

1

FERIAS COMERCIALES DE MAGANGUE

(1858 - 1902)

CRISTIAN ROA VALDELAMAR

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA DE INDIAS D.T.y C.

2002



T.
986.114
R628
Ej.2

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION
FORMA DE ADQUISICION

117032

Compra _____ Donación Canje _____ U. de C. _____
Precio \$ _____ Proveedor P. H. Toro
No. de Acceso _____ No. de ej. 2
Fecha de ingreso: DÍ 09 MM 12 AA 02

2

2

FERIAS COMERCIALES DE MAGANGUE

(1858 - 1902)

CRISTIAN ROA VALDELAMAR

**MONOGRAFÍA PARA OPTAR EL TITULO DE
HISTORIADOR**

DIRECTOR

SERGIO PAOLO SOLANO DE LAS AGUAS

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA DE INDIAS D.T. y C.**

2002

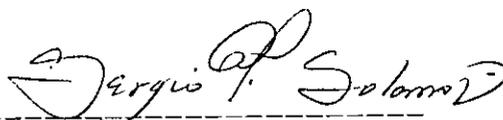
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
EVALUACION DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: CRISTIAN ROA VALDELAMAR

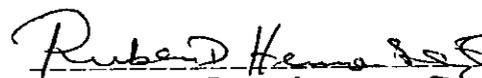
TITULO: FERIAS COMERCIALES DE MAGANGUE
(1858 - 1902)

CALIFICACION:

APROBADO



Asesor



Jurado

Cartagena de Indias, Diciembre de 2002

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	6
CAPITULO I	10
1. MEDIO AMBIENTAL	10
1.1 EL PUERTO Y SU VILLA	10
1.2 EL BRAZO DE LOBA	11
1.3 ANTECEDENTES HISTORICOS	13
CAPITULO II	15
2. CIRCUITO MERCANTIL	15
2.1 MEDIOS DE TRANSPORTE	23
CAPITULO III	30
3. PROCESO DE DESARROLLO DE LA VILLA DE MAGANGUE	30
3.1 LAS FERIAS DE LA CANDELARIA (INSTRUMENTO DE INTERCAMBIO)	31
3.2 ACTIVIDADES COMERCIALES	44
3.2.1 Comisionistas	45
3.2.2 Comerciantes Capitalistas	46

	Pág.
3.2.3 Comerciantes ordinarios o buhoneros	50
3.3 DESARROLLO POBLACIONAL Y URBANISTICO	53
CONCLUSIONES	
BIBLIOGRAFIA	

INTRODUCCION

Si hubo un propósito nacional en el siglo XIX fue el que involucró los intereses del Estado central y de los diferentes gobiernos regionales entorno al río Magdalena como principal arteria de comunicación y de tráfico comercial. Razones geográficas que dificultaban las comunicaciones del interior del país con los mercados internacionales, así como la implementación del modelo económico agroexportador como única esperanza para alcanzar la anhelada "civilización", obligaron tanto el gobierno nacional como las diversas oligarquías regionales acordaron tácitamente que fuese el primer que se encargara de regular todo lo que tenía que ver con el tráfico para esa arteria fluvial, para así evitar que las segundas impusieran trabas al comercio y a la movilización de mercaderías y personas. Así se estableció una especie de división del trabajo entre el gobierno central y las oligarquías regionales, consagrándose el primero en establecer un marco legislativo que reglamentara el tráfico, y los segundos a ofrecer garantías para que los capitales privados introdujeran medios de transportes modernos (ferrocarriles y barcos a bordos) y caminos carreteables que desembocaran en los

puertos fluviales del río, para lograr desembotellar la producción y el comercio de las regiones cuyos productos eran demandados por los mercados internacionales y nacional.

Consecuencia de estas políticas aplicadas durante el periodo que estudiamos, fue el fortalecimiento de algunos puertos fluviales y epicentros comerciales como el caso de Barranquilla, Calamar, El Banco, Magangué, Puerto Berrio, Nare, La Dorada y Honda. Cada uno de estos puertos se encargó de consolidar su propio circuito mercantil, integrando paulatinamente a los diferentes espacios comarcanos y establecimiento una jerarquía urbana entre los poblados ubicados en esos espacios. Así lo logra Barranquilla como lo demuestran los estudios de Theodore Nichols y Eduardo Posada Carbó¹, Calamar para el caso de Circuito Cartagena - Canal del Dique y el Bajo Magdalena, Puerto Berrio y Nare para el caso de Antioquía, La Dorada en el caso de Caldas y Honda para el Tolima, Huila y Cundinamarca.

En el caso específico de la navegación a vapor y del cambio del curso del río Magdalena (cuyas aguas abandonaron el brazo de Mompóx), este puerto se vio favorecido por el incremento del tráfico

¹ NICHOLS, Theodore. Tres Puertos de Colombia, Bogotá Banco Popular, 1973.; POSADA, C., Eduardo. Una Invitación a la Historia de Barranquilla, Bogotá Coed. Cámara de Comercio de Barranquilla - CEPEC, 1986.

comercial gracias a que las comarcas adyacentes y la de los ríos Cauca y San Jorge se convirtieron en territorios de fronteras agropecuarias en la que se asentaron pequeños y medianos colonos, hacendados, ganaderos, estancias azucareras, quienes explotaban los recursos que contaban con una demanda internacional (marfil, vegetal, quina, raicilla, tabaco, bálsamo de copaiba, palos tintes, ganado, cueros, madera, etc.). Gracias al despegue de estas explotaciones, Magangué logró centralizar un circuito mercantil de significativas proporciones lo que impulsó su desarrollo comercial y urbano. Para abrogarse este monopolio, Magangué instituyó las ferias comerciales, las que para la segunda mitad del siglo XIX alcanzaron gran importancia por el monto de las transacciones realizadas.

