

**Presencia extranjera en Barranquilla: el caso de los alemanes, sus actividades económicas y el final de su influencia en la urbe caribeña, 1930-1941**

**Foreign presence in Barranquilla: the case of the Germans, their economic activities and the end of their influence in the Caribbean city, 1930-1941**

**Julián Andrés Lázaro<sup>1</sup>**

**Resumen**

El presente trabajo tiene como objetivo describir algunas de las múltiples actividades económicas que desarrollaron los inmigrantes de origen alemán en Barranquilla durante el periodo que va de 1930 a 1941. Se expone aquí la manera como estos extranjeros se insertaron a través de diferentes ocupaciones en la dinámica económica que vivió la ciudad, siendo elementos dinamizadores de su desarrollo. El periodo de estudio corresponde a un momento de notable actividad de alemanes en Barranquilla, así como también a la última fase de su destacada participación en la vida de la urbe caribeña. Con todo ello se pretende resaltar algunos rasgos de una de las colonias de extranjeros más influyentes en la historia de la ciudad.

**Palabras clave:** Barranquilla, inmigrantes alemanes, puerto caribeño, Segunda Guerra Mundial, alemanes en Colombia.

**Abstract**

This paper aims to describe some of the many economic activities developed by the German-born immigrants in Barranquilla during the period 1930-1941. Presented here how these foreigners were inserted through different occupations in the economic dynamics experienced by the city, being the driving forces of development. The study period corresponds to a time of remarkable activity of Germans in Barranquilla, as well as the last phase of his outstanding contribution in the life of the Caribbean city. With all of this is to highlight some features of one of the most influential foreign colonies in the history of the city.

**Keywords:** Barranquilla, German immigrants, Caribbean port, Second World War, Germans in Colombia.

---

<sup>1</sup> Historiador egresado de la Universidad del Atlántico, Magister en Ciencias Históricas de la Universidad Rey Juan Carlos. Profesor titular de Historia Naval en la Escuela Naval de Suboficiales ARC "Barranquilla". Profesor catedrático de Historia Contemporánea en la Universidad del Norte.

## Introducción

Las principales referencias durante mucho tiempo acerca de la presencia y actividades de los inmigrantes alemanes en Barranquilla vienen de algunos cronistas, quienes se ocuparon fundamentalmente de destacar procesos, a su juicio, de relevancia histórica de la ciudad en los que estos extranjeros tuvieron participación, como es el caso de la navegación por el río Magdalena o del inicio de la aviación. Luego, algunos historiadores locales ofrecieron datos acerca de actividades económicas de estos inmigrantes en el marco de estudios generales sobre empresarios de la ciudad y de la región, logrando con ello un abordaje apenas tangencial sobre el tema de la presencia de alemanes en Barranquilla en particular y en la Costa en general. En otros casos, los menos, se han elaborado trabajos sobre personajes específicos (como Adolf Held, alemán de cuyo estudio se ocupó el profesor Adolfo Meisel Roca), o de grupos de individuos de origen alemán en el marco de estudios que incluían a extranjeros de otras nacionalidades, como sucede con las investigaciones sobre los judíos en el Caribe colombiano. Pero una investigación detallada sobre uno de los grupos de

extranjeros acerca del cual se tiene una buena cantidad de referencias y de aparentemente gran influencia en la historia de la ciudad está aún en mora.

La Barranquilla de los años treinta del siglo pasado era una urbe notablemente dinámica, que conectaba a Colombia con el resto del mundo a través de las distintas actividades de intercambio de bienes tangibles e intangibles. El flujo en distintos sentidos y direcciones de mercancías, personas e ideas hacían de la ciudad el primer puerto del país. En este contexto específico se aprecia la figura de un conjunto de inmigrantes alemanes que, según las fuentes a que ya se ha hecho referencia, tuvo una notable participación en el proceso que para ese momento vivía Barranquilla. En ese sentido, ¿Qué actividades desarrollaban los inmigrantes alemanes en la ciudad? ¿En qué medida estas actividades económicas se articulaban e impulsaban el desarrollo económico de la ciudad y de la región, e incluso del país teniendo en cuenta el rol de Barranquilla en la dinámica comercial de Colombia? El inicio de la Segunda Guerra Mundial y la toma de posición de Colombia en favor de la causa aliada, a instancias de las decisiones tomadas

por los Estados Unidos y hechas extensivas al continente americano para establecer una “zona de seguridad hemisférica”, generaron un cambio en las condiciones bajo las cuales habían vivido y prosperado muchos de los alemanes en la ciudad. ¿Cómo todo este nuevo estado de cosas afectó a los alemanes en Barranquilla y determinó el final de su influencia alemana en la ciudad? ¿Qué representó para la ciudad el hecho de que uno de los grupos de inmigrantes más activos en términos económicos desapareciera de la escena local y regional? En este artículo se da respuesta a las inquietudes planteadas, las cuales, conectadas, pretenden generar un acercamiento a la historia de un grupo de inmigrantes de notable participación en el proceso de desarrollo de la ciudad, y cuya presencia y actividades en Barranquilla estuvieron determinadas en gran medida por la dinámica de la política internacional, consecuencia lógica de la condición portuaria de la ciudad.

### **Antecedentes de la presencia alemana en Barranquilla**

La presencia de extranjeros en Barranquilla desde mediados del siglo XIX se encuentra directamente

relacionada con el surgimiento y la consolidación comercial de la ciudad. El caso de los alemanes se ubica también en este contexto de desarrollo de la urbe caribeña. Ya a mediados del siglo XIX las iniciativas particulares de alemanes<sup>2</sup> de acercarse a Barranquilla se concretaron en el marco del tratado de “Amistad, comercio y navegación”, firmado entre las ciudades de Lübeck, Bremen y Hamburgo, por una parte, y la Nueva Granada, por otra, en el año de 1854.<sup>3</sup> La fecha de este acuerdo coincide con el momento en que se inició el despegue comercial de Barranquilla, que en el transcurso de las siguientes dos décadas logró alcanzar las condiciones necesarias para desplazar en el último tercio del siglo a Santa Marta como principal centro de exportaciones e importaciones.

Como consecuencia de este tipo de iniciativas que pretendían tender redes entre las ciudades hanseáticas mencionadas y un naciente estado suramericano, impulsadas desde altas

---

<sup>2</sup> Aunque a mediados del siglo XIX aún no se había creado la Unión Alemana por comodidad se llamará “alemanes” a todos aquellos ciudadanos provenientes de zonas que posteriormente conformaron dicha Unión.

<sup>3</sup> El autor agradece al profesor Luis Eduardo Bosemberg, de la Universidad de los Andes, por haber facilitado información acerca de las redes entre Alemania y Colombia.

instancias de gobierno e importantes sectores comerciales, así como gracias al papel jugado por las empresas particulares en uno y otro lado del Atlántico, se desarrolló una forma de intercambio basado en gran medida en la exportación de determinados productos (quina y tabaco, entre ellos, y luego, a finales del siglo XIX, el café) hacia el Viejo Mundo, y en la importación de artículos fabricados en Europa que surtían los mercados nacionales. Estas actividades atrajeron la atención de varias casas y agentes comerciales que, motivados además por las características sociales y geográficas de Barranquilla, instalaron sucursales o fundaron casas matrices en la ciudad. La necesidad de establecer una conexión entre el puerto marítimo de Sabanilla y el río Magdalena, a cuyo costado se encuentra Barranquilla, motivaron el inicio de las labores de construcción de un ferrocarril que, una vez concluido, a principios de la década del setenta del siglo XIX, hizo de esta última el principal puerto de Colombia. La construcción de dicha obra, fundamental en la consolidación comercial de la ciudad, fue llevada a cabo por la firma alemana *Hoenisberg, Wessel & Cía.*

El estatus adquirido por Barranquilla a finales del siglo XIX como el gran puerto nacional se convirtió en uno de los principales atractivos que motivó la llegada de más extranjeros a la ciudad. Aparecieron así agentes comerciales de Holanda, Italia, Estados Unidos y, por supuesto, Alemania, entre otros tantos advenedizos, que se insertaron a través de las más diversas actividades en la vida económica local y, como consecuencia del rol protagónico de Barranquilla en ese entonces, nacional. Ya para las últimas décadas de este siglo se encuentran instaladas en la ciudad casa comerciales como la *A. Held*, la *Wiese & Starck*, la *Breuer, Möller & Co* y la *H. C. Bock*, provenientes de ciudades como Bremen o Hamburgo<sup>4</sup>, y que muy pronto abrieron sucursales en otras ciudades colombianas y en países vecinos, como sucedió en Venezuela con la casa *Breuer, Möller & Co.*

En un trabajo de investigación sobre empresarios extranjeros en la

---

<sup>4</sup> Frederic Martínez, "Apogeo y decadencia del ideal de la inmigración europea en Colombia, siglo XIX", en *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República*, (On Line) número 44, 1997. En: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicaciones/banrep/boletin/boleti1/bol44/bol44a.htm> (Acceso, 15 de enero de 2008).

