena, Noviembre 22, 1887; Febrero 8, 1890.

⁶⁸ A.H.C *El Porvenir*, Cartagena, Octubre 13, 1889. Febrero 15, 1897.

las tropas de sus partidos, ora para defender el gobierno o para participar en la sedición⁶⁹.

El movimiento de la regeneración fue un apoyo importante para los empresarios, quienes encontraron un espacio político y social para incursionar con relativo éxito en el control y manejo de la administración pública, facilitándosele realizar algunos aspectos de sus aspiraciones⁷⁰. Los hermanos Luis y Pedro Vélez fueron muy cercanos al movimiento de reforma, y a su promotor y gestor. El presidente de la República, Rafael Núñez, tenía muchos adeptos y estos empresarios no eran la excepción. Ambos participaron en las guerras contra el partido liberal, lo que les dio más reconocimiento y puestos honorables. Pedro Vélez Racero tuvo una reconocida participación en la guerra de 1885; parece ser que fue un hombre osado y defensor convencido de la causa nacional que encabezaba Núñez. Su hermano Luis Vélez Racero logró consolidar su red social gracias a su matrimonio con Rafaela Núñez, sobrina del presidente de la República. Llegó a ser general en jefe, ocupando el alto puesto de Jefe de Estado Mayor del Ejército del Atlántico,

⁶⁹ POSADA CARBÓ, Eduardo. "Núñez y Cartagena en la política nacional, 1886-1894". EN: CALVO S. Y MEISEL ROCA, Adolfo (editores). *Cartagena de indias en el siglo XIX*. Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del caribe. Banco de la República. Pág. 19

⁷⁰ ALVAREZ M, Víctor. "La formación de una elite regional. El caso de Antioquia 1850- 1900." EN: GUERRERO, Javier (compilador). *IX Congreso de Historia de Colombia*, Tunja, Mayo, 1995.

por su brillante campaña en el Tolima, durante la guerra de los Mil Días⁷¹. Estas posiciones le granjeaban la simpatía y el reconocimiento en la vida política y social, local y nacional. Eran reconocidos dentro de los comerciantes respetables de la ciudad y del país⁷².

Los Vélez Racero fueron designados como delegados nacionales por varios departamentos y senadores en varias ocasiones; y casi siempre prefirieron su tierra natal, la provincia del Sinú. Por el buen uso del don de la palabra Pedro Vélez, abogado ilustre, llegó a ser presidente de la Cámara de Representantes y Luis Vélez, senador de la República⁷³. A estos empresarios siempre se les tuvo en cuenta en las cuestiones y decisiones políticas de la región y del país; sus opiniones eran exigidas dentro de su círculo político en cuanto a los asuntos de vital interés para la nación. El Dr. Pedro Vélez fue el más influyente con sus discursos, y fue comisionado para ir a Los Estados Unidos a aclarar la cuestión del

⁷¹ SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio. "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX". EN. *Historia y Cultura*. Revista de la facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena, n° 3, Diciembre, 1994. p.10

⁷² A.H.C El Porvenir, Cartagena Julio 24, 1896; Febrero 11, 1898. Enero 3, 1902. Protocolo N° 365, Noviembre 17, 1981. Ver también: LEMAITRE, Eduardo. *Historia general de Cartagena*. Banco de la Republica, Bogotá, 1983. Pág. 333.

⁷³ A.H.C. Registro de Bolívar, Agosto 17, 1888. Protocolos N° 103, Marzo 12, 1890. N° 3, Enero 4, 1892. *El Porvenir*, Cartagena, Noviembre 11, 1888 y Diciembre 15, 1888. Ver: GARCÉS GONZALES, José. *Literatura en el Sinú. siglo XIX - XX*. Tomo 1. Gobernación de Córdoba, junio, 2002, p.45

Canal de Panamá. Estuvo en Washington donde conferenció con el Dr. Tomás Herrán⁷⁴.