Partiendo de estas tesis, el presente trabajo intenta brindar una primera aproximación al estudio genético de este circuito mercantil y su incidencia en el desarrollo de Magangué, para ello, el trabajo ha sido diseñado partiendo del reconocimiento del contexto ambiental de la subregión magangueleña, continuando con el estudio del proceso de construcción del circuito mercantil tributario de este puerto y la función de los medios de transporte, terminando con una aproximación al estudio de la feria y como ésta permite que se constituyera grupos de comerciantes especializados.

Como vemos este trabajo es producto de la paciente investigación, que he venido realizando desde los primeros semestres consultando las fuentes primarias específicamente el catalogo de la prensa del Archivo Histórico de Cartagena, como también los rollos microfilmados de la biblioteca y las fuentes secundarias sugeridas por mi asesor de tesis y algunos amigos profesores de la facultad.

Finalmente considero pertinente aclarar en cuanto a la limitación de la fuente debido a la dispersión la mayoría de la información se encuentra sustentada en la prensa como fuente primaria. Considero mi trabajo como un aporte más a la historiografía local esperando que sea útil para nuestra memoria histórica.

CAPITULO I

1. CONTEXTO AMBIENTAL

1.1 EL PUERTO Y SU VILLA

El puerto de Magangué, situado sobre la banda occidental del brazo de Loba del río Magdalena a una distancia de 279.3 Km. de Cartagena y 252.5 Km de Barranquilla, ocupa un lugar importante entre los puertos de esa arteria fluvial, por el cual actualmente se movilizan al año algo mas de 100.000 toneladas de carga, destinadas a las sabanas de Sucre, Córdoba y a los Ríos San Jorge, Cauca y Sinú.

La provincia de Magangué tiene una extensión de 119.700 hectáreas de los cuales 71.267 (el 59.5%) conforman un sistema de humedales, área bien caracterizada desde el punto de vista geomorfológico, en función de las inundaciones a que es sometida por la acción periódica de importantes causes fluviales que confluyen en esta zona, donde se encuemtran las aguas del Magdalena, Cauca y San

Jorge e inundan varias áreas conocidas como la Depresión Momposina².

Magangué es el municipio mas poblado del bajo Magdalena. Según las proyecciones del DANE, a Julio de 1997, contaba con 135.141 habitantes de los cuales la mayoría, es decir 86.000, están ubicados en la cabecera, y 49.677 (el 36.8%) en las poblaciones rurales, con cifras de 600 hasta 6.000 habitantes. Estos se localizan en la orilla del Río Magdalena, Río Cauca y San Jorge, en los bordes de las Ciénagas, en las tierras altas o sabanas, constituyéndose así parte de una cultura particular que ha sido denominada por Orlando Fals Borda como cultura *Anfibia*³.

1.2 EL BRAZO DE LOBA

Por otro lado en 1862 hizo crisis un proceso natural que se venía manifestando desde los primeros años del siglo XIX. Se comenzó a notar la tendencia del río Magdalena a engrosar las aguas del Caño de Loba, cambiando el curso del brazo de Mompos desde El Banco, tomando el brazo o Caño Quitasol y formando así el Brazo de Loba.

² Colombia, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Departamento de Bolívar, Aspectos Geográficos, Bogotá. 1977 pp 120 – 130.

³ Ver, Fals Borda, Orlando. Mompos y Loba. Historia doble de la Costa, Carlos Valencia, Editores, Bogotá 1980, pp 21 B.

Esto conllevó a que Magangué fuese elevada a la categoría de cabecera del segundo cantón de la provincia de Mompos, con una exaltación más económica que política o administrativa, dentro del contexto gubernativo de la época, que probablemente no contó con la mayoría adquisiente del Cabildo Momposino porque ya se insinuaban las rivalidades políticas regionales⁴.

Además de eso, se da comienzo en 1870 la oficialización del Proyecto de canalización del Brazo de Loba. Según el prebistero Pedro María Revollo

“Cuando el Río Grande se echó de lleno por Loba, fue desde 1864, después de las grandes avenidas de los años anteriores. La rotura del obstáculo de Tensas Piedras (Sic). Aunque bajas, en el lecho del Río, frente al pueblo de Juana de Sánchez, llamado por eso la Peña de Juana de Sánchez, que era para los buques, volada en 1878 con dinamita, acabó de determinar la entrada de la mayor masa de agua por este Brazo, que es desde entonces es navegado en todas las épocas del año por todos los buques y embarcaciones fluviales”⁵.

Así el movimiento portuario en Magangué crece y con ello, se estimuló las primeras corrientes inmigratorias que llegan del interior del país y de poblaciones ribereñas, atraídas por la hospitalidad y nobleza del pueblo magangueleño, un factor decisivo

⁴ Del Valle Porto, Alfonso Compendio Monográfico de la Historia de la Villa de Magangué. Medellín, 1992 pp 77.

⁵ Ver, Revollo, Pedro María. San Martín de Loba, Citado por Peñas David y Arquez Oscar, Espacio, Poblamiento y Sociedad en la Región Momposina, Editores Malibú, Mompos 1994.

para que se vincularan sólidos capitales a la actividad económica local y regional.

1.3 ANTECEDENTES HISTORICOS

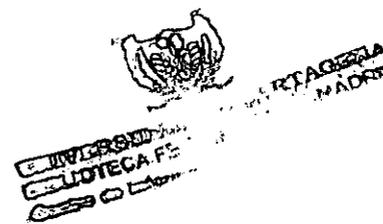
Entrando en el desarrollo histórico de la Villa de Magangué encontramos, que después del descubrimiento y las primeras conquistas de Indios y riquezas, se produjo la apropiación de los territorios usurpados, que mas tarde con la llegada de Antonio de la Torres y Miranda en 1774, estos pueblos fueron oficializados a raíz de las políticas borbónicas que tenían como propósito la recaudación de impuestos.