Barranquilla del siglo XIX, Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo hacen alusión al papel de los alemanes en las actividades comerciales de la ciudad citando el testimonio de un reporte del cónsul inglés a su gobierno. En dicho informe el funcionario británico manifestaba que:

*La mayor parte de los comerciantes de Barranquilla son de nacionalidad alemana, como lo mencioné en mi informe de 1896. Ellos prácticamente controlan el comercio de esta ciudad y no solo extienden sus operaciones a las ciudades y poblaciones de las cercanías, son además agentes de las casas de negocios del interior. Ellos son líderes en la exportación del tabaco y del algodón, así como de muchos otros productos nativos; además sus modalidades de negociación con los productores cierran a estos últimos la posibilidad de actuar independientemente. En efecto, los avances en dinero sobre cosechas futuras son un sistema reconocido e inevitable, y mediante el juicioso manejo de sus clientes, el comerciante está en posibilidad de restringir su esfera de acción.<sup>5</sup>*

Una vez instalados en la ciudad, los inmigrantes alemanes se preocuparon por mantener lazos de unión entre sí a través de organizaciones que los congregaban y servían para preservar latentes sus signos culturales en tierra

<sup>5</sup> Manuel Rodríguez Becerra y Jorge Restrepo, "Los empresarios extranjeros en Barranquilla, 1820-1900", en Gustavo Bell Lemus (comp.), *El Caribe Colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1988, pág. 158.

extranjera. Dos de estas organizaciones fueron el Club Alemán y el Colegio Alemán. En cuanto al primero de ellos, el primer antecedente que encontramos es el de un centro de reunión fundado en 1885 por August Strunz, cónsul austro-húngaro, el cual dio paso en el año de 1904 al Club Alemán, espacio que se convirtió de ahí en adelante en centro de recreación y cultura de los alemanes en Barranquilla.<sup>6</sup> Por el lado del Colegio Alemán, esta institución, cuyo modelo de enseñanza se basaba en el de la escuela alemana, fue fundada en el año de 1912 con el fin de educar a los hijos de los alemanes en la ciudad, aunque con el tiempo se permitió la entrada de algunos estudiantes de diferente nacionalidad. El de Barranquilla fue el primer Colegio Alemán fundado en Colombia, seguido luego de los de Bogotá (1922) y Cali (1935).<sup>7</sup>

El caso es que para comienzos del siglo XX la colonia alemana en Barranquilla se hallaba sólidamente constituida y tenía un notable grado de aceptación

<sup>6</sup> Meisel Roca, Adolfo y Vilorio de la Hoz, Joaquín, "Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927", en *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República*, Vol. 35, núm. 49, 1999;

<sup>7</sup> Severino Lobo González y Dieter Lober-Sies. *Historia del Colegio Alemán, 1912/13-1994*. Traducción al español: Dörthe de Uribe. Editorial Mejoras, Barranquilla: 1994., Pág. 17.

entre, por lo menos, una parte de la sociedad barranquillera que veía con buenos ojos la presencia en la ciudad de estos inmigrantes. Del nivel de aprecio con que para ese momento contaban los alemanes da cuenta un anuncio de prensa aparecido en el diario local *El Promotor*, el día 13 de mayo de 1905:

*Ha partido para Alemania el señor D. Adolfo Ringe, quien ha residido varios años entre nosotros. Como es sabido, la colonia alemana se distingue por su laboriosidad, honradez y aptitudes especiales para asimilarse nuestros hábitos y costumbres. De ahí que cuando alguno de sus miembros parte, los colombianos sentimos la separación como si se tratara de un compatriota. Cuanto distan los industriosos alemanes de tener las ínfulas y pretensiones de los anglo-yanquis.*<sup>8</sup>

Ya entrado el siglo XX, un nuevo acontecimiento mundial y sus consecuencias influyeron notablemente en la llegada de más inmigrantes alemanes a Barranquilla: la Primera Guerra Mundial. Una vez terminado el conflicto, Alemania debió aceptar una serie de condiciones impuestas por los países vencedores que en su conjunto conocemos como el Tratado de Versalles, el cual incidió en gran medida el curso de la historia alemana y

<sup>8</sup> *El Promotor*, mayo 13 de 1905, pág. 2. Archivo Histórico del Atlántico.

mundial para las siguientes décadas. La derrotada Alemania entró en una profunda crisis de la cual muchos quisieron escapar, siendo Suramérica el destino elegido por un gran número de alemanes decididos a probar suerte lejos de su tierra natal. Hasta Barranquilla llegaron algunos de estos alemanes, en parte motivados por el éxito que varios de sus compatriotas habían tenido en la ciudad y en la que se hallaban en no pocos casos sólidamente establecidos. Uno de estos alemanes fue Alfred Grunwaldt, quien recordaba a su hijo Alfredo las difíciles condiciones económicas que dejó atrás en su Alemania natal:

*“La paga de un salario diario se hacía en dos cuotas. La primera de ellas nos la daban al mediodía, e inmediatamente teníamos permiso los trabajadores para que compráramos los implementos básicos para la casa, como los alimentos y los útiles de aseo... la inflación aumentaba de hora en hora y lo más probable era que el sueldo de la jornada completa, si se llegaba a pagar al final del día, no iba a alcanzar para correr con los gastos básicos de la casa. Había que comprar de una vez porque en cuestión de horas la plata perdía su valor”*<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Entrevista con el señor Alfredo Grunwaldt, el día 25 de junio de 2007. El padre del entrevistado se llamaba Alfred Grunwaldt, era representante de firmas comerciales alemanas

Como el señor Grunwaldt llegaron otros tantos alemanes que se insertaron rápidamente en el medio local y terminaron impulsando nuevas iniciativas que reafirmaron el rol protagónico de estos inmigrantes en la economía de la ciudad y de la región. Algunos de los recién llegados, marcados por la experiencia de la guerra, fueron determinantes en el inicio y desarrollo de una de las empresas con participación alemana más conocidas de la época, como fue la fundación de la SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos), compañía pionera en la navegación comercial. Uno de los pilotos más emblemáticos de la empresa, Herbert Boy, quien había combatido durante la Gran Guerra llegó precisamente huyendo de las difíciles condiciones políticas, sociales y económicas imperantes en Alemania. También lo hizo quien se destacaría posteriormente como el ingeniero “estrella” de la SCADTA, el señor Wilhelm Schnurbusch, que consiguió adaptar los motores de los primeros aviones de la empresa a las condiciones del trópico, haciendo viable con ello los primeros vuelos de las aeronaves en Colombia y, por ende, el inicio de las actividades de la SCADTA.

Varias de las más sólidas casas comerciales alemanas en Barranquilla acogieron a algunos de los recién llegados. Un caso especialmente interesante es el de la casa de A. Held, la cual canalizó el incremento de recurso humano hacia la creación de nuevos almacenes en distintas ciudades del país, como Medellín, Cali o Pereira, a partir de 1921. También se crearon nuevas firmas comerciales en los años veinte, estando algunas de ellas conformadas exclusivamente por socios alemanes o, en otros casos, por ciudadanos de Alemania y colombianos. De estos años datan los inicios de casas comerciales como la Gerd von Westernhagen, la Fritz Fuhrhop & Co. y la Compañía de Industrias Nacionales.

### **Barranquilla en la década del treinta**

Si bien es cierto que para los años treinta Barranquilla no tenía la exclusividad en el manejo de las importaciones y exportaciones, debido al surgimiento y posterior fortalecimiento del puerto de Buenaventura, la urbe caribeña mostraba todavía señales del gran impulso de crecimiento económico que la había caracterizado desde finales del

siglo XIX. El hecho de que el río Magdalena siguiera siendo unas de las principales vías de comunicación entre algunas zonas del interior del país y la costa (y de allí con el exterior), hacía que Barranquilla se mantuviera en una sólida posición como principal puerto de Colombia. Como evidencia de lo anterior podemos encontrar el considerable conjunto de empresas de navegación fluvial inscritas ante la Superintendencia de Navegación en Barranquilla en el año de 1937, veintitrés, que disponían entre todas de un total de 70 vapores y 210 remolques funcionando por el río Magdalena, siendo las más importantes por la capacidad de tonelaje de sus embarcaciones la Naviera Colombiana, la Empresa de Vapores Lindemeyer y la Empresa de Navegación Nardo S. A.<sup>10</sup>

El trabajo de las compañías fluviales que llegaban hasta Barranquilla para transportar mercancías y personas se complementaba con el de las numerosas empresas marítimas que conectaban a la ciudad con el resto del mundo. Por ejemplo, la Compañía Trasatlántica Francesa, entre enero y diciembre de

1936 transportó hasta Barranquilla, proveniente del exterior, un peso total de 2.524.659 kilos; y en ese mismo periodo de tiempo fueron movilizadas hacia el extranjero a manera de exportaciones 1.770.175 kilos. La Compañía Real Holandesa de Vapores trajo a Colombia, a través de Barranquilla durante 1936, un total de 14.101.716 kilos y se llevó al extranjero 6.619.579 kilos. En comparación con los números actuales de importación y exportación, las cifras dadas parecen irrelevantes, pero el tonelaje de las embarcaciones de la época y, en términos generales, la infraestructura portuaria de la Barranquilla de ese entonces y del país hacen significativos esos datos. Además, en este mismo sentido, se debe señalar que las compañías mencionadas hacían parte de un conjunto mucho más amplio de empresas dedicadas a la actividad del transporte marítimo, que a su vez contribuían a incrementar el flujo de mercancías y personas entre Colombia y el exterior. De entre el amplio grupo de empresas marítimas cuyas embarcaciones atracaban en Barranquilla podemos mencionar las siguientes: Canadian Transport & Co, Compañía Trasatlántica Española,

---

<sup>10</sup> Arturo A. de Castro, Boletín Municipal de Estadística No. 42, septiembre 30 de 1937, pág. 18, cuadro 5. Archivo Histórico del Atlántico.