Pedro Vélez consideraba una desgracia la pérdida de Panamá en 1903 y sentía traicionada la confianza que el país había colocado sobre la marina americana de los Estados Unidos de Norteamérica, aliado desde 1846 por medio de un tratado de paz, amistad, comercio y navegación. A raíz de este tratado Colombia no contaba con fuerza pública en las poblaciones panameñas. A juicio de Pedro Vélez se debía preguntar en este contexto, "si hubiéramos tenido 2 mil hombres siquiera en el Istmo y 3 mil en Bolívar listos para marchar a la primera señal... si el batallón Colombia hubiera sido leal a sus banderas y a su país, si hubiera habido un jefe de honor militar en Colón, ¿la situación sería la misma? Consideraba esa pérdida como el resultado de los desaciertos de un país débil, obstinado en insensatas luchas que habían detenido la marcha de la civilización y del progreso⁷⁵.

⁷⁴ A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, Junio 17, 1888. Los candidatos tenían que ser individuos que por sus antecedentes y honorabilidad, competencia, servicio y decidida a la causa de la Regeneración, sean aceptables. Entre los principales figuran: Pedro Vélez R.

⁷⁵ VELEZ R, Pedro. *Asuntos de Panamá. Opiniones*. En: MISCELANEAS. N° 223, Bogotá, septiembre, 1909. Pág.24

3.3. Relaciones internacionales de los Vélez Racero

Como es sabido la región fue asiento de muchos agentes extranjeros que por iniciativa individual o en asocio con el gobierno local y nacional dieron también impulso a la economía. Los empresarios también estuvieron vinculados financiera y empresarialmente con estos y algunas compañías extranjeras. El Estado de Bolívar sintió la fuerte presencia de inmigrantes con el auge tabacalero. Provincias como el Carmen de Bolívar, fueron foco de atracción por el cultivo de tabaco; donde empresarios extranjeros invirtieron logrando acumular un capital y luego expandieron sus negocios y casas comerciales a Cartagena o Barranquilla⁷⁶.

Los hermanos Vélez Racero mantuvieron relaciones con casas extranjeras de Inglaterra y New York, conexiones heredadas de su padre. Llegaron a constituirse como fiadores y principales pagadores de extranjeros que invirtieron en la región. Este es el caso, por ejemplo, de William Saint David Griffith, inglés radicado en el Tolima, quien representaba al señor Artur T. Rusell, también radicado en el Tolima, y celebró un contrato con el secretario de gobierno del departamento de Bolívar para la construcción del acueducto, aprobado por el vicepresidente de la república. El fiador y principal pagador en este convenio fue el Sr. Pedro Vélez

⁷⁶ *Ibid.* p. 21

Racero⁷⁷. Por su parte, Luis Vélez Racero estaba constituido legalmente como apoderado de los señores Fernando Esser & Compañía del comercio, de la ciudad de Hamburgo (Alemania)⁷⁸.

Además los señores Vélez Racero constantemente aparecen en los protocolos notariales de la época realizando cantidad de transacciones con compañías extranjeras relacionadas con la navegación y el transporte, como la Railway-Company o la del ferrocarril, La Cartagena Terminal & improvement company Ltda. Además con la compañía fluvial de Cartagena, administrada por James Ford, y la compañía del ferrocarril se convino trabajar en acuerdo y completa armonía con el fin de fomentar el tráfico de productos de esta ciudad a los puntos del río Magdalena. Su administrador era el norteamericano Francisco Hart⁷⁹.

Se puede notar que estos empresarios tuvieron un campo de acción amplio, que aprovecharon las habilidades adquiridas y las ventajas que le ofrecía el contexto geográfico, social y político; obviando las limitaciones dadas en el país, la inestabilidad política, y las dificultades fiscales, para lograr el progreso y un

⁷⁷ BLANCO ROMERO, Wilson. "Comercio e inmigración en la provincia costeña: Los italianos del Carmen de Bolívar. El caso de los Volpe. En: *El Taller de la Historia*, revista de la Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas, Abril, 2002, p 102

⁷⁸ A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, Junio 17, 1888. *Protocolos* N° 302, Julio 7, 1893. N° 306, Julio 2, 1897.