Para el año de 1813, con los cambios de las organizaciones espaciales, territoriales, jurídicas y políticas que se dieron, se otorgó el título de villa a Magangué, al igual que a Barranquilla y Majagual, segregándola de la jurisdicción del cabildo de Mompox. Para 1815, la Villa de Magangué al igual que muchas poblaciones de la depresión y de la Costa empezaron a convertirse en escenarios de guerra, ya que fue atacada por las fuerzas realistas, y luego de luchas y derrotas presencié el fusilamiento de un grupo de patriotas que quedó gravado en la memoria de la población como un acto de barbarie. En 1816 el pacificador Murillo instaure el régimen del

terror a su paso por Mompox, para luego retomar a Magangué junto con su ejercito de combatientes adquiriendo para entonces importancia como puerto, carácter que fue decisivo en la campaña libertadora y convirtiéndose así en centro de operaciones y logística de un inmenso territorio incluyendo las acciones desarrolladas entre Cartagena y Santa Marta⁶.

Por otro lado, para los últimos años del siglo XVIII y los primeros del siglo XIX, la Villa de Magangué va adquiriendo gran importancia estratégica militar y económica, debido a su ubicación geográfica, a la naturaleza y al fortalecimiento regional que se estaba generando a partir de un proyecto nacional que hacia parte de la institucionalización de la república.

⁶ Del Valle Porto, Alfonso. Op. cit pp 81 - 86.



CAPITULO II

2. CONFORMACION DEL CIRCUITO MERCANTIL

Después de las luchas de independencia la región Caribe, como el resto de la nación, presenta un desastroso panorama económico, político y social que se extiende hasta los años 1850, “período de estancamiento y un retroceso relativo con los intercambios comerciales nacionales y extranjeros”⁷. Hacia 1850 con un país un poco más maduro y más dispuesto a enfrentarse a nuevos proyectos de desarrollo nacional, la clase dirigente y lo que podríamos llamar el mundo de los negocios de entonces, sin distinción política, llegaron a la conclusión de que para salir del atraso y entrar en la corriente de la civilización era necesario el desarrollo del comercio en el ámbito nacional e internacional⁸. En término muy amplios podemos decir entonces que la historia económica del siglo XIX giró alrededor de los esfuerzos por transformar una economía con un

⁷ Ver, Melo, Jorge Olrando. La Evolución Económica de Colombia. 1900 – 1930. En Manual de Historia II. Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1979 pp 13.

⁸ Ver, Jaramillo Uribe, Jaime. La Crisis de 1880 y la Política Económica de la Regeneración. En Ensayo de Historia Social. Tomo II, Tercer Mundo Editores, Bogotá 1994 pp 45 – 58.

nivel muy bajo de integración al mercado, dado que la mayoría de la producción era destinada para el autoconsumo.

Magangué entra en un periodo de desarrollo económico y florecimiento comercial, motivado sobre todo a partir de la regulación de la navegación a vapor; no obstante de su implantación en 1823, esta no logró desplazar a los champanes, bongos y canoas que funcionaban como medios de transportes complementarios. Situación que significó una gran pérdida para Mompox por su posición comercial estratégica obtenida desde los tiempos de la colonia.

Las políticas de fomento económico impulsadas por los líderes políticos en la primera mitad del siglo XIX, para promover una agricultura de exportación y el fortalecimiento de los círculos mercantiles, tuvieron por objetivo básico lograr una transformación y un fortalecimiento de la agricultura en las zonas tradicionales de producción; para ello intentaron la habilitación de nuevas zonas con el fin de desarrollar mercados de consumo interno y la exportación, la disminución de distancia a los principales centros de consumo para tener una mayor rentabilidad en los intercambios comerciales, controlar un puerto en el río Magdalena, que estuviese

conectado a los centros de producción o consumo como una posibilidad clara de ampliar el espacio mercantil⁹.

En esta dirección resalta la provincia de Vélez, la que se propuso adelantar una construcción vial que comunicaría el puerto de Botes, en el Río Carare, con el Río Magdalena, proyecto que le permitiría tener mercados en donde expender a precios cómodos todos los productos de sus abundantes cosechas.

Con el advenimiento del régimen republicano se consolida la estructura jerárquica de ciudades en unas regiones y decae en otras (1820 -1850), dependiendo de los intereses provinciales y sus nexos con el poder. Se crean municipios, unos más poderosos que otros, pero jurídicamente iguales. En lugar de las estructuras coloniales de dependencia entre provincias, se abre paso la consolidación de un espacio con relaciones "democráticas" entre los diferentes poblados. Estos nexos entre población rural y población urbana, de flujos comerciales y producción, construyen la red regional.

"Cuando se comienza a conformar otros núcleos poblacionales cercanos a los centros urbanos tradicionales, entonces el espacio empieza a tener un sentido, un sentido social, un sentido político, un sentido económico; por tanto, la región, lo regional, se forma en la medida en que se crea una posibilidad de interconexión entre

⁹ POSADA CARBO, Eduardo. Bongos y Champanes en el Río Magdalena en: Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen XXVI No. 21. Banco de la República de 1999. Pág. 10 - 12.

centros urbanos y su población productiva en los campos, mediando una importante densidad demográfica”¹⁰.

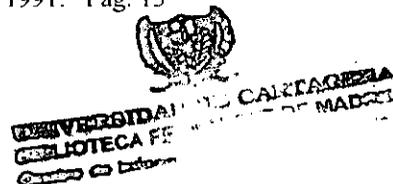
Para Fals Borda, el concepto de subregión sería el más adecuado para definir las relaciones económicas, sociales, políticas y culturales entre los pobladores de la depresión momposina. Precisa que

“...no puede entenderse una formación social sin expresiones geográficas, políticas y temporales concretas: se mueve cada vez en un tiempo, en un espacio y en una estructura social determinados. En el caso que nos ocupa - La depresión Momposina y secciones históricamente vinculadas a ella en el mundo del riberano, no puede discutirse su realidad: ella se siente y se vive desde la época colonial. En este mundo se sobrepone lo geográfico con lo histórico, lo social y lo económico, expresado en comunidades de reproducción denominadas localmente laderas, que son viviendas dispersas en forma lineal en barrancos a lo largo de corrientes de agua; en caseríos y en pueblos de mayor tamaño, con frecuencia aferrados igualmente a los ríos, caños y ciénaga, o localizados tierra adentro donde se desarrolla la vida afectiva, cultural, productiva y reproductiva del hombre riberano. Pero toda esta gran zona fluvial de laderas, caseríos y pueblos inundables y seca por turnos ha sido siempre parte de otra entidad política mayor y más compleja: durante la colonia esta entidad fueron las provincias combinadas de Cartagena, Santa Marta y el Nuevo Reino de Granada, que constituían una formación social colonial; y desde el siglo XIX hasta hoy, forma parte de la región costeña del norte del país y la formación social nacional. La zona riberana aquí descrita ha sido y es, por lo tanto, una subregión”¹¹.