Grace Line, Gulf Pacific Line, Niel Marsken Line, Nipon Yusen Kaisha, Societá Italia, Zegluga Polska S.A., Westfal Larsen & Co y Royal Mail Line.<sup>11</sup>

La actividad de todas estas compañías en la ciudad la hacía especialmente propicia para la llegada de inmigrantes, y en los años treinta, la coyuntura política internacional incrementó el flujo de estos. Por ejemplo, entre mediados y finales de la década llegaron a Barranquilla especialmente ciudadanos alemanes, austriacos y polacos, como consecuencia de la persecución que contra algunos de ellos se llevaba a cabo en Europa por motivos políticos y raciales. La dinámica de la ciudad la hizo también atractiva a la mirada norteamericana, y no solo para algunos de sus empresarios que ya prosperaban en ella, sino también para su gobierno que no veía con buenos ojos la consolidación de agentes comerciales de países del Viejo Mundo, como sucedía con los alemanes, de quienes se ocupa este trabajo.

Siguiendo con la breve descripción de la Barranquilla de los años treinta, es importante señalar que la ciudad mantuvo el incremento en el número de habitantes que había venido mostrando desde finales del siglo XIX. Las probables causas de dicho incremento en la población se pueden encontrar en un aumento de los nacimientos y la estabilización de la mortalidad, producidos ambos por un mejoramiento de las condiciones de salubridad en varios sectores de la ciudad, consecuencia en parte de la construcción de obras de infraestructura, como acueductos, por ejemplo, que representaron una mejora notable en la provisión de los servicios básicos para un porcentaje cada vez mayor de la población. La presencia de extranjeros, aunque no fue masiva como en el caso de otros países de América Latina, significó una contribución al aumento poblacional en dos vías: por una parte, de manera cuantitativa, sumándose a la población nativa y de otros lugares del país que llegaban hasta la ciudad; por otra, cualitativa, ya que estos inmigrantes eran participes de la dinámica de desarrollo comercial que, lógicamente, trajo beneficios a un sector de la población y determinó una mejora

---

<sup>11</sup> Arturo A. de Castro, Boletín Municipal de Estadística No. 34, enero 30 de 1937, pág. 21, cuadro 8.

en las condiciones de vida de un grupo amplio de ciudadanos beneficiados directa o indirectamente del crecimiento económico de la ciudad.

El crecimiento de la población de Barranquilla en una parte de la década del treinta nos lo muestra el siguiente cuadro en el que aparecen, además, algunos datos relacionados con los nacimientos y las defunciones<sup>12</sup>:

AÑOS	Población estimada en junio 30	Matrimonios	Nacidos vivos según registro eclesiástico	Defunciones todas las causas
1932	144,162	405	3,305	2,330
1933	145,333	468	4,071	2,121
1934	147,316	510	4,539	2,217
1935	149,584	559	4,484	2,370
1936	151,716	557	4,680	2,291

Además de las características ya señaladas de la ciudad, que pueden incluirse dentro de los rasgos positivos en ocasiones exagerados y mitificados por cronistas locales, Barranquilla presentaba una cara más problemática y por ello menos publicitada en el marco de la imagen de la ciudad idílica construida durante años.

El desarrollo económico a que se ha venido haciendo referencia no se hizo

extensivo a un amplio sector de la sociedad barranquillera que continuó viviendo en el desarraigo y el abandono, condiciones estas que, unidas a la ausencia de políticas sociales desde los entes gubernamentales, se convirtieron en “caldo de cultivo” para actividades criminales tales como robos o asesinatos. En un intento por contrarrestar dichas manifestaciones criminales las autoridades creaban organismos que en muchas ocasiones se

mostraban incapaces de cumplir con su propósito, tal y como lo señala un diario local de junio de 1939: “Más de 52 casos de robos se han sucedido últimamente en la ciudad. De ellos ha tenido conocimiento oportuno la Sección de Seguridad, pero los responsables no han podido ser localizados. Es necesario librar a Barranquilla del elemento maleante...”<sup>13</sup> Según la información publicada en el diario La Prensa, la

<sup>12</sup> Arturo A. de Castro, Boletín Municipal de Estadística No. 34, enero de 1937, página 4, Tabla 1. Archivos Histórico del Atlántico.

<sup>13</sup> La Prensa, viernes 9 de junio de 1939, p. 12a. A.H.A

llamada “Sección de Seguridad no contaba con la dotación necesaria para enfrentarse a bandas de delincuentes notablemente organizadas, “como las de Guillermo Segundo y Andrés Palacios, alias “El Gago”, que contaban con automóviles para llevar a cabo sus atracos y robos en numerosas viviendas de la ciudad”.<sup>14</sup>

Además de los problemas de seguridad ya señalados, la ciudad también presentaba otras circunstancias alrededor de las cuales se generaba polémica, como por ejemplo la higiene en algunos de sus sectores y el manejo de los recursos públicos. El diario La Prensa registró en junio de 1939 el malestar que generaba entre muchos habitantes el estado de algunas calles de la ciudad, convertidas en “auténticos basureros”<sup>15</sup>. También la comunidad mostraba su inconformidad por lo que consideraban un inadecuado uso de los dineros públicos:

*“...empatamos al burgués con proyectos estratosféricos y disposiciones audaces, mientras que por otro resucitamos lo que ciudades más viejas desecharon hace años por pernicioso y lo proclamamos*

*invención genial, progreso avanzadísimo que asombrará al universo, afeando nuestras calles y entorpeciendo el tránsito con semáforos defectuosos y en los cuales se destaca sobre todo la propaganda comercial...”<sup>16</sup>.*

Las críticas también iban en el sentido de que se acusaba a las autoridades locales de actuar en beneficio de empresarios irresponsables que habían ubicado numerosos semáforos en lugares de escaso tráfico, “solo con la excusa de apropiarse de los recursos públicos”.

### **Actividades económicas de los alemanes en Barranquilla, 1930-1941**

Los años treinta representan un periodo especialmente atractivo para el estudio de la historia de los inmigrantes alemanes en Barranquilla. Fue un momento de notable impacto de las actividades económicas de estos extranjeros tanto en el plano local como en el regional, y también significó la última etapa en la que fueron protagonistas de la dinámica socioeconómica de la ciudad.

Como ya se indicó, en los años posteriores a la Primera Guerra Mundial llegaron hasta Barranquilla más

<sup>14</sup> *Ibíd.*

<sup>15</sup> La Prensa, miércoles 14 de junio de 1939, p. 5a. A.H.A.

<sup>16</sup> *Ibíd.*

inmigrantes alemanes, en no pocos casos debido a las condiciones en las que quedó Alemania después del conflicto y con la esperanza de encontrar en tierras colombianas mejores condiciones de vida; posteriormente y de manera más específica después de mediados de los años treinta, las persecuciones por motivos políticos y raciales del gobierno nazi también motivaron la salida de otros tantos. Tal fue el caso del ingeniero vienés Eric Spitz (hay que recordar que Austria pasó a formar parte del Reich en marzo de 1938), quien huyó de su país natal anexionado y llegó a Barranquilla para vincularse con la South American Gulf Oil Company. Una vez en Barranquilla, los inmigrantes alemanes, muchos de ellos provenientes de ciudades comerciales como Hamburgo o Bremen y relacionados ampliamente con el comercio, se insertaron en la dinámica económica de la ciudad a través de diferentes actividades, algunas de las cuales señalaremos en este artículo y que corresponden a aquellas sobre las que mayor referencia se tiene a partir de las fuentes consultadas, y que nos sirven a la vez para elaborar una imagen de lo que fue la participación de estos

inmigrantes en la economía local y regional. Así, es preciso mencionar un conjunto de actividades económicas entre las que encontramos la compra y venta de bienes inmuebles, la navegación fluvial, marítima y aérea, la exportación e importación de productos, el crédito, las representaciones y otras tantas menos practicadas, pero sobre las que existen algunas referencias y que vale la pena mencionar para enriquecer la descripción propuesta en este trabajo.