⁷⁹ A.H.C. *Protocolos* N° 428, Agosto 25, 1894. N° 208, Mayo 14, 1898. N° 198, Mayo 10, 1898.



cambio no solo para si, sino también para que se fuera gestando dentro de las estructuras sociales de la región, que al fin y al cabo era el eje de acción de sus actividades. Estas condiciones particulares, de una u otra manera, les permitió lograr un reconocimiento y unos cambios; y mostrar que las riquezas de la región no estaban estancadas. Como lo dijera Bachelet hay que dejar de lado esa negativa tradición latinoamericana, de terratenientes ausentistas, rentistas pasivos y burócratas adormecidos⁸⁰.

3.4. Ganadería y otros negocios.

La ganadería fue el renglón productivo que más contribuyó al renacimiento económico de Cartagena y Bolívar. A lo largo y ancho del Estado se organizaron grandes haciendas y los empresarios ganaderos comercializaron por su cuenta toda la producción. Parece ser que 1848 fue el año cabalístico de nuevas oportunidades; en este se desató la fiebre de la ganadería en las sabanas, la costumbre del monte por pasto y la aparcería del tabaco⁸¹. En la costa especialmente en el Valle del Sinú, la importación de la yerba del pará transformó la industria pecuaria y constituyó la solución para la buena dieta ganadera, ya que

⁸⁰ BACHELET, Pablo. *Gustavo Cisneros. Un empresario global*. Editorial planeta S.A., Bogotá, 2004, Pág. 3

⁸¹ A.H.C. *El Porvenir*, Cartagena, Abril 8, 1888. *Protocolo* N° 375, Septiembre 2, 1898

nutría bien al ganado y lo fortalecía para resistir cualquier labor. Fue un nuevo factor que vino a revolucionar la ganadería en el Estado Soberano de Bolívar⁸².

El ganado se convirtió en un elemento fundamental de la economía en la costa Caribe. Extensos territorios, hasta entonces desprovistos de cultivos o de algún tipo de elemento productivo fueron inundados de reses. Fundamentalmente el ganado exigía unas sabanas que le ofreciera el alimento ideal para su formación y crecimiento. A diferencia de las llanuras naturales de la pampa argentina, la región sabanera de la costa fue producto de la tala y quema de los bosques que originalmente cubrían las tierras; adicionalmente el alambre de púas, introducido desde 1880, fue un nuevo elemento en el paisaje rural⁸³.

No es de extrañar que empresarios oriundos de esta región, con una formación literaria e intelectual como el caso de los Vélez Racero se dedicaran al negocio de la ganadería; lo que le resta importancia al calificativo peyorativo de "bárbaros" con que en muchas ocasiones se ha querido connotar a los ganaderos. La economía ganadera, en efecto involucró a un amplio y diverso conjunto social, que no permaneció estático y llegó a participar en la industria también en forma

⁸² MOLINA, Fernando. *Empresarios colombianos del siglo XIX*. Banco de la República, El Ancora editores, Bogotá, 1998. Pág. 97. Ver también: FALS BORDA, Orlando. Op. Cit. p. 84.

⁸³ BURGOS, Roberto. *El General Burgos*. Gobernación de Bolívar, Instituto de Estudios del Caribe, Cartagena de Indias, 2005

variada⁸⁴. En un país eminentemente rural la ganadería sería una actividad obligada para el sustento de su población, por lo que, por ejemplo, Eduardo Posada Carbó plantea la necesidad de revalorar el papel de esta actividad en la economía y en la historia empresarial de la región. Considera que el ganado fue un temprano elemento integrador de las sociedades americanas como fuente de alimentación, riqueza, poder político y aún de leyendas⁸⁵.