Este enfoque ayuda a clarificar el contexto amplio de la región del Caribe Colombiano y dentro de éste el de la subregión, de la

¹⁰ COLMENARES, Germán. Región - Nación: Problema de Poblamiento en la época colonial. En : Revista de Extensión Cultural No. 27 - 28 Universidad Nacional de Colombia, Medellín 1991. Pág. 15

¹¹ FALS BORDA, Orlando. Op. Cit. Pág. 18B, 19B



depresión Momposina, zona fluvial de caseríos y pueblos, de humedales y condición climática seca, que ha sido siempre parte de otra entidad mayor y más compleja. La subregión de la depresión Momposina constituye la periferia sur de la región Caribe, compuesta, entre otros, por los municipios de Magangué, Mompox, El Banco, Sucre, Guamal, Chimichagua, Pinto, Santana, San Fernando, San Martín de Loba, San Zenón, Buenavista, Margarita, Achí, Pinillos, Talaigua Nueva, Córdoba, San Pedro, Guaranda, Barranca de Loba y numerosos centros poblados rurales, que por su trayectoria histórica y cultural, y por las relaciones debidas a decisiones administrativas y funcionales, configuran un conjunto de municipios cuyas cabeceras constituyen un corredor urbano llamado a jugar un papel de importancia nacional.

Magangué, desde mediados del siglo XIX, ha asumido un papel de primacía en la subregión, identificándose como el centro líder de este conjunto y manteniendo una estrecha relación con sus vecinos, lo que debe a su condición de demandante de productos agrícolas y de la pesca, oferente de bienes manufacturados, de servicios y centro de acopio, con estrechos vínculos de interacción social, relaciones de transporte, bien sea como origen o destino de las comunicaciones fluviales y puente terrestre con el resto de la región Caribe y la zona Andina. La región proyectó su desarrollo con base en la

incorporación de sus tierras de fronteras a la economía nacional y de paso a la economía internacional. La explotación de recursos como la tagua y la quina, el cultivo de cacao y el algodón y la explotación minera, serían las actividades económicas que determinarían la expansión de las tierras de fronteras y el crecimiento de las provincias.

Con la implantación de ferias mercantiles como herramientas de intercambio comercial, se fueron creando otras pequeñas plazas de intercambio comercial en las que se realizaban ferias como Tolú, San Benito Abad, La Mojana, y otros puertos de obligada parada como El Banco, Calamar, Puerto Wilches, entre otros. Este aumento tenía varias causas, de las cuales la primera era un aumento efectivo en el consumo, debido a que se compraban mas artículos porque por todas partes se ofrecían al crédito y era necesario para el cobro de plazos vencidos de transacciones realizadas en ferias anteriores vinculados entre sí para organizar y facilitar los circuitos de la región. Hubo un momento de ferias que mascaban la misma idea dado que en estas reuniones sucesivas ponían de manifiesto una dependencia recíproca que hacia de Magangué el centro de la vida económica. Por eso, el

calendario de las diversas ferias debía facilitar el itinerario de los comerciantes que pasaban de una feria a otra con sus mercancías¹². Aquileo Parra, al igual que José María Zaldúa, sería el prototipo del comerciante que estableció sus negocios en la región. Las razones que determinaron esta preferencia fueron las condiciones de la economía colombiana en el siglo XIX. Aquileo Parra, en sus Memorias sobre sus actividades como político y comerciante, reflejó las condiciones materiales en que se desarrolló la actividad comercial en el siglo XIX¹³. La ciudad de Magangué, como muy pocos lugares, le permitía a las provincias nororientales como Vélez entre otras, tener un mercado importante para el comercio de su producción artesanal y agrícola. Fue así como los hermanos Parra optaron por radicarse en la ciudad de Vélez e iniciar las operaciones comerciales desde esta ciudad. Aquileo Parra refiere el hecho así:

“...como la parte principal de los artículos propios para la venta den Magangué debía comprarse en la provincia de Tunja, cuya más próxima vía al Magdalena es la del Carare, que principia en Vélez, nos trasladamos a esta última ciudad para hacer de ella el centro o punto de partida de las nuevas operaciones comerciales”¹⁴.

Las ferias de Magangué convirtieron a ese puerto, en una importante plaza para el intercambio con el interior del país. Los bajos costos

¹² BRAUDEL; Fernad. Civilización material, Economía y Capitalismo Siglo XV – XVIII, Tomo 2, Los Juegos de Intercambio, Editorial Alianza, Madrid 1984. Pág. 67

¹³ PARRA, Aquileo. Memorias (1825 – 1875), Editorial Incunable, Bogotá 1982. Pág. 25

¹⁴ Ibid, Pág. 26

de las mercancías que se introducían sin pagar derechos de aduana y el cambio subrepticio del oro antioqueño, fueron los factores que determinaron el amplio movimiento comercial de la ciudad¹⁵. Los productos como las mantas tejidas en las provincias nororientales, se vendían ordinariamente en Magangué, al “doble de su primitivo costo”, al igual que se hacía con los dulces, vaquetas, badanas, y en menor medida con los cueros de res y los sombreros de Girón que junto con el oro y el tabaco de Ambalema salían del interior con destino a la exportación¹⁶. A las condiciones favorables para el comercio de los productos del interior, se sumaban los bajos precios de los artículos de procedencia extranjera, comparados con los valores que estos artículos podían tener en Bogotá. Según la expresión de Parra, “para los pequeños capitales no había colocación más ventajosa que la que brindaban las ferias de Magangué”. La eventualidad de estas ganancias justificaba plenamente las aventuras y penalidades que originaba transitar los caminos de la época.