Una de las fuentes consultadas y que arroja una buena cantidad de referencias acerca de las actividades de empresarios y hombres de negocios alemanes es el conjunto de protocolos notariales procedentes de las notarías primera y segunda de Barranquilla. Entre los numerosos registros alusivos a estos extranjeros llaman la atención la compra y venta de bienes inmuebles, tanto en la ciudad como en poblaciones cercanas, práctica comercial que era llevada a cabo tanto por empresas como por particulares. Entre las firmas que aparecen como compradoras y/o vendedoras de bienes inmuebles encontramos a las ya tradicionales casas comerciales instaladas desde finales del siglo XIX o principios del XX, tales

como la A. Held o la Breüer, Moller & Co.; y también otras más recientes, como la Fritz Fuhrhop & Co., que registró ventas de grandes lotes de terreno en Barranquilla y Puerto Colombia por sumas que oscilaban entre los 1.500 y los 7.000 pesos.<sup>17</sup> De la participación de todas ellas en el negocio de los bienes se encuentran numerosas referencias en los registros notariales.

Con relación a los ciudadanos particulares, de quienes se encontraron abundantes datos sobre transacciones con propiedades, señalamos dos casos específicos que ilustran la dinámica de estas operaciones. Uno de ellos fue el de Emil Rathje, ciudadano alemán que adquirió un buen número de casas y terrenos en distintos sectores de la ciudad desde comienzos de la década del treinta. Los costos de sus compras y ventas no eran muy elevados, oscilaban entre los 180 y 230 pesos, pero anualmente llevaba a cabo numerosas ventas que consideradas de manera conjunta lo convierten en un caso significativo. Su participación en esta

actividad comprende, según registros notariales, el periodo que va desde 1934 a 1938, siendo este último año particularmente difícil debido a que solo se presentaron cinco ventas, en tanto que en el anterior, 1937, se registraron 18 ventas de bienes entre casas y terrenos por parte del señor Rathje. El otro caso a citar es el del alemán Eugene Schwartz, quien desarrolló sus actividades entre 1931 y 1935, tanto en Barranquilla como en poblaciones cercanas. Ejemplos de ello fueron: una venta de un terreno de 29.720 metros cuadrados en la vecina población de Tubará, en mayo de 1936; y otra de 11 lotes en la Urbanización Colinas del Sol, en Puerto Colombia, en el año de 1935.

Además de los ya mencionados, encontramos que había muchos otros alemanes que recibían ingresos por la venta de bienes, como Albert Tietjen, un reconocido empresario de la ciudad vinculado desde sus inicios a la SCADTA<sup>18</sup>, que registra la venta de varios lotes en la urbanización Bellavista. Los registros documentales

---

<sup>17</sup> Notaría primera de Barranquilla, escrituras número 660, de 24 de mayo de 1938, y 861, de 4 de julio de 1938. AHA. En ambas aparecen cuantiosas ventas llevadas a cabo por la Fritz Fuhrhop & Cía.

---

<sup>18</sup> SCADTA: Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos. Empresa pionera de la aviación comercial en Colombia fundada en 1919 por empresarios alemanes y colombianos.

indican varios casos de compras masivas de lotes por parte de algunos alemanes, y los testimonios de sobrevivientes de la época y descendientes de los inmigrantes mencionados también se refieren al hecho de que algunos de ellos participaban en la comercialización de terrenos en proyectos de urbanización de la ciudad. Los años 1930 y 1931 registran varias de esas grandes compras de terreno. Probablemente los efectos de la crisis económica de 1929 pudieron influir en la caída de los precios, situación que fue aprovechada por quienes vieron en ello la posibilidad de asegurar ganancias en un futuro cercano, cuando las condiciones económicas de normalizaran.

Otra de las actividades económicas en las que tuvieron participación los alemanes durante el periodo de tiempo estudiado y de la cual se han obtenido numerosas referencias a partir de las diversas fuentes es la de la navegación, practicada en tres formas: fluvial, marítima y aérea.

Para la primera mitad del siglo XX el río Magdalena seguía cumpliendo un papel fundamental como vía de

comunicación entre una parte del interior del país y la costa, comunicando también una buena cantidad de poblaciones ribereñas entre sí. Como consecuencia de ello, numerosas empresas de navegación fluvial operaban a lo largo de su recorrido, siendo algunas de las más importantes la Compañía Antioqueña de Transportes y la Compañía de Navegación de Santander.

Un lugar especial, por su capacidad de transporte y operativa, lo ocupaba la Empresa de Vapores Lindemeyer S.A., propiedad de una sociedad conformada por socios colombianos y un alemán, el señor Heinrich Lindemeyer, quien poseyó desde su fundación y hasta finales de la década de 1920, el 50.5% de la totalidad de las acciones de dicha empresa. La creación de esta importante empresa fluvial tiene su origen en la experiencia que Heinrich Lindemeyer había adquirido en su natal Hamburgo, y posteriormente en Colombia, con la participación que tuvo en otras dos empresas a principios del siglo XX en Barranquilla: la Hanseática de Vapores, fundada junto con los también alemanes Adolf Held y Arthur Stegmann, y la Lindemeyer Wiese & Co, con los dos ya

citados y con la participación de otro coterráneo suyo llamado Ferdinand Wiese. En 1919 Lindemeyer decidió abandonar esta última compañía y formar, junto con ciudadanos colombianos, una propia llamada Empresa de Vapores Lindemeyer, que muy pronto empezó a operar en el río Magdalena. Hacia 1926 la compañía incrementó su flota trayendo desde Alemania los materiales para la construcción de 17 botes, cuya capacidad de carga oscilaba entre las 67 y las 135 toneladas, ampliando notablemente la capacidad operativa y asegurando de esta manera un papel fundamental en el transporte de mercancías desde y hacia el interior del país, y a lo largo del río Magdalena. Para principios de la década de 1930 la Empresa de Vapores Lindemeyer hizo parte, junto con la Naviera Colombiana y otros socios colombianos, de una sociedad anónima denominada Slip de Barraquilla, que prestaba el servicio de alquiler de varaderos para diferentes tipos de embarcaciones. A esta ampliación de los servicios que ofrecía la naviera se debe agregar el proceso de capitalización de la misma, iniciado también en 1930 a través de la venta de un número importante de acciones, la

mayoría de las cuales quedaron en manos del accionista mayoritario, Heinrich Lindemeyer, quien pasó de tener 2.011 de un total de 3.978 acciones a finales de los años veinte<sup>19</sup>, a poseer 9.705 de un total de 14.500 en abril de 1930.<sup>20</sup>

Durante los años treinta continuó el proceso de consolidación de la empresa, lo que le permitió seguir desarrollando sus actividades en el río Magdalena y mantener el servicio de transporte de mercancías y personas. A través de acuerdos con compañías que requerían sus oficios, la “Lindemeyer” aseguraba para sí una parte del mercado de transporte nacional, tal y como lo demuestra, entre otros, el convenio firmado con Bavaria en 1926 y especialmente activo en la década siguiente para transportar tanto la cerveza como los insumos para producirla.

Hacia 1937, la Empresa de Vapores Lindemeyer S.A. aparecía en la Superintendencia de Navegación, con

---

<sup>19</sup> Información tomada del Acta de la Asamblea General de Accionistas protocolizada en la Notaría primera de Barraquilla por escritura número 544 de 26 de febrero de 1930. A.H.A.

<sup>20</sup> Notaría primera de Barraquilla, escritura No.978, 30 de abril de 1930. A.H.A.

sede en Barranquilla, como la cuarta compañía con mayor tonelaje de un total de 23. Todo parece indicar que no hubo en el resto de la década transformaciones significativas para la empresa, la cual mantuvo su ritmo de trabajo hasta mediados de 1941, cuando empezaron a surtir efecto las medidas de bloqueo económico a que fueron sometidos los ciudadanos del Eje y las empresas en las que ellos participaban, por motivo de la guerra.

Como complemento imprescindible a las actividades de navegación fluvial, cuyo objetivo esencial era el de conectar al interior del país con la Costa, estaba la navegación marítima, que a su vez enlazaba al país con el mundo, a través del puerto fluvial y marítimo que era Barranquilla. Como consecuencia de ello la ciudad recibió a varias empresas navieras a través de las cuales se establecieron contactos principalmente con Centro y Norteamérica y con Europa, y también, aunque en menor medida, con algunos países asiáticos. Entre las empresas de navegación marítima que operaban en Barranquilla hacia la década del treinta tenemos: *Colombian Line*, *Grace Line*, *Compañía Real Holandesa*, *O.S.K. Japan Line* y la

*Hapag*, por citar solo algunas de las muchas cuyas embarcaciones arribaban al puerto. Para efectos del tema de este artículo nos interesa la última de las mencionadas, la *Hapag*, compañía de navegación alemana de gran importancia dentro del comercio de importación y exportación.