Pero más que un vínculo obligado, la ganadería constituyó una alternativa para los empresarios de la región, una actividad viable para mantener cohesionado el capital y por ende aumentarlo. A partir de la segunda mitad del siglo XIX se dio una expansión de la actividad ganadera en la Costa Caribe. La hacienda ganadera se extendió por las sabanas de Bolívar, la depresión momposina, Valledupar y algunas zonas de la provincia de Santa Marta, alcanzando su mejor momento entre los años 70 y las primeras décadas del siglo XX, cuando se convirtió en el principal producto de la economía regional⁸⁶.

⁸⁴ ZAMBRANO, Fabio. "Historia del poblamiento del territorio de la región caribe de Colombia".IV. El poblamiento de la costa caribe durante los siglos XIX y XX. EN: ABELLO, Alberto y GIAIMO, Silvana. *Poblamiento y ciudades del caribe colombiano*. Coedición de FONADE Y el observatorio del caribe colombiano.2000, p.55

⁸⁵ POSADA CARBÓ, Eduardo. *Empresarios y ganaderos en la costa Atlántica 1850-1950*. EN. DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. Op. Cit. Pág. 71

⁸⁶ *Ibid.* p. 63

Los hermanos Luís y Pedro Vélez Racero eran dueños de terrenos, bienes raíces y semovientes de gran parte de la región, principalmente en Lórica y Montería, algunas zonas de Sucre, al igual que en Cartagena y sus alrededores. Parte de sus bienes eran por derecho hereditario de su abuelo materno, otros fueron adquiridos en negocios de prestamos, hipotecas, compra y venta de casas, tierras, potreros, haciendas, bestias, etc.

Gran parte de los lácteos, especialmente leche que surtía a Cartagena procedía de los ganados de estos empresarios y de otros como los de la Sra. E. P. de Herrera y sres. T. B. Watts, J. M. de la Espriella, M. G. de Piñeres, C. Pareja, C. Vélez D, entre otros. Así mismo, fueron importantes en el abastecimiento de la carne no solo para la ciudad, sino también para otras regiones como Santander, donde la mayor parte del ganado que se consumía era procedente de las sabanas de Bolívar; además ese departamento estaba incursionando en la fábrica de jabones por lo que demandaba también el sebo, materia prima para su elaboración⁸⁷.

El consumo de ganado fue aumentando considerablemente, había una diferenciación entre la carne de vaca y la de novillo, unas regiones preferían más

⁸⁷ VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. Ganaderos y Comerciantes en Sincelejo (1880- 1920). EN: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*. N° 8, Banco de la República, Cartagena, Julio, 2001, p. 28

el uno que el otro. Cuba fue un principal destino de ganado, parece ser que era una gran demanda, difícil de satisfacer en su totalidad. Con ello las exportaciones fueron tomando proporciones considerables, por lo que los distritos se propusieron cobrar un peso por cada res que se exportara, ya que sentían el perjuicio del constante tráfico; los puentes y caminos del Departamento se estaban deteriorando lo que debía evitarse para no empeorar las vías de comunicación que aún se encontraban en malas condiciones.

No sabemos que alcance logró esta medida, ya que fue una propuesta tentativa. Sin embargo, ya se había habilitado la bahía de Zispata para la exportación de ganado de las regiones del Sinú, y se estaba construyendo un warf para el objeto indicado por la Compañía de los Sres. D. Bartolomé Martínez, de la ciudad de Cartagena y Diego Martínez & Compañía de Lorica. Estos veían en dicho negocio una gran renta y creían que se obtendrían mejores beneficios con el nuevo puerto; el ganado se podría exportar en buenas condiciones y con mucho menos gastos para su embarque y exportación⁸⁸.