Estas fueron las circunstancias que determinaron la vinculación de Aquileo Parra a la región del Carare. Sus negocios giraron en torno al comercio de bocadillos, tejidos y badanas con Magangué y en menor medida con Mompox. Cuando este tipo de actividad comercial

¹⁵ Ibid, Pág. 41

¹⁶ Ibid, Pág. 42.

entró en decadencia, Aquileo Parra y sus hermanos se concentraron en el comercio de quina y tagua, economías extractivas que tuvieron un amplio desarrollo durante el siglo XIX en la región del Carare.

2.1 DESARROLLO DE MEDIOS DE TRANSPORTE

A comienzo del siglo XIX se seguían utilizando los medios de transporte tradicionales (bongos, champanes, piraguas, barcas, canoas) sin ninguna novedad técnica a excepción de la navegación a vapor. El tránsito del champan al barco de vapor, no fue tan sencillo, como tampoco desplazó el vapor fácilmente a las primitivas embarcaciones que parecían adaptarse mejor a la navegación de los indómitos ríos colombianos, abandonados a la suerte de la naturaleza. Las condiciones de navegación variaron muy poco a lo largo del siglo. Estrictamente hablando, no habían medios de atraque en los puertos ribereños, pues las embarcaciones solo se acercaban a la orilla, se ataban a un árbol o estaca y extendían un trampolín de madera. Físicamente, los vapores se tropezaban con insuperables dificultades, en un río de canal cambiante, de rápido caudal y lleno de troncos, sin boyas ni cartas de navegación, sujeto de forma exclusiva a la experiencia de los capitanes.

En estas condiciones, la importancia del río Magdalena se vio reducida a una aventura con frecuencia tediosa para los pasajeros, a una travesía obligada y costosa para las mercancías, y una agonía prolongada para las empresas fluviales. Realmente los vapores solo comenzaron a desplazar a estas pequeñas embarcaciones después de 1880, pues en la feria de Magangué de 1870 el 62% de la mercancía negociada llegó en bongos, champanes y canoas y el 33% en vapores¹⁷. El transporte interno durante el siglo XIX se caracterizó por ser lento o casi inexistente, las relaciones inter-regionales eran reducidas y limitada a unos pocos productos no perecederos, y el contacto de las regiones del interior con el resto del mundo, era además de dificultoso demasiado lento.

Cuadro □ 1 Composición por Productos de la Carga Bajada (%)

	1er. Semestre		Dic.			
PRODUCTO	1880	1881	1882	1895	1896	1897
Café	32.0	16.5	13.0	54.43	5.5	54.5
Tabaco	14.2	2.2	3.3	3.5	5.9	5.3
Quina	19.8	21.2	16.0	-	-	-
Cueros	13.4	51.6	49.6	31.6	29.7	33.5
Frutos varios	17.2	-	-	3.3	0.4	0.3
Otros	3.4	9.4	13.8	7.17	9.0	6.4

Fuente: El Promotor, Barranquilla, varios números, 1895, 1896 y 1897.

¹⁷ ZAMBRANO, Fabio. La Navegación a Vapor en el Río Magdalena. En Aduario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. No. 9, Bogotá 1979, Pág. 71.

Como vemos en el cuadro □ 1 el comercio se desarrolló en una primera etapa, en la que importaciones y exportaciones se realizaban en grandes cantidades para aprovechar al máximo los escasos medios de transportes. En la Gaceta de Colombia No. 354 del 8 de septiembre de 1881 “se comentaba que un embargo de vestido tardaba un año en ir en champán en llegar a Popayán, vía a Magdalena, las mercancías pasaban por las manos de un millar de agentes, aumentando los costos y expuestas al robo de los bogas y a la pérdida por los pilotos inexpertos”¹⁸. Esta situación obligaba a los comerciantes a aprovisionarse por varios años, para poder cubrir la demanda interna con cierta regularidad. Los viajes en vapor como en otras embarcaciones, hacían escalas en los puertos ribereños (Calamar, Puerto Wilches, Puerto Berrio, El Banco, Conejo cerca de Honda, entre otros), donde cargaban y descargaban mercancías y pasajeros. (Ver cuadro 2)

¹⁸ Op. Cit.

Cuadro □ 2 Destino de la carga de Importación (%)

De Barranquilla A: 1er. Semestre 1880 Marzo de 1881			1897
Caracolí	55.0	52.0	---
La Dorada	---	---	20.1
Yeguas	---	---	16.6
Girardot	---	---	5.5
Islitas y Nare	17.8	15.6	---
Puerto Berrio	---	3.0	8.2
Bodega Central	3.6	---	17.5
Puerto Nacional	7.0	8.0	7.1
Magangué	4.6	10.0	2.6
Otros	5.9	11.4	22.5

Fuente: El Promotor, Barranquilla, varios números, 1880, 1881.

Debido a esto, muy pocos comerciantes estaban en condiciones de ser importadores y exportadores, actividad que quedaba en manos de aquellos que contaban con capital suficiente como para poder recuperar la inversión. En el cuadro □ 2, Magangué, la Dorada, Puerto Nacional, Bodega Central entre otros funcionaban como los centros comerciales del país, pues a ellos concurrían comerciantes de la zona de influencia como Cali, Popayán, Medellín, Santander, etc. Por lo tanto el efecto de la navegación a vapor se reduce a la exportación constituyéndose en la principal carga de bajada.