La *Hamburg Amerika Linie*, mejor conocida como *Hapag*, era una empresa alemana de transporte cuyas actividades en Colombia datan de antes de mediados del siglo XIX, siendo administrados sus negocios en Barranquilla hasta los primeros años del siglo XX por la casa comercial alemana Aepli, Eberbach & Cía. Con esta vasta experiencia la *Hapag* se ubicaba hacia los años treinta del siglo XX como una de las principales empresas de navegación marítima que llegaban al país. Su articulación con la economía nacional queda evidenciada a través de su participación en la exportación de café, ya para ese momento uno de los principales productos nacionales: en el año de 1932, la *Hamburg Amerika Linie* embarcó en Barranquilla con rumbo al exterior un total de 80.076 sacos de grano, solo superada por las flotas de la *Grace Line*, la *United Fruit*



y la Colombian Line, ocupando con ello un cuarto lugar de entre 17 compañías navieras que facilitaban la salida de café a través del puerto caribeño.<sup>21</sup>

Un aviso de prensa de noviembre de 1930, nos muestra los itinerarios de viaje programados y los servicios prestados por la Hapag en ese mes y en el anterior:

HAMBURG AMERIKA LINE  
 COMPAÑÍA HAMBURGUESA  
 AMERICANA  
 Servicio extra-rápido de pasajeros y  
 carga con los lujosos y nuevos  
 trasatlánticos  
 ORINOCO Y MAGDALENA

Próximas salidas de Puerto Colombia:  
 Para Cristóbal, Costa Rica, Guatemala y  
 México, vía Cartagena:  
 Teutona, octubre 17; o Orinoco, octubre  
 25;  
 Galicia, noviembre 14; o Magdalena,  
 noviembre 22.

Para Europa: Francia, Inglaterra,  
 Holanda y Alemania, vía Curacao,  
 Venezuela y Trinidad:  
 Magdalena, octubre 7; o Rugia, octubre  
 20;  
 Orinoco, noviembre 4; o Teutonia,  
 noviembre 19

Para informes dirigirse a los agentes:

Fritz Fuhrhop & Co.<sup>22</sup>

Acompañando a la publicidad que se le daba a las rutas que cubría la Hapag, también encontramos la referencia a sus modernas embarcaciones: “La Gran Motonave Cordillera...obra maestra entre las construcciones navales de estilo moderno, de 12.050 toneladas de registro bruto y 17 millas de velocidad por hora...”.<sup>23</sup>

Además de la Hapag, hasta Barranquilla también llegaban las embarcaciones de la compañía Lloyd Nortegermánico, otra empresa alemana que, si bien hacía presencia en la ciudad desde el siglo XIX, no tenía el nivel de participación de la primera en la economía nacional, por lo que la Hamburg Amerika Linie se constituyó como el caso más representativo de la navegación marítima alemana en nuestro país durante la primera mitad del siglo XX.

La tercera de las formas de navegación señaladas inicialmente es la aérea, y en su desarrollo los inmigrantes alemanes tuvieron una participación fundamental

<sup>21</sup> Enrique Rasch Isla, Boletín Municipal de Estadística, Barranquilla, mayo 20 de 1933, página 25, número 11, año III. A.H.A.

<sup>22</sup> La Prensa, lunes 3 de noviembre de 1930, pág. 5a. A.H.A.

<sup>23</sup> La Prensa, viernes 3 de julio de 1936, p. 4a. A.H.A.

a través de la SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos), empresa pionera en la actividad en nuestro país. Fundada en 1919 por hombres de empresa alemanes y colombianos, y con la participación de mecánicos y aviadores también alemanes, muchos de ellos veteranos de la Primera Guerra Mundial, la SCADTA pudo superar la económicamente crítica década de los años veinte a través de distintas estrategias de captación de recursos, entre ellas, la obtención de la concesión para el manejo postal en el país, la venta de acciones (la compra del millonario austriaco Peter Paul von Bauer de una gran parte de la empresa) y los servicios de transporte de mercancías y personas. Para la década de los años treinta SCADTA había logrado superar gran parte de sus inconvenientes económicos, aunque funcionaba siempre “al límite” de sus posibilidades, según los testimonio de algunas personas bastante cercanas o vinculadas directamente a la compañía. Además, la empresa contaba con el respaldo de los gobiernos nacionales de la época, tanto por los servicios que prestaba a las instituciones oficiales (por ejemplo, delimitación de las fronteras a través de

la aerofotografía) y a sus funcionarios, como por la notable participación que los pilotos y aeronaves habían tenido en el conflicto contra el Perú (1932), impulsando con ello la aviación militar.

Luego del conflicto colombo-peruano, la SCADTA continuó con el proceso de mejoramiento de los servicios que venía prestando a través de diferentes vías: en primer lugar, se ampliaron las rutas de navegación a través de la apertura de campos de aterrizaje en poblaciones como Corozal, Barrancabermeja y Villavicencio, entre otras; también se reemplazaron los viejos modelos anfibios por trimotores inicialmente, y luego por los Boeing, con más capacidad de transporte y una mayor autonomía de vuelo. Acompañando a este proceso de ampliación del radio de operaciones de la empresa vino el cambio que significó el paso de los hidroaviones a unas aeronaves de tipo convencional, por lo que el lugar de acuatizaje conocido como Veranillo fue dando paso a un aeropuerto en el vecino municipio de Soledad. Así, para los años treinta la empresa de aviación pionera en la navegación comercial se hallaba operando con toda su capacidad y prestaba un importante servicio de

comunicación y transporte, pero todo el esfuerzo de años se vería afectado por la dinámica de la política internacional en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, como se verá más adelante.

En conclusión, la navegación tanto por mar y río como por aire fue una de las actividades más representativas dentro de las que desarrollaron los alemanes en la ciudad, lo que explica que la tradicional imagen que se tiene de estos inmigrantes se basa fundamentalmente en el aporte al desarrollo que ellos hicieron a partir de la navegación en sus distintas formas. La importancia de estas actividades no es poca: participaron del proceso de conexión entre los distintos puntos geográficos del país y de este con el exterior, consolidando en este último caso del fortalecimiento de las redes de Colombia con otras naciones; impulsaron las prácticas comerciales en un contexto nacional e internacional, generando con ello un impacto económico; y prestaron un servicio al país en general, como lo hizo la SCADTA durante la guerra con el Perú y a través del trazado de las fronteras colombianas.

Otra de las actividades económicas a que con mayor frecuencia recurrieron los inmigrantes alemanes en Barranquilla fue la comercialización de productos. Esta actividad se encuentra incluso en los orígenes mismos de la presencia alemana en la ciudad, siendo la misma una de las formas a través de las cuales se establecieron importantes vínculos entre el país europeo y Colombia, al punto de que Alemania llegó a ser para la década de los años treinta el segundo socio comercial de nuestro país.

El antecedente de las actividades de comercialización de productos a que se hace referencia en este artículo está en la instalación de varias casas comerciales de alemanes establecidas en la ciudad desde finales del siglo XIX, permaneciendo algunas muy sólidas aún en el XX. Hacia la década de los años treinta se pueden identificar en Barranquilla, a partir de las fuentes consultadas, unas casas comerciales que podríamos llamar como “mayores” y otras “menores”.

Dentro del primer grupo encontramos a: *Breuer, Möller & Co., Empresa Hanseática Wiese & Starck, Schutte,*

*Bünemann & Co.*, *Haase & Co.* y *A. Held*, todas dedicadas, como ya se indicó, a la exportación de productos como café, tabaco, cueros y manufacturas, y a la importación de textiles y elementos ornamentales, así como licores y otros productos desde Europa. Varias de estas firmas comerciales presentaban una larga trayectoria de negocios en la ciudad, puesto que algunas de ellas habían sido constituidas a finales del siglo XIX o principios del XX, como la *Breuer, Möller & Co* y la *A. Held*. Otro rasgo distintivo de dichas casas mayores tiene que ver con su capacidad de maniobra tanto a nivel nacional como internacional: se encargaban de la exportación y la importación de mercancías, además de contar varias de ellas con almacenes para comercializar lo que importaban en varias de las principales ciudades del país. En algunas ocasiones la casa matriz de estas firmas comerciales se hallaba en Alemania, desde donde se coordinaba la actividad de las sucursales.

Para el caso de las casas comerciales menores encontramos entre ellas a la *Barthel & Hartel*, la *Hans Schroeder & Cía.*, la *Sociedad G. Fehrman e hijo*, la

*Nicolas Senning & Co.* y la *Sociedad Standard Agencias de Colombia Ribbentrop & Co.* Estas se diferenciaban de las anteriormente señaladas en varios rasgos, entre ellos el hecho de que para los años treinta eran empresas jóvenes cuya fecha de constitución se puede encontrar en la misma década o en la anterior. Adicionalmente a esta característica, encontramos que su radio de acción era mucho más reducido, puesto que no participaban en la importación y exportación de productos y sólo comercializaban a nivel local lo que las “mayores” importaban, sin tener sucursales en otras ciudades, exceptuando Cartagena donde algunas de ellas también se habían instalado.