Aunque el mercado más importante fue por lo general el interno, se dio una división del trabajo en las distintas fases de producción y preparación del vacuno con bastantes complejidades. La ganadería costeña sirvió de base para otras

⁸⁸ AHC. *El Porvenir*, Cartagena, Enero 16, 1898 y Enero 27, 1999.

aventuras empresariales, más allá del sector agropecuario⁸⁹. A pesar que los mayores ingresos para los empresarios eran los que arrojaban los negocios de ganado, los Vélez Racero tuvieron otros negocios como la venta de sal, cal, harinas, y ron⁹⁰; parece ser que todo dependía de las necesidades del momento siendo la diversificación una estrategia que permitía ampliar la gama de actividades y mercados, así como de evitar riesgos en una determinada actividad. Los que poseían el capital mercantil controlaban el crédito, las operaciones bancarias de cambio de moneda, compra y venta de libranzas y giros al exterior. Estos empresarios también hicieron parte del dinámico grupo empresarial de la región, entre los que se destacaban los Burgos, Held, Vélez D., y Martínez C., los cuales estuvieron en capacidad de tomar parte en una amplia gama de actividades económicas como respuesta a las oportunidades del mercado y la habilidad de ajustarse a las limitaciones del mismo.

CONCLUSIONES

La segunda mitad del siglo XIX fue un periodo en la historia de la región Caribe en que se abrieron nuevas posibilidades para la reestructuración y la consolidación de una elite local que incursionaría en diversas actividades económicas,

⁸⁹ POSADA CARBÓ, Eduardo. Op. Cit. p. 80

⁹⁰ AHC. *El Porvenir*, Cartagena, Enero 27, 1889

sustentadas en el comercio y la navegación, que le habían dado un cierto dinamismo a la región. Estos dos renglones fueron los fortines sobre los cuales descansaron los negocios de los empresarios, que ayudados tanto por sus habilidades personales como por las coyunturas y condiciones históricas en las que desenvolvían, contribuyeron al fortalecimiento de un grupo de empresarios que, de una u otra forma ayudaron a jalonar las incipientes economías locales.

Los empresarios Luis y Pedro Vélez Racero, al lado de sus actividades comerciales tuvieron una gran relevancia en el Estado de Bolívar. Durante un tiempo importante, por ejemplo, fueron los agentes principales de la compañía de navegación por el Canal del Dique y el río Magdalena, contribuyendo con ello a la integración de la región entre sus mercados internos, y permitiendo así una mayor dinámica dentro de la economía local y nacional. Como herederos que fueron de un legado mercantil hicieron uso de sus habilidades y de las oportunidades dadas para mantener y acrecentar un capital a través de la diversificación en sus actividades; lograron mantener una posición respetable dentro de los comerciantes de la ciudad y el país, así como el reconocimiento en compañías internacionales que depositaron su confianza en ellos para incursionar en proyectos en la ciudad. Lógicamente todo ello estuvo ayudado por la forma como también pudieron hacer partes y actores centrales dentro de los escenarios políticos y administrativos que tocaban a la región, y que los hacía contar con mayores posibilidades de consagrar sus negocios y actividades comerciales.

A través del estudio de estos personajes queda claro que en la región existió, para la época que se investiga, alguna forma de liderazgo entre los miembros de sus elites. También queda constatado, una vez más, la importancia trascendental que jugó en estas sociedades la tradición familiar y las redes sociales y clientelares que se lograban establecer para contar con mayores posibilidades de fortalecer y conseguir, incluso, los negocios. Como se trató de mostrar, para los casos que hemos estudiado, encontramos que Pedro y Luis Vélez Racero eran nietos e hijos de grandes comerciantes de la ciudad, que luego lograron estrechas relaciones de parentela y políticas que abonaba el camino a los posteriores negocios.

Aunque también es importante señalar que, como miembros de esa elite local, asumieron de buena forma la responsabilidad de dirigir las empresas comerciales que habían heredado, y que los llevó a alcanzar grandes dividendos, asegurándose así la continuidad de seguir perteneciendo a ese privilegiado grupo de la sociedad. Estos empresarios estuvieron inmersos en una sociedad fragmentada y dividida, como lo dijera Frank Safford y Marco Palacios, donde los limitantes geográficos y las divisiones ideológicas dificultaban, muchas veces, el logro de una estabilidad total y de un equilibrio y permanencia real dentro de la economía exportadora, que guiara a la región y al país por el derrotero de la modernidad.