En 1881, el 95% de la carga transportada por el río Magdalena tenía como destino a Barranquilla y Cartagena y sólo el 5% a puertos intermedios como Magangué, El Banco y Calamar, lo que evidencia que este medio de transporte favoreció muy poco el intercambio

regional; pero para el caso de Magangué, si observamos los puertos de origen y destino de estas cargas, se prueba que era un puerto que cumplía la función de sitio de embarque y desembarque de determinadas regiones, mas que zona de producción¹⁹. Situación ésta que estudiaremos mas adelante.

¹⁹ ZAMBRANO, Fabio. Op. Cit, Pág. 72

Cuadro □ 3 Origen de la Carga (%)

Llegada a Barranquilla:	Mar.1881	Nov.1882	Dic.1882	1897
Girardot	---	----	----	1.1
Caracolí	21.3	42.0	36.9	---
Yeguas	---	---	---	18.1
La Dorada	---	---	---	31.7
Islitas y Nare	---	2.8	1.2	---
Puerto Berrio	---	---	---	18.8
Sogamoso	35.0	6.9	9.4	---
Barrancabermeja	20.2	---	---	---
Bodega Central	---	19.1	20.7	5.9
Puerto Nacional	---	12.4	6.6	4.1
Magangué	---	8.1	6.0	4.9
Otros	23.8	8.7	19.2	15.2

Fuente: El Promotor, Barranquilla, varios números, 1881, 1882, 1897.

Caracolí era el puerto de la región central: Cundinamarca, Boyaca, Tolima, Huila y quizá Antioquia a través del camino Sonsón - Samaná - Victoria - Honda. Estaba situado más debajo de los rápidos de Honda, Islitas, Nare y Puerto Berrio eran los embarcaderos de la región antioqueña.

Sogamoso estaba situado en la desembocadura del río del mismo nombre. Bodega Central en la desembocadura del río Lebrija; estos, junto con Barrancabermeja eran los puertos de Santander.

Puerto Nacional era el respectivo del Norte de Santander.

Magangué, situado al sur de las sabanas de Bolívar, era el puerto de embarque de los cueros producción en las ganaderías de esa región.

Un poco más de la mitad de la carga de importancia iba a Caracolí, siendo llevada luego a Honda, primero a lomo de mula y más tarde en ferrocarril construido por Cisneros en la década del ochenta. Honda era el centro de distribución de las importaciones a la región central. La segunda región importadora era Antioquia.

La agricultura de exportación y el comercio de importación fueron los campos que mas se favorecieron de la navegación a vapor, al poder utilizar un sistema de transporte más rápido, aunque no siempre mas barato que la navegación a remo. En el cuadro □ 3 el porcentaje de carga de exportación es proporcional al de importación. Como lo anotamos anteriormente, el panorama nacional

no cambió con la implantación de la navegación a vapor en el Magdalena, debido a que no se produjo una reducción de los costos de fletes y por lo tanto los vapores y los champanes continuaron funcionando como medios de transportes complementarios.

CAPITULO III

3. LAS FERIAS COMERCIALES DE MAGANGUE (1858-1902)

La primera mitad del siglo XIX fue un periodo de estancamiento económico, debido a la insuficiencia de redes mercantiles y con ellas el subdesarrollo del mercado interno, una economía monetaria poco desarrollada y la inexistencia de un sector exportador sólido. Esto era considerado como obstáculos del legado colonial en materia económica, a pesar del interés y las medidas tomadas por los diversos gobiernos para el fomento agropecuario y artesanal.

Para la segunda mitad del siglo XIX se empieza manifestar cierto auge que rompe con el legado colonial. De igual forma, algunos proyectos por parte de la elite de la época tuvieron su racionalidad para ese entonces, como es el caso de la disminución de distancia a los principales centros de consumo para obtener una mayor rentabilidad en los intercambios comerciales. Controlar un puerto en el río Magdalena que estuviese conectado a los centros de producción y consumo como una posibilidad clara de ampliar el

espacio mercantil. Estas ideas de tipo mercantil junto con otras causas de tipo social y natural comenzaron a jalonar un desarrollo económico que transforma la historial económica regional.

Para esto entraremos al estudio económico de la Villa de Magangué en los años de 1858 - 1902 periodo en el cual tomaremos como objeto de estudio las ferias comerciales celebradas en esta ciudad, como instrumento de intercambio mercantil y mediante su reconstrucción como proceso económico, ver el desarrollo económico y social local, el papel del transporte fluvial con la implantación de la navegación a vapor, el desarrollo de una subregión a partir del circuito mercantil y la integración de nuevas áreas económicas.

3.1 LAS FERIAS COMERCIALES DE MANGANGUE (INSTRUMENTO DE INTERCAMBIO)

La economía de mercado es la zona del cambio y de innovaciones que Marx denomina la esfera de la circulación. Por consiguiente está claro que en la historia económica los instrumentos o herramientas del gran negocio se multiplican y se diversifican y las ferias están en el centro de la gran vida mercantil. Las ferias son antiquísimas instituciones sumergidas en un pasado de raíces interminables, pues como herramienta mercantil permite romper con los círculos

reducidos de intercambios. Para el caso del bajo Magdalena, especialmente la Villa de Magangué, experimenta exitosamente esta nueva herramienta mercantil como respuesta a la inexistencia un mercado interno. La implantación y consolidación de las ferias comerciales en esta ciudad, esta ligado a hechos trascendentales que ayudan a todo este proceso. Uno de estos era la preocupación por parte de la clase dirigente y lo que podríamos llamar "el mundo de los negocios" de entonces y sin distinción política, por el estancamiento de la economía nacional durante la primera mitad del siglo XIX, concluyendo que era necesario el desarrollo del comercio en el ámbito nacional e internacional, y que para ello era necesario estimular el desarrollo de las redes mercantiles y del mercado interno para salir del atraso, romper con el legado colonial y entrar en las sendas de la "civilización".

