



## JUAN BERNARDO ELBERS, PATRIOTA Y PIONERO

Capitán de Navío (r) Ricardo García Bernal



### ANTECEDENTES DE ELBERS

Johann Bernhard Elbers, nació en Mulheim, cerca de la ciudad de Colonia, en 1776; dada su cercanía al río Rhin, seguramente allí aprendió sobre el comercio y las actividades fluviales y marítimas, negocios que continuó el resto de su vida. Es bien posible que Elbers haya conocido en los Estados Unidos las técnicas novísimas de navegación a vapor.

Alrededor de 1815, para desarrollar sus negocios como comerciante y armador marítimo, se trasladó a las Antillas, en donde conoció al entonces capitán Luis Brion, curazoleño de nacimiento y comerciante como él, y a través de este se vinculó a las luchas de la independencia en el Caribe que por entonces iniciaba el coronel Simón Bolívar.

### LA SITUACIÓN EN EL CARIBE

Decidido el gobierno español a recuperar el

control de sus colonias, puso a órdenes del general Pablo Morillo un ejército expedicionario con la misión de "... restablecer el orden en costa firme desde la capitania general de Caracas hasta el Darién, la ocupación de Cartagena de Indias y la pacificación del Nuevo Reino de Granada...". Esta fuerza arribó a Santa Marta el 23 de julio de 1815, y se aprestó para el ataque al principal de los objetivos: Cartagena de Indias. Morillo en lugar de presentar combate directo, había decidido rendir la ciudad por hambre, sitio que se estableció el 22 de agosto de 1815.

Las duras condiciones del asedio, la falta de pertrechos de guerra, el hambre y las enfermedades, las disputas internas entre la ciudadanía y las autoridades patriotas, y los descalabros militares en las afueras de la ciudad fueron minando la disciplina y la capacidad defensiva de la ciudad, hasta que el 27 de noviembre se optó por abandonar la plaza.

Para el efecto, el capitán Corsario Luis Aury recibió instrucciones de aprovisionar las embarcaciones disponibles para evacuar la máxima cantidad de habitantes de la ciudad que fuera posible. En estas embarcaciones, trece en total, se apiñaron unas 2.000 personas; de ellas unas 1.500, jamás regresarían a su ciudad.

Al anochecer del 5 de diciembre, zarparon hacia la incertidumbre. Por las condiciones del tiempo, algunas de las embarcaciones se dispersaron, yendo a parar a Panamá, al Darién a San Andrés etc. Solamente tres naves: la "Constitución", que comandaba Aury, la "Sultana" y posteriormente la goleta corsaria "Presidente", a órdenes del alférez de fragata José Padilla lograron, después de un mes de navegación, arribar a las costas de Jamaica.

### ELBERS Y LAS CAMPAÑAS NAVALES

Hallándose en Jamaica, el entonces coronel



Simón Bolívar había tenido noticias del sitio al que Cartagena estaba siendo sometida por parte de Morillo. Mediante una colecta en la isla, obtuvo pertrechos y provisiones para auxiliar a la martirizada ciudad; este valioso material se embarcó en la corbeta **"La Popa"** que zarpó hacia Cartagena el 18 de diciembre de 1815. Al día siguiente del zarpe, esta embarcación se encontró en el mar con el buque **"Republicano"**, sobreviviente del asedio, y se enteró de la suerte de la ciudad.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Libertador se dirigió a Haití, en donde esperaba recibir el apoyo de su Presidente, el general Alejandro Petion. En efecto, este acogió tanto a Bolívar como a los sobrevivientes de Cartagena, y dispuso suministrarle armas, municiones y otros socorros, siendo la única condición la liberación de los esclavos en las repúblicas que pretendía liberar Bolívar.

Al lado de este apoyo es preciso mencionar el suministrado por el comerciante inglés Robert Sutherland, y el del capitán Luis Brion, apoyo en el cual había colaborado también Juan Bernardo Elbers, y que consistía en *"... 3500 fusiles, 132.000 piedras de chispa, sus buques habilitados, y otros artículos, todo lo cual valía como 100.000 pesos..."* No se especifica en esta cita la proporción en que cada uno contribuyó con tales elementos, pero es la primera vez que se cita el nombre de Elbers como colaborador con la causa de la independencia de Colombia.