Por último, los empresarios de la región supieron conjugar sus negocios tradicionales con actividades especulativas vinculadas, por ejemplo, a proyectos como los servicios públicos y los trabajos de infraestructura que se llevaban a cabo en la región. Elemento importante también fue la frecuente participación que tuvieron en el ámbito político, porque esto les garantizaba, en cierta medida, respaldo y protección a sus inversiones. No obstante, nunca dejaron de existir los limitantes que les imponía los recursos de capital y el mercado doméstico, que, en cierta medida, dificultaron el logro de un desarrollo más significativo.

FUENTES PRIMARIAS

Archivo Histórico de Cartagena:

El Porvenir, Cartagena, 1888 - 1909

Gaceta oficial, 1870

Registro de Bolívar, 1888

Diario de la Costa, Cartagena, 1919

Protocolos Notariales, 1887 - 1909

Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá

Misceláneas n° 223, Colección libros raros y manuscritos

Archivo de Rafael del Castillo & Cía.

BIBLIOGRAFIA

ALVAREZ M, Víctor. La formación de una elite regional en Antioquia 1850-1900. EN: GUERRERO, Javier (compilador). *IX CONGRESO DE HISTORIA DE COLOMBIA*. Colección Memoria de Historia. Vol. 2, Tunja, Mayo, 1995.

ANZOLA M, OLGA. "Metodología del Caso en los estudios empresariales". EN: *CASOS EMPRESARIALES* N° 4. Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2002.

ARRUBLA Mario. *COLOMBIA HOY*. Séptima edición, siglo XXI editores de Colombia, 1981

BACHELET, Pablo. *GUSTAVO CISNEROS*. Un empresario global. Editorial planeta S.A., Bogotá, 2004.

BEJARANO, Jesús A. "El régimen agrario de la economía exportadora a la economía industrial". EN: Nueva Historia de Colombia Vol. 7, tomo 5. Bogotá, 1979.

BELL LEMUS, Gustavo (compilador). *EL CARIBE COLOMBIANO*. Selección de textos históricos, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 1988.

BERGQUIST, Charles. *CAFÉ Y CONFLICTO EN COLOMBIA 1880-1910. La guerra de los mil días: sus antecedentes y consecuencias*. Fondo rotatorio de publicaciones FAES, Medellín. 1981.

BLANCO ROMERO, Wilson. "Comercio e inmigración en la provincia costeña: Los italianos del Carmen de Bolívar. El caso de los Volpe. EN: *EL TALLER DE LA HISTORIA*, revista de la Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas, Abril, 2002

BOSSA HERAZO, Donaldo. *CARTAGENA INDEPENDIENTE: Tradición y desarrollo*. 1ª Edición Bogotá: Tercer mundo, 1967.

BULMER-THOMAS, Víctor. *LA HISTORIA ECONOMICA DE AMERICA LATINA DESDE LA INDEPENDENCIA*

BURGOS, Remberto. *EL GENERAL BURGOS*. Gobernación de Bolívar, Instituto de Estudios del Caribe, Cartagena de Indias, 2000

CONDE C, Jorge y SOLANO, Sergio. *ELITE EMPRESARIAL Y DESARROLLO INDUSTRIAL EN BARRANQUILLA*. Ediciones Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1989.

CALVO S. Y MEISEL ROCA, Adolfo (editores). *CARTAGENA DE INDIAS EN EL SIGLO XIX*. Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del caribe. Banco de la República

CIRO F.S. Economías de exportación y desarrollo capitalista". EN: *HISTORIA ECONOMICA DE AMERICA LATINA*. 2, Editorial Critica, S.A., Barcelona

CORRALES, MANUEL. *EFEMERIDES Y ANALES DEL ESTADO DE BOLIVAR* Fondo editorial del Bolívar Grande. Gobernación de Bolívar. Instituto internacional de estudios del Caribe. Carlos Valencia editores.

DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. *EMPRESAS Y EMPRESARIOS EN LA HISTORIA DE COLOMBIA. SIGLOS XIX-XX*. Una colección de estudios recientes. Coedición de Ed. Norma- CEPAL- Facultad de Administración de la Universidad de los Andes, Bogotá, abril, 2003.

EL EMPRESARIADO COLOMBIANO: UNA PERSPECTIVA HISTORICA. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Estudios Interdisciplinarios. Programa de Postgrado en Economía. Bogotá, 1986.

DE LA VEGA, JOSE Y FERNANDO. (Prólogo). "Aspectos de una vida". EN: VÉLEZ R. Pedro. *POESIAS*. Editorial cromo, Bogotá, Septiembre, 1934.

FALS BORDA, Orlando. Retorno a la tierra. *Historia doble de la costa IV*. Universidad Nacional de Colombia. Banco de la Republica, el ancora editores. 2ª edición. Bogotá, 2002

FAWCETT, Louise y POSADA C., Eduardo. "Árabes y judíos en el desarrollo del caribe colombiano, 1850- 1950" EN: Boletín Cultural y Bibliográfico, nº 49, Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, 1998.

FISCHER, Thomas. "Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio". Universidad de Erlange- Nürnberg. EN. DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. (Compilador). Op. Cit.

GARCÉS GONZALES, José. *LITERATURA EN EL SINÚ*. Siglo XIX-XX. Tomo 1. Gobernación de Córdoba, junio, 2002

GARCIA ESTRADA, Rodrigo. "Carlos E. Restrepo, el empresario (1867-1937)". EN: DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. Op. Cit.

GUERRERO, Amado y AVELLANEDA, Maribel. "La elite empresarial de Santander" EN: DAVILA LADRON DE G. Op. Cit.

HALPERIN DONGHI, Tulio. "Economía y sociedad" En: BETHEL Leslie (editor y compilador) *HISTORIA DE AMERICA LATINA*. Barcelona, critica/Cambridge. 1992

KALMANOVITZ, Salomón. *ECONOMIA Y NACION*. Una breve historia de Colombia. Siglo XXI editores de Colombia Ltda. Bogotá, 1986.

LEMAITRE, Eduardo. *HISTORIA GENERAL DE CARTAGENA*. Banco de la Republica, Bogotá, 1983.

LEMAITRE, Eduardo. REYES. Editorial Iquemia. 1952.

MEISEL ROCA, Adolfo. *HISTORIA ECONOMICA Y SOCIAL DEL CARIBE COLOMBIANO*. Ediciones Uninorte, Bogotá, 1994.

_____. Bajo el Signo del cóndor: Empresa y empresarios en el Caribe colombiano 1821-2000. EN: AGUAITA. Revista del Observatorio del Caribe Colombiano, N° 8, Cartagena, Diciembre, 2002.

MAYOR MORA, Alberto. "Historia de la Industria en Colombia 1886-1930". EN: Nueva Historia de Colombia, Planeta, Vol. 5, Bogotá, 1989

MEJIA PANOBY, Germán y LAROSA, Michael. EN: *COLOMBIA EN EL SIGLO XX*. Planeta Colombia editorial S.A., Santa fé de Bogotá, 1999

MELO, Jorge O. "La evolución económica de Colombia 1830-1900". EN: Nueva Historia de Colombia, Planeta, Vol. 2, Bogotá, 1989.

MOLINA, Fernando. *EMPRESARIOS COLOMBIANOS DEL SIGLO XIX*. Banco de la República, El Ancora editores, Bogotá, 1998

MUNERA, Alfonso. "El caribe colombiano en la república andina: identidad y autonomía política en el siglo XIX". EN: Boletín bibliográfico y cultural del Banco de la república. Vol. 33, núm.41, Bogotá, 1996.

NICHOLS, Theodore. *TRES PUERTOS DE COLOMBIA*. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Biblioteca Banco popular. Divulgación económica y social. Bogotá, 1973.