Por otro lado, para mediados del siglo XIX, el movimiento portuario de Magangué empieza a crecer, debido a que hizo crisis un proceso natural que se venía manifestando desde los primeros decenios del siglo XIX, cuando empezó a notarse la tendencia del río Magdalena a engrosar las aguas de Caño de Loba y la disminución de las aguas del Brazo de Mompo, hecho que concentró la atención de los momposinos, quienes en muchas ocasiones elevaron sus quejas a las

autoridades²⁰. Para este momento Magangué era apenas una aldea que no tenía ningún tipo de desarrollo.

Como consecuencia del cambio del curso del río Magdalena y ante el auge del puerto, las transacciones comerciales que antes se verificaban en la ciudad de Mompox fueron trasladándose a esta floreciente Villa. Sin embargo en 1865, como solución a preocupante situación de la Villa de Mompox la elite dirigente, en su mayoría comerciantes, vio en la realización de una feria un instrumento de intercambio de gran magnitud para el resurgimiento del comercio mercantil de la Villa de Mompox. Se celebró en Mompox la Feria del Cristo el 11 de Septiembre, por lo cual el comercio en pleno decidió trasladarse a esta misma ciudad atraídos por la seguridad que ofrecían sus edificios centrales. Aunque este traslado le duraría poco ya que al año siguiente (1886) volvió a tener lugar en Magangué la mencionada feria, ya que para entonces, dicha localidad contaba con muchas edificaciones construidas a base de ladrillo y tejas²¹.

²⁰ Ver, PEÑA, David Ernesto y ARQUEZ, Oscar. Op Cit. Pág 97

²¹ Ver. PARRA, Aquileo. Memorias 1825 – 1875, Ediciones Incunables, Bogotá 1982. CORRALES, Manuel Exequiel. Efimeres y Annales del Estado Soberano de Bolívar, Bogotá 1989, Volumen I. PORRAS, José Lisardo, Viaje de O'drazil, Barranquilla 1994.

Hay ferias y ferias, pero las verdaderas ferias son aquellas en que una localidad entera abre sus puertas, la feria sumerge todo y se convierte en la ciudad e incluso mas que la ciudad, en la cual se ponía en movimiento la economía de vastas regiones en donde se daban cita aprovechando las libertades y las franquicias ofrecidas, que borraban por un tiempo determinado, el obstáculo de los múltiples impuestos como lo demuestra una resolución del Secretario General del Estado de Cartagena:

“Los comerciantes que asistan a la Feria de Magangué con el objeto de ocuparse de su industria durante el tiempo de ellas, no están obligados por este motivo al pago del impuesto de industria comercial establecida por el artículo 13 de 23 de Septiembre de 1868, pero como por virtud de esas diferencias que no nace sino de la ley dichos comerciantes han venido a ser de mejor condición que los que se encuentran establecidos dentro del territorio del Estado”²².

La feria debe ser franca y se llama Feria Franca la que está libre de impuesto, porque si el gobierno interviene exigiendo derecho, la feria se hace ilusoria y las ventajas se reducen a cero.

Vale anotar que desde tiempo antiquísimos las ferias han existido, donde ganan los pobres, ganan los ricos, el comercio se extiende, la

²² GACETA DE BOLIVAR No.543 CARTAGENA 18 DE FEBRERO 1868

circulación se dilata, el egoísmo es castigado. Se dice a menudo y actualmente que las ferias son mercados al por mayor, esto señala solo su actividad esencial, pero no se puede hacer caso omiso que en base se halla la enorme participación popular, ya que todos sin distinción de clase, raza o religión, tienen acceso a las ferias mercantiles. Se caracterizan por el ruido y el tumulto, la alegría, los juegos artificiales, sonidos de tambores, vendedores ambulantes, danzarines, artistas, saca muelas, barberos y peluqueros, vendedores de medicamentos milagrosos, drogas como purgantes, drogas de charlatanes, echadores de la buena suerte músicos y cantantes, los albergues rebosan de la gente y el juego atrae tanto aficionados como a mujeres fáciles. La feria, es en fin, sin excepción, el lugar donde convergen la diversión, la evasión lo religioso, es el mundo al revés pues en algunos informes del Gobernador de la Provincia en cuanto al orden público encontramos:

“Por razones de sus tres ferias que tienen sus fechas en el año algunas veces abierto como ha sucedido, desordenes que no pasan de ser menos choques entre las gentes que de todas partes concurren, pero hasta ahora en el lapso que la gobierno, no he presenciado ni he tenido que ejercer mi autoridad al logro de contenerlos”²³.

²³ GACETA DEPARTAMENTAL No. 703, Cartagena 7 de Agosto 1870.

117032



Para ese entonces, cada comerciante venía a la feria para gastar y acomodarse en un buen alojamiento. Había 20 que venían a veces hasta a pie y que se conformaban con encontrar cualquier lugar donde instalarse, se volcaban en su puerto oleadas humanas, flotantes o transeúntes, de comerciantes que presurosamente llegan para ser los primeros en la feria y con la misma prisa, como gitanos, se iban de aquí con sus ganancias y mercancías a regresar a sus lugares de origen. En épocas de ferias se recibían millares de embarcaciones de todos los tamaños que se colocaban donde podían o donde les convenía según los varios negocios de que se ocupaban:

“Durante el tiempo de feria, como cosa extraña reina el mayor orden y moderación por cierto en un lugar donde se hallaban *reunidas de 4.500 a 5000 personas* y era tanto el comercio que se hacia durante la feria que llegaban al puerto de Magangué tanto de bajada de Jegua como de subida de Barranquilla, 22 buques mercantes con cargas y pasajeros y como ochocientas (800) embarcaciones menores entre champanes y bongos como integrantes de aquella fiesta comercial”²⁴.

De igual forma lo anota José Lizardo Porras en viaje de O’drasil:

“Partimos en el hermoso vapor Bismark de 300 toneladas de capacidad, casco de hierro y que fue destinado para lo férianos, mas de 300 pasajeros íbamos a bordo con las mercancía destinadas a Magangué, quedando el ancho vapor sellado hasta las escotillas, como dicen los marineros. En los viajes de feria es inútil esperar demostraciones de cortesía de parte de nadie, ni la edad ni la posición tienen allá prerrogativas, y no me acuerdo bien como

²⁴ REGISTRO DE BOLIVAR No. 2586, Cartagena 8 de Enero 1889.



andaba la cosa con el sexo contrario, será tan pequeño que cabrá en el puño de un niño”²⁵.