Sobre la vinculación comercial y financiera de Elbers con los ejércitos patriotas, y con el Libertador Simón Bolívar la historia recoge una referencia: *"...El General Bolívar fue objeto en esa fecha (agosto de 1820, en Barranquilla) de un homenaje en casa de su amigo el irlandés Santiago Duncan. Entre los asistentes pudo contarse a Juan Bernardo Elbers. Era proveedor oficial del ejército desde 1817 y conocía las ventajas que la ciudad podía ofrecer como puerto fluvial y marítimo..."*

Puesto que por entonces el Estado colombiano estaba apenas en gestación, no había archivos que pudieran dar cuenta de estos negocios, por lo que se hace necesario acudir a testimonios de personajes de esa época, de reconocida prestancia. En efecto, un documento elaborado por los hermanos Pablo y Bernardo Pizano Elbers, nietos de don Juan Bernardo, incluye los testimonios de algunos servidores de la república en la guerra de independencia, en los que relatan los servicios prestados por Elbers a las fuerzas patriotas.

Quienes presentan sus testimonios son: el general Lino De Clemente, el general John d'Everaux, el general Mariano Montilla, y el coronel Tomas Jackson. Puesto que los testimonios presentados son todos del mismo tenor, en bien de la brevedad se presenta solamente uno de los más representativos, el del general Lino de Clemente, comandante de las fuerzas marítimas patriotas por esos días:

*"... certifico: que en repetidas conversaciones que tuve en la Isla de Margarita con el difunto Excelentísimo señor Almirante de la República, (se refería al almirante Luis Brion) me dijo: que la República debía una suma crecida al señor Juan Bernardo Elbers por muy importantes servicios que hizo a favor de la causa, en la Isla de San Bartolomé, particularmente en haber hecho considerables abonos de dinero para procurar las armas y municiones que habían llegado de Inglaterra en las fragatas Británica, Dawison y Emerald, a principios del año de mil ochocientos diez y ocho ... que suministró a nuestra Escuadra en la misma época y lugar cuanto necesitaba tanto en víveres como en dinero para procurar marineros."*

*"... facilitó constantemente varios elementos para la mantención de las tropas extranjeras en aquella Isla y al mismo tiempo para la escuadra, no obstante los grandes desembolsos que anteriormente había hecho y a cuenta de los cuales nada había percibi-*



do del Gobierno; que últimamente cuando se esperaba la expedición del General Cruz Murgeon sobre estas costas, el señor Juan Bernardo Elbers manifestaba el mayor celo en su defensa, a cuyo objeto franqueó inmediatamente dos corsarios de su propiedad, y puso en disposición de batir otra goleta que se hallaba en el puerto a su consignación ... hasta que por las noticias que se recibieron de haberse ido dicha expedición a Puertobelo, no había necesidad de sus corsarios”.

“ ... los avances se hicieron en los momentos más angustiados de la República, y con las armas y municiones que con ellos se procuraron al Excelentísimo señor Libertador Presidente, principió la campaña de mil ochocientos diez y nueve que tan felizmente ha conducido a la Independencia de la República”.

Las “tropas extranjeras” que menciona el general Clemente eran las de una expedición inglesa denominada “del coronel Hippiisley” por el nombre de quien la organizó, que venía contratada por este para colaborar en la guerra de Independencia. Por falta de coordinación en su recepción, las enfermedades, y el incumplimiento de las promesas que se les hicieron, la mayoría regresó a Europa y la expedición fracasó.

Por los mismos días en que llegaron a Angostura los 150 sobrevivientes de esta expedición, arribó el almirante Brion con su escuadra, (julio 12 de 1818) llevando a bordo el material que había llegado en las fragatas mencionadas, para cuya compra cooperó activamente Juan Bernardo Elbers: eran 7.000 fusiles y 500 quintales de pólvora, que fueron distribuidos entre los ejércitos de Páez, Monagas, Mariño, Anzoátegui y Bermúdez.

#### MIRANDO AL RÍO MAGDALENA

Asegurada la independencia, Elbers emprendió el gran proyecto que le había esbozado al Libertador en 1820: el 23 de julio de 1823, el Congreso Nacional le con-

cedió el privilegio de navegación exclusiva en el río Magdalena con buques de vapor, por 20 años.