En conclusión, a partir de las fuentes consultadas se pueden identificar dos grandes tipos de casas comerciales de alemanes instaladas en Barranquilla.<sup>24</sup> Ambos tipos presentan unas características bien definidas que permiten determinar que existían unas “mayores” y otras “menores” de acuerdo a su capacidad operativa. En el

---

<sup>24</sup> Si bien es cierto que la mayoría de estas casas comerciales eran de propiedad de alemanes, es preciso señalar que en algunos casos había participación de empresarios colombianos que adquirirían acciones en las mismas.

caso de las mayores su actividad comercial incluía en ocasiones la venta de finca raíz tanto en Barranquilla como en otras poblaciones del Caribe colombiano. El comercio, tanto de importación y exportación como en el mercado interno regional y nacional, corresponde precisamente a una de las actividades económicas más características de los inmigrantes alemanes en Barranquilla. Su aporte a la dinamización del desarrollo de la ciudad en un ámbito como el comercio, pilar fundamental del despegue económico de la urbe caribeña, es innegable, de ahí que se les considere como protagonistas del proceso que vivió la ciudad entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX. Su preeminencia en estas actividades abrió también las puertas para la inserción de estos inmigrantes en la sociedad nativa.

El reconocimiento que la larga tradición de actividad comercial les había otorgado a los alemanes, tanto en nuestro país como en el exterior, hizo posible que muchos de ellos se emplearan en otra de las actividades bastante representativas de estos inmigrantes durante la época estudiada, como fue la de la representación. La

representación consistía básicamente en que una empresa o individuo eran delegados por otra u otro para actuar en su nombre y atender aspectos económicos y legales tales como la participación en asambleas de accionistas, cobro de deudas y trámites ante las autoridades locales o nacionales, por citar sólo algunos. Estas responsabilidades eran aumentadas con el otorgamiento de un “Poder General” que ampliaba la capacidad de acción de los representantes. Los alemanes participaron notablemente en este ámbito de las actividades económicas de la ciudad de Barranquilla y del Caribe en general. Se pueden distinguir varios tipos de representación que permiten conocer con mayor detalle este renglón de la participación y actividades económicas de los alemanes en la ciudad. Así, encontramos, entre otros casos:

- a) **Alemanes representando empresas alemanas en las juntas de accionistas de otras empresas**, como sucedía en el caso de Hans Boy, alemán que actuaba en representación de la casa A. Held en la junta de accionistas de la Compañía de Industrias Nacionales.

b) **Alemanes representando empresarios alemanes residentes en Alemania**, caso tal de Werner von Griesheim, hombre de negocios alemán que representaba a varios compatriotas suyos que se dedicaban a exportar productos hacia Colombia. También hay evidencias de alemanes representando empresarios colombianos.

c) **Alemanes representando a firmas comerciales alemanas con sucursal en Colombia**. Tal es el caso de la Fritz Fuhrhop, representante de la empresa marítima Hamburg Amerika Linie y de Willie Hundt, representante en Cartagena de la firma comercial Haase & Co.

d) **Alemanes representando empresas de nacionalidades distintas a la propia y a la colombiana**, que permiten apreciar las redes económicas y sociales en las cuales se hallaban integrados. Como ejemplo de esto podemos señalar a la firma comercial Meyer, Lira & Co, de Nueva York, representada por Fritz Fuhrhop, y la Curazao Trading Company, proveniente de las Antillas, que tenía como

representante en la ciudad de Cartagena a Arthur Friedrich.

Además de los casos mencionados encontramos en el Boletín Municipal de Estadística, publicación que circulaba mensualmente durante los años treinta en Barranquilla, en la sección “Agencias de comisiones, representaciones y varias”, un importante número de ofertas de este servicio por parte de alemanes. Es decir, se pueden considerar a las representaciones como una de las actividades económicas características de los alemanes en Barranquilla durante el periodo estudiado, de notable influencia en la dinámica comercial regional, lo que no es un hecho de menor importancia en la historia económica de la ciudad y del país siendo que Barranquilla seguía siendo el principal puerto de Colombia.

Como consecuencia del proceso de desarrollo comercial, surgen en Barranquilla, desde finales del siglo XIX, una serie de entidades que prestaban servicios de crédito<sup>25</sup>. En este

<sup>25</sup> Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó, “Bancos y banqueros de Barranquilla”, 1873-1925, en *Boletín Cultural y bibliográfico del Banco de la República*, (On Line) No. 17, Edición en la biblioteca virtual: Bogotá: febrero

tipo de actividades económicas también participaron algunos alemanes radicados en la ciudad o que tenían en ella negocios y/o la visitaban ocasionalmente. El caso más representativo de esta actividad en el marco de este estudio lo podemos encontrar en el Banco Alemán Antioqueño, que habiendo trasladado su casa matriz de Bremen a Medellín después de la Primera Guerra Mundial, abrió sedes en otras ciudades durante los años 20, una de ellas en Barranquilla. Entre finales de los veinte y principios de los treinta, el Banco Alemán Antioqueño llegó a ser el tercero más importante en Colombia, contando para ese entonces con el 12.9% de los depósitos de todo el sistema bancario nacional<sup>26</sup>. Para el caso específico del Banco en Barranquilla durante el periodo estudiado, encontramos que numerosas empresas hacían uso de sus servicios,

algunas de ellas ya nombradas en este artículo, como la SCADTA o la Compañía de Industrias Nacionales, ambas con amplia participación de alemanes en sus juntas directivas. Y también encontramos algunas empresas de poblaciones vecinas, como la Empresa Fluvial M. Betancourt, de Ciénaga, que operaba en el bajo Magdalena.

Para esa misma década el Banco participó de manera notable en la ejecución de algunos proyectos de alcance regional prestando sus servicios para captar recursos, lo que lo llevó a mantener importantes contactos con los gobiernos locales y regionales. Por ejemplo, en junio de 1936 se firmó un convenio entre el Banco y el Municipio de Barranquilla para que el primero emitiera bonos de deuda pública cuya venta produciría recursos para la construcción de un cuartel del Ejército Nacional<sup>27</sup>. El Banco tenía la función de velar por los intereses de los tenedores de bonos y de administrar las ganancias producidas por la deuda adquirida por el Municipio, la cual, a su vez, estaba respaldada por los impuestos de industria y comercio y por los de los

---

de 2007.  
En:<http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicaciones/banrep/boletin/boldiescisiete/boldiescisiete4a.htm>  
Acceso: 16 de julio de 2008).

<sup>26</sup> Adolfo Meisel Roca y Joaquín Vilorio de la Hoz, "Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927", en *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República*, (On Line) Vol. 35, núm. 49, 1999, p.72.  
En:  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicaciones/banrep/boletin/boleti1/bol49/portad49.pdf>,  
(Acceso: 15 de julio de 2008).

---

<sup>27</sup> Notaría primera de Barranquilla, escritura número 485, 13 de junio de 1936. A.H.A.

juegos de azar. De manera similar se financiaron trabajos de construcción de la carretera entre Barranquilla y Cartagena, pero esta vez con la participación adicional del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público<sup>28</sup>. La solidez de la institución bancaria fue fundamental para ganar la confianza de los tenedores de bonos (entre los que se encontraban SCADTA, Tejidos Obregón, Antonio Volpe & Cía., etc.) y para el éxito de cada uno de esos proyectos.

Ahora bien, no solo el Banco Alemán Antioqueño prestaba el servicio de crédito en la ciudad. También otras empresas de propiedad o con participación de alemanes lo hacían. Así, por ejemplo, tenemos evidencias documentales de la actividad que en ese sentido desarrollaban casas comerciales como la *Wiese & Starck*, la *A. Held* o la *Breuer Möller & Co.* También las ya mencionadas casas “menores” participaban de esta actividad, aunque con menos recursos y por ende con menor capacidad de préstamo que las grandes y ya establecidas casas nombradas inicialmente. La

disponibilidad de recursos a través del crédito sirvió para impulsar numerosas iniciativas que surgían en una ciudad abierta al comercio y a las nuevas propuestas relacionadas, al tiempo que eran utilizadas por sólidas empresas que utilizaban los recursos para financiar sus proyectos, por lo que la relevancia de dicho servicio en la dinámica económica de la ciudad no es de una importancia menor.