OCAMPO, José A. *COLOMBIA Y LA ECONOMÍA MUNDIAL 1830-1910*. Siglo veintiuno editores de Colombia Ltda., Bogotá, 1984

ORDOÑEZ BURBANO, Luis. *INDUSTRIA Y EMPRESARIOS PIONEROS: Cali 1910-1945*. Editorial de la Facultad de Humanidades de la Universidad del Valle, (Facultad de Administración), Santiago de Cali, Diciembre, 1995.

PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *COLOMBIA: País fragmentado, sociedad dividida, su historia*. Grupo editorial norma, Bogotá, 2002

POSADA CARBÓ, Eduardo. *EL CARIBE COLOMBIANO: Una historia regional (1870-1950)*. Banco de la República/ El Ancora editores. Bogotá, 1998

POSADA CARBÓ, Eduardo. *Empresarios y ganaderos en la costa Atlántica 1850-1950*. EN: DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. Op.

POSADA CARBÓ, Eduardo. "Núñez y Cartagena en la política nacional, 1886-1894". EN: CALVO S. Y MEISEL ROCA, Adolfo (editores). *CARTAGENA DE INDIAS EN EL SIGLO XIX*. Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del caribe. Banco de la República.

RESTREPO, Jorge y RODRIGUEZ, Manuel. *La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX*. Estudios sociales, Vol.1, N° 1, Medellín, 1986

RIPOLL ECHEVERÍA, M^a TERESA. "Las redes familiares y el comercio en Cartagena: el caso de Rafael del castillo & compañía (1861-1960)". EN: DAVILA LADRON DE GUEVARA, Carlos. (Compilador). *EMPRESAS Y EMPRESARIOS EN LA HISTORIA DE COLOMBIA. SIGLOS XIX-XX*. Una colección de estudios recientes. Editorial norma, ediciones uniandes, facultad de administración de la universidad de los andes, Bogotá, 2003.

SAFFORD, FRANK. "Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX". EN: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, N° 651, Vol. xxv, Mayo, 1975

SEGOVIA, Rodolfo y NAVARRO, Claudia. *J.V. Mogollón & Cía. (1900- 1930): "Rayando Papel"*. EN: DAVILA LADRON DE G. (compilador). Op. Cit.

SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio. "Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX". EN: HISTORIA Y CULTURA. Revista de la facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena, nº 3, Diciembre, 1994

SOURDIS NAJERA, Adelaida. "Estructura de la ganadería en el caribe colombiano". EN: HUELLAS nº 47, REVISTA Uninorte, Barranquilla, 1999

TOVAR PINZÓN, Hermes. "la lenta ruptura con el pasado colonial 1810-1850" EN: OCAMPO, José A. (comp.) *HISTORIA ECONOMICA DE COLOMBIA*. Tercer mundo S.A., editores. Santa fé de Bogotá. Coedición con fedesarrollo, 1988.

URUETA P, José. *CARTAGENA Y SUS CERCANÍAS*. Guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar. (2ª edición), 1912.

VELEZ R, Pedro. ASUNTOS DE PANAMA. Opiniones. EN: MISCELANEAS. Nº 223, Bogotá, septiembre, 1909.

VÉLEZ R. Pedro. POESIAS. Editorial cromo, Bogotá, Septiembre, 1934

VILORIA DE LA HOZ, Joaquin. Ganaderos y Comerciantes en Sincelejo (1880-1920). EN: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. Nº 8, Banco de la República, Cartagena, Julio, 2001.

ZAMBRANO, Fabio. "Historia del poblamiento del territorio de la región caribe de Colombia".IV. El poblamiento de la costa caribe durante los siglos XIX y XX. EN: ABELLO, Alberto y GIAIMO, Silvana. *POBLAMIENTO Y CIUDADES DEL CARIBE COLOMBIANO*. Coedición de FONADE Y el observatorio del caribe colombiano.2000.