Aunque no faltó quien dijera que este privilegio era el pago por sus servicios en la guerra de independencia, lo cierto es que un contrato, basado en su oferta, le estableció pesadas obligaciones, que terminaron por hundirlo. En efecto, a cambio de este privilegio, que a la postre resultó inútil, pues la competencia se presentó solo muchos años después, Elbers se obligaba a:

- Establecer un servicio regular de transporte de carga y pasajeros por el río Magdalena y sus afluentes, en embarcaciones de vapor.
- Reabrir el Canal del Dique para comunicar a Cartagena con el río y abrir una ruta a través de la Ciénaga Grande para comunicar igualmente a Santa Marta.
- Establecer, en el terminal sur de las rutas, un puerto, que resultó ser en un paraje denominado “Peñón del Conejo”, unos 24 kilómetros río abajo de Honda.
- Abrir un camino carretable desde el Peñón del Conejo hasta Bogotá, pasando por Honda, Guaduas, Villeta y Facatativá.





Poco tiempo antes de iniciar su proyecto en el río Magdalena, había adquirido la nacionalidad colombiana y contraído matrimonio con doña Susana Sanz de Santamaría y Baraya, emparentada con preclaros héroes de la independencia.

Elbers al lado de su trabajo en el río continuó actuando como proveedor de los ejércitos; es necesario aclarar que no se trataba solamente de un filántropo, era también un hombre de negocios, que ocupó un destacado lugar en la sociedad de Bogotá, con amigos y también enemigos en los más altos círculos del poder. Fue para él inevitable quedar envuelto en el torbellino político característico de la historia de Colombia en el siglo XIX, y sin querer quedó en medio de las rencillas entre el Libertador y el general Santander.

Con los recursos del “empréstito inglés” por 24 millones de pesos, en agosto de 1824 el Estado colombiano contrató con Elbers la compra de dos buques de guerra construidos en Suecia: un navío de 74 cañones, y una fragata de 44 cañones, contratados con oficiales y tripulación.

En enero de 1826, el gobierno decidió no recibirlos debido a que no cumplían con las especificaciones pactadas, por la calidad de los materiales, y por tener una edad superior a los cuatro años. Las tripulaciones demandaron al Estado, y este a su vez a Elbers, y se produjo un largo litigio sobre el que Elbers terminó por conciliar, pero el compromiso adquirido en la conciliación lo dejó cerca de la ruina.

El aporte de Elbers a la navegación del río fue fundamental; aunque no con el éxito esperado, lo cual en cierta medida es comprensible, ya que operar estos buquecitos, con una técnica motriz prácticamente desconocida, con una demanda impredecible, y en un medio físico y políticamente hostil, fue toda una epopeya.

Entre 1824 y 1837 como resultado de las actividades del Elbers navegaron en el río los siguientes vapores:

“Fidelidad”. Entre mayo y noviembre de 1824. “Santander”. De julio de 1825 a julio de 1829. “Bolívar”. De febrero de 1827 a noviembre de 1829. “Libertador” De septiembre de 1829 a abril de 1832. Aunque fue contratado y traído por Elbers, no fue operado por él. “Bogotá”. Se inició su construcción en 1838, pero no se terminó. “Susana”. Botado al agua en diciembre de 1837; en enero de 1838 se incendió en el astillero.

Otro aporte importante de Elbers a la navegación en el río fue la iniciación de la industria de construcciones y reparaciones navales, con un astillero que estableció en Barranquilla alrededor de 1838, actividad sobre la cual hay poca documentación, pero no hay dudas de que esta actividad se desarrolló

### EPÍLOGO

Las dificultades técnicas, financieras y esencialmente las políticas finalmente lo vencieron y terminó sus días sembrando tabaco en una inmensa hacienda en las cercanías de Simití, proyecto que había emprendido para cumplir un convenio con el Estado, que le permitiría resarcir al menos parte de las grandes pérdidas que había tenido a lo largo de su vida al servicio de Colombia, buena parte de ellas a manos del mismo Estado.

Elbers falleció en 1853 en cercanías de la población de Morales, sobre el río que trató de domar e incorporar a la vida nacional. A pesar de haberse promulgado en su momento un decreto de honores, la historia le debe un reconocimiento por sus aportes, no solo a la navegación fluvial, sino a las luchas de la independencia, en las cuales su aporte fue tan importante como estos.