Además de las ya mencionadas, los alemanes en Barranquilla se dedicaron a otras tantas actividades económicas a través de las cuales se insertaron en la vida de la ciudad. En el ámbito de la industria química encontramos algunas farmacéuticas fabricando y/o comercializando sus productos en la ciudad, siendo algunas de ellas la reconocida Bayer, la Gutehoffnungshutte Oberhausen A.G. (que operaba a través de su representante alemán Georg Scharz) y la Schering KahlbaumAktiengesellschaft. Anilinas Alemanas Ltda. era otra empresa alemana fabricante de productos agroquímicos, que también prestaba los servicios de representación comercial. La fabricación de cervezas también fue

<sup>28</sup> Notaría primera de Barranquilla, escritura número 702, 2 de diciembre de 1935. A.H.A.



un campo en el cual operaron los inmigrantes alemanes, tanto a través de empresas ya establecidas como por medio de nuevas iniciativas: en el primer caso encontramos al señor Franz Schloegl, quien trabajaba en la Cervecería Barranquilla y que fue acusado en 1941 de llevar a cabo actividades de inteligencia para los nazis, debiendo abandonar el país al siguiente año; el segundo caso, el de las nuevas iniciativas, encontramos a Heinrich Huber y Vicente Hodapp, quienes en 1936 y con un capital de 8.000 pesos crearon una sociedad denominada “Cervecería Tropical Huber y Hodapp” para fabricar y comercializar la cerveza en la región.

También encontramos alemanes al frente de otros negocios, como Otto Lehman, que comercializaba instrumentos en su almacén musical. También había ferreterías y estudios fotográficos de propiedad de estos inmigrantes. Muy a tono con las necesidades de la urbe industrial y su condición de puerto encontramos también compañías dedicadas a la reparación de embarcaciones, como la Unión Industrial, propiedad de los

señores Georg Scharz y Heinrich Riemann.

Todas las actividades indicadas corresponden a las formas en que los inmigrantes alemanes se insertaron en la dinámica socioeconómica de la ciudad. El éxito de muchos de ellos determinó que se convirtieran en una colonia de inmigrantes de gran influencia en la ciudad y en la región. De ahí que la imagen construida inicialmente por algunos cronistas y corroborada en parte por posteriores investigaciones corresponda en no poca medida a la situación real de estos extranjeros, es decir, que fueron agentes dinamizadores del proceso de desarrollo de la ciudad en la primera mitad del siglo XX. La diversidad de actividades en las que desplegaron su capacidad y la notable influencia de muchas de estas en la economía local y regional así lo evidencian.

### **La Segunda Guerra Mundial y el final de la influencia alemana en Barranquilla**

Con todo lo señalado hasta ahora se ha pretendido hacer una descripción de lo que fueron algunas de las actividades

económicas llevadas a cabo por los inmigrantes alemanes entre 1930 y 1941, en tanto individuos como también observando algunos de los colectivos que conformaban. El periodo corresponde a la última y muy probablemente más activa fase de la fuerte influencia alemana en la ciudad. Desde finales del siglo XIX, se inició de manera constante un proceso migratorio que trajo, entre otros inmigrantes, a alemanes que se instalaron en la ciudad, motivados por el proceso de despegue comercial de la urbe caribeña. Posteriormente, y en gran medida como consecuencia de las condiciones socioeconómicas de la Alemania de la primera posguerra del siglo XX, la presencia de alemanes en Barranquilla aumentó, y por ende, también lo hizo el nivel de participación de estos inmigrantes en las actividades económicas de la ciudad.

Ya para los años treinta del siglo XX, periodo del cual nos hemos ocupado en este artículo, la influencia alemana en la ciudad en su ámbito económico era más que notable, y no pocos inmigrantes alemanes eran para ese momento prósperos empresarios. Sin embargo, en poco tiempo todo este estado de cosas

se vería alterado por la dinámica de la política internacional enmarcada en la Segunda Guerra Mundial. Las consecuencias del conflicto y los intereses políticos en pugna en medio de la coyuntura del enfrentamiento entre las potencias, tuvieron profundas repercusiones para la vida de las colonias conformadas por ciudadanos de los países que integraban el Eje. Italianos, japoneses y alemanes en Colombia padecieron los rigores de la presión que los Estados Unidos ejerció sobre el gobierno colombiano, sobre todo a partir de mediados de 1941, que fue cuando se dio inicio a la publicación de las Listas Negras, documentos emitidos por el gobierno norteamericano y que eran enviados a las autoridades y difundidos en diarios de circulación nacional y local, en los que aparecían los nombres de empresas y personas naturales a los que se acusaba de simpatía y/o colaboración con los totalitarismos en conflicto con los Aliados o por considerárseles peligrosos en potencia para la seguridad del país y del continente. El objetivo de estas listas era fundamentalmente propiciar un bloqueo económico de tal forma que las empresas quebraban o

debían ser vendidas antes de la bancarrota.

Barranquilla no fue ajena a toda esta dinámica. La presencia en la ciudad de una colonia alemana altamente influyente en la economía y en la sociedad local y regional hizo que se percibiera a la urbe caribeña como un potencial foco de actividades nazis al cual había que neutralizar. En Barranquilla, numerosos ciudadanos alemanes, otros tantos italianos, algunos japoneses y en menor número nativos y de otras nacionalidades a quienes se acusaba de mantener estrechas relaciones con los tres primeros grupos, vieron aparecer sus nombres en las llamadas Listas Negras.

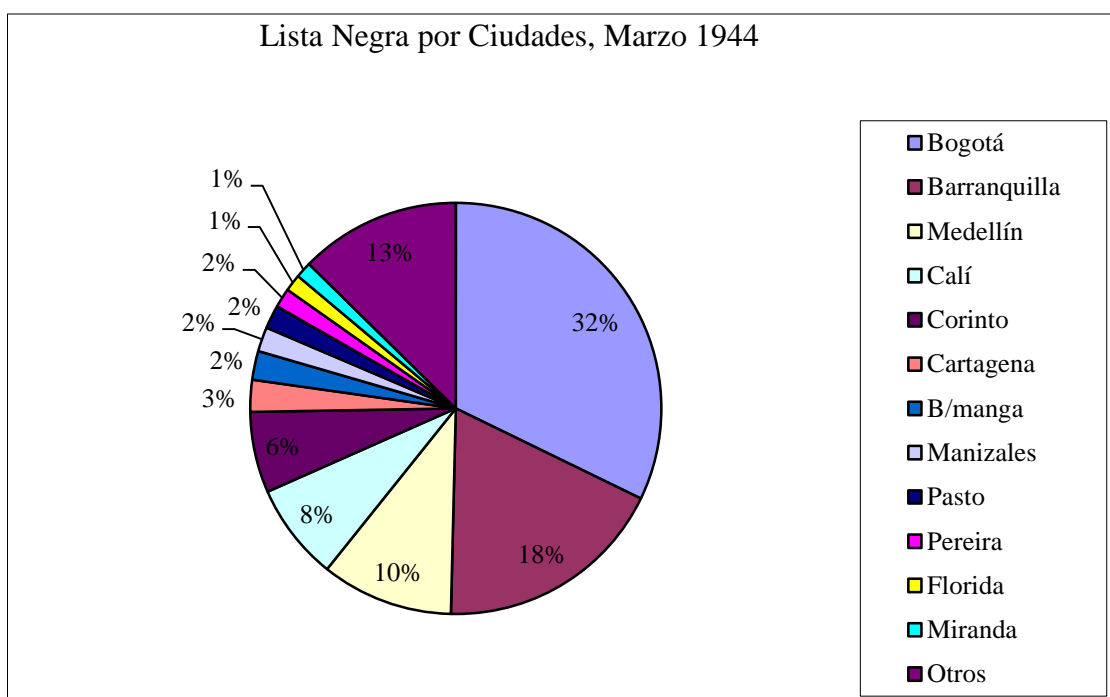
La publicación de las Listas Negras y la puesta en ejecución de las medidas de presión económicas sobre los bienes de los ciudadanos del Eje en general y de los alemanes en particular, determinaron un punto de ruptura en lo que había sido la actividad e influencia social, económica, cultural y en menor medida política de los alemanes en Barranquilla. El aislamiento propiciado por las medidas de seguridad y de bloqueo económico a que fueron

sometidos los alemanes en la ciudad hizo que su sólida posición se desvaneciera en poco tiempo, llegando posteriormente a la desaparición casi absoluta de las iniciativas alemanas en la urbe caribeña. Una buena cantidad de alemanes debieron salir del país en buques que viajan inicialmente a Estados Unidos y desde allí a Europa; otros debieron ponerse a disposición de las autoridades nacionales para luego ser internados en unos lugares especialmente adaptados para cumplir la función de centros de concentración en el interior de país, específicamente en Fusagasugá; algunos de los alemanes residentes en Barranquilla y que tenían contactos políticos importantes lograron permanecer en la ciudad, aunque bajo ciertas restricciones en su movilidad.

Testimonios indican la existencia de varios casos en los que hubo traspaso de bienes de alemanes a ciudadanos colombianos, confiando en que serían devueltos una vez superada la crisis generada por la Segunda Guerra Mundial. Las fuentes también hacen referencia a que en varios casos nunca se produjo tal devolución. Si bien es cierto que el dinamismo de la ciudad debió sentir la ausencia de uno de los

grupos de empresarios más activos, el hecho de que algunas de esas iniciativas se mantuvieran a bajo otros nombres o diferentes propietarios, mitigó en no poca medida el efecto. Y sucedió también que desde mediados de la década de los treinta se venían presentando alternativas a los servicios ofrecidos por alemanes, como sucedió

con bancos norteamericanos que ingresaron en el medio regional y aprovecharon las dificultades del Banco Alemán-Antioqueño y de otras organizaciones que prestaban servicio de crédito, para consolidarse en la ciudad y en la región.



Porcentajes de incluidos en la Lista Negra de marzo de 1944 por ciudades. Barranquilla, con 217 “enlistados”, sólo es superada por Bogotá, que presenta 385

En conclusión, los años treinta aparecen como un periodo de gran actividad de los inmigrantes alemanes en Barranquilla, la misma que se vio truncada por las medidas tomadas por el gobierno colombiano siguiendo los lineamientos que en materia de “defensa hemisférica” se establecieron desde

Norteamérica. Así, Estados Unidos aprovechó las circunstancias para eliminar de su zona de influencia la presencia de inmigrantes que desde finales del siglo XIX habían venido consolidando un poder económico que también les daba cierta relevancia en la sociedad local, donde eran admirados y

bien tratados por un entorno que miraba con simpatía a estos extranjeros. El recelo de los norteamericanos se justificaba, además, por la situación particularmente delicada que generó la guerra. A lo largo del continente, se formaron núcleos de apoyo al nacionalsocialismo que estaban integrados por no pocos alemanes que tenían su residencia permanente en cada país. Tal vez los casos más conocidos son los de Brasil, Argentina y Chile, pero Colombia no fue la excepción y precisamente en Barranquilla desarrollaba sus actividades un

“Stützpunkte” o “Punto de Apoyo” que llevaba a cabo manifestaciones de abierta adhesión al nazismo. El temor frente a posibles actividades de proselitismo político y espionaje o incluso el riesgo de ataques sobre un espacio vital como lo era el Canal de Panamá, fueron argumentos para buscar neutralizar a los alemanes en la ciudad. A esto se suma la ya señalada razón de eliminar cualquier forma de injerencia de una potencia extranjera a través de sus ciudadanos en una zona considerada de influencia norteamericana.

### **Bibliografía**

Adolfo Meisel y Eduardo Posada Carbó. *Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? y otros ensayos de historia económica de la Costa Caribe*. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla, 1993.

Álvaro Gärtner. Las huellas de oro de los mineros alemanes. En: Mayr & Cabal (Ed.). *La presencia alemana en Colombia*. Santafé de Bogotá, 1993. P. 125-139.

Carlos Dávila (Comp.). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia, siglos XIX-XX: una colección de estudios recientes*. V. 2. Editorial Norma. Bogotá, 2003.

Charles Bergquist. *Café y conflicto en Colombia, 1886-1910: la Guerra de los Mil Dias; sus antecedentes y consecuencias*. Fondo Rotatorio de Publicaciones FAES. Medellín, 1981.

Clifford Geertz. *La Interpretación de las culturas*. Gedisa. Barcelona, 2000.

David Bushnell. *Eduardo Santos y la política del Buen Vecino, 1938-1942*. El Áncora. Bogotá, 1984.

- Dino Manco Bermúdez. *Nuestros Ancestros, Colonia Italiana en Barranquilla*. Ediciones Man Comunicaciones. Barranquilla, 2000.
- Eduardo Posada Carbo. Progreso y Estancamiento, 1850-1950. En: Adolfo Meisel Roca. *Historia Económica y Social del Caribe Colombiano*. Ediciones Uninorte. Bogotá, 1994. P. 231-284.
- Enrique Biermann. *Distantes y distintos. Los emigrantes alemanes en Colombia 1939-1945*. Editora Guadalupe Ltda. Bogotá, 2001.
- Enrique Vargas Ramírez. Juan Bernardo Elbers y su época. En: Mayr & Cabal (Ed.). *La presencia alemana en Colombia*. Santafé de Bogotá, 1993. P. 71-94.
- Eric Hobsbawm. *La Era del Capital, 1848-1875*. Editorial Crítica, Barcelona, 1998.
- Ernest Gellner. *Cultura, identidad y política. El nacionalismo y los nuevos cambios sociales*. Gedisa. Barcelona, 1998.
- Ernst Nolte. *La guerra civil europea, 1917-1945*. Fondo de Cultura Económica. México D.F. 2001. P. 548.
- Fernando Ulloa Cepeda & García Pardo. La política exterior colombiana (1930-1946). En: Álvaro Tirado Mejía. *Nueva Historia de Colombia*. Tomo III. Editorial Planeta. Bogotá, 1989. P. 9-28.
- Frank Safford & Marco Palacios. *Colombia. País fragmentado sociedad dividida*. Norma. Bogotá, 2002.
- Herbert Boy. *Una historia con alas*. 2ª Ed. Editorial IQUEIMA. Bogotá, 1963.
- Horacio Rodríguez Plata. La inmigración alemana a Santander en el siglo XIX. En: Mayr & Cabal (Ed.). *La presencia alemana en Colombia*. Santafé de Bogotá, 1993. P. 31-47.
- Iván Jaksic y Eduardo Posada Carbo (Edit.). *Liberalismo y poder: Latinoamérica en el siglo XIX*. Fondo de Cultura Económica. Madrid, 2011.
- Jaime Colpas. *Ensayos de historia política y social de Barranquilla, 1905-1935*. Ediciones Barranquilla. Barranquilla, 1995.
- Jesús Bejarano. El fin de la economía exportadora y los orígenes del problema agrario. En: *Cuadernos Colombianos*. No. 8. Bogotá, 1975.
- Juan Pablo Llinás (Director académico). *Historia general de Barranquilla: personajes*, Editorial Mejoras. Barranquilla, 1995.

Luís Eduardo Bosemberg. *La ofensiva alemana en Colombia, 1933-1939*. Documento inédito facilitado por el historiador Bosemberg al autor de este trabajo.

Malcom Deas. La influencia inglesa –y otras influencias- en Colombia (1880-1930). En: Álvaro Tirado Mejía. *Nueva Historia de Colombia*. Tomo III. Editorial Planeta. Bogotá, 1989. P. 161-182.

Manuel Rodríguez Becerra & Jorge Restrepo Restrepo. Los empresarios extranjeros en Barranquilla, 1820-1900. En: Gustavo Bell Lemus (comp.). *El Caribe Colombiano*. Ediciones Uninorte. Barranquilla, 1988. P. 273.

Mario Acevedo Díaz. *La Culebra Pico de Oro*. Imprenta Nacional. Santafé de Bogotá, 1978.

Marco Palacios. *La clase más ruidosa y otros ensayos sobre política e historia*. Editorial Norma. Bogotá, 2002. P. 253.

Miguel Goenaga. *Lecturas locales: crónicas de la vieja Barranquilla, impresiones y recuerdos*. Imprenta Departamental. Barranquilla, 1953.

Milton Zambrano Pérez. *El desarrollo del empresariado en Barranquilla: (1180-1945)*. Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico. Barranquilla, 1998. P. 240.

Richard Parker. *El siglo XX. I. Europa 1918-1945*. Editorial Siglo XXI. Madrid, 2004. 440.

Rodrigo de Jesús García Estrada. Los alemanes en la historia de Antioquia (1850-1945). En: Mayr & Cabal (Ed.). *La presencia alemana en Colombia*. Santafé de Bogotá, 1993. P. 59-67.

Roger Chartier. *El mundo como representación*. Gedisa. Barcelona, 2002.

Salomón Kalmanovitz. *Economía y Nación*. Editorial Norma, Bogotá, 2003.

Sergio Solano y Jorge Conde Calderón. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*. Ediciones Uniatlántico. Barranquilla, 1993.

## Webgrafía

Adolfo Meisel y Joaquín Viloría. Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República*. (On Line) Vol. 35, núm. 49, 1999, p.72.

URL:<http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti1/bol49/portad49.pdf>

Adolfo Meisel & Eduardo Posada. Bancos y banqueros de Barranquilla, 1873-1925. En: *Boletín Cultural y bibliográfico del Banco de la República*. (On Line). No. 17. Edición en la biblioteca virtual: Bogotá: febrero de 2007.

URL:<http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boldiescisiete/boldiescisiete4a.htm>.

Frederic Martínez. Apogeo y decadencia del ideal de la inmigración europea en Colombia, siglo XIX. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República*. (On Line). No. 44. 1997.

URL:<http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti1/bol44/bol44a.htm>

### **Fondos Documentales**

Archivo familiar de la señora Victoria Gallardo de Schnurbusch.

Archivo Histórico del Atlántico. Fondo de prensa.

Archivo Histórico del Atlántico. Protocolos de las notarías primera y segunda.