Lo cierto es que en estos emplazamientos con sus desórdenes, sus aglomeraciones, sus gritos sus fuertes olores y las frescuras de sus mercancías, no faltaban quienes se aprovechaban de la situación para vagabundear, embriagarse en búsqueda de diversiones colectivas. Las mercancías que traían los comerciantes a la feria para sus operaciones de trueque o intercambio, eran vendidas o intercambiadas por ganado, cueros curtidos, manteca de cerdo, quesos, mantequillas, aves de corral, oro, tagua, camine, raicilla, tolú, resina de algarrobo, bocadillos, productos manufacturados como zapatos y mantas de Taban, productos de pan coger, licores, tabacos y hasta pescado salado entre otros, fueron los principales productos cuyos mercado materia de precio servía de guía y orientación para las transacciones que se llevan a varias leguas a la redonda o zonas de influencias de las ferias de Magangué.

No obstante, la fama internacional que tuvieron las ferias a partir de 1870, trajo como consecuencia la implantación de impuestos a los productos de exportación e importación que se comercializaban en las ferias, pero de casi nada servían estos nuevos tributos, debido a

²⁵ PORRAS, Jose Lizardo. Viaje de O'drazil

la cultura del no pago de impuestos propios de la mentalidad de los colombianos especialmente en una región tan alejada del Centro Administrativo. Pero también el concepto mismo de feria como herramienta de intercambio comercial no permite la implementación de impuestos, situación que trajo como consecuencia, que a pesar del desarrollo económico de la ciudad, esta se encontraba relegada en lo concerniente al desarrollo social y la prestación de servicios públicos, por no contar una recaudación tributaria fija.

Fueron nombrados cuatro colectores (recaudadores de impuestos) que colocados en sus respectivos puestos, tanto de día como de noche, intentaban controlar un mercado tan concurrido, donde el torbellino de las gentes, la gritería inmoderada, los atropellos y la rapidez con que se trata de hacer todo, que embarazaba las funciones del colector empleado, y no le era fácil, la mayoría de las veces, hacer obedecer su autoridad, ni evitar introducciones fraudulentas, así se vieron en la necesidad para el cobro obligado del impuesto de solicitar la colaboración de la autoridad, que no se obtuvo nunca con razón y sin razón, debido a que esa fuerza pudo apenas emplearse en intentar conservar el orden público, frecuentemente perturbado, con riñas, conatos de incendios y otros hechos y delitos unos mas o menos graves que otros. Lo usual era que en los frecuentes casos en que su presencia se realizaba en el puerto, en los negocios de

consideración, vieran sin poder evitarlo, transbordar cargamentos enteros sujetos a los efectos de impuestos de una embarcación a otra, siendo ineficaz la ley y convirtiendo el hecho ilícito en una verdadera burla lanzada al funcionario público y a la institución misma²⁶.

Para evita todos estos perjuicios que sufrieron las rentas del Estado durante las ferias que se celebraban en esta Villa, consideraron necesarias disposiciones mas explícitas, terminantes y especiales, que no dejaran burlado el mandato de la ley ni las providencias de las autoridades. Se nombró un comisionado fiscal con facultades para allanar cualquiera de los impases registrados y que contara con la fuerza pública suficiente para cumplir sus funciones y de igual forma pudiesen nombrar por cuenta del Estado todos los colectores que fuesen necesarios, para impedir el contrabando y hacer efectivo el impuesto.

No obstante, para el año de 1871 la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar dispone la ley del impuesto de Feria compuesta de doce artículos en los cuales se reglamenta la recaudación de impuestos en tiempos de feria:

²⁶ GACETA DE BOLIVAR, No. 627, Cartagena 30 de Mayo de 1869.

Art. 2: El impuesto de feria consistirá en un derecho que gravara cada establecimiento en que se ejecuten operaciones comerciales en las ferias realizadas en los meses de febrero, junio y septiembre.

- Para el cobro de impuestos se dividirán los establecimientos en seis clases y el gravamen no podrá exceder las cantidades que se expresan: 1^a. Categoría Hasta Cien Pesos, 2^a. Categoría Hasta Setenta Pesos, Categoría 3^a. Hasta Cuarenta Pesos, Categoría 4^a. Hasta Veinte Pesos, Categoría 5^a. Hasta Diez Pesos, Categoría 6^a. Hasta Cinco Pesos.

Este es solo uno de los artículos de la ley de impuesto dada en Cartagena el 19 de octubre de 1871 y en la que se decreta: Que el gobernador de la provincia de Magangué pondrá en manos del colector especial los días 1^o de febrero, 12 de junio y 12 de septiembre de cada año, el libro de registro en el que se debe asentar las resoluciones que dictó²⁷.

²⁷ GACETA DE BOLIVAR No 781, Cartagena 29 de Octubre 1871.

Cuadro □ 4 Relación de lo Recaudado por el Colector

RELACION DE LO RECAUDADO POR EL COLECTOR ESPECIAL EN LA FERIA DEL MES DE JUNIO DE 1874		
J. MONTERO	3,00	DEMOSTRACION
ALBANO POSADA	3,00	
SELEN COMAN	3,00	
CARMEN DARMENERO	3,00	RECAUDO 29,00
RUIZ ESTOR	3,00	HONORARIO <u>7,25</u>
FRANCISCO VELASQUEZ	3,00	SILIQUIDADA 21,75
TETESFORO MIEL	3,00	
F. DUQUE	5,00	
ISMAEL OCAMPO	<u>3,00</u>	MAGANGUE 24 JUN.1874
	29,00	

Fuente: GACETA DE BOLIVAR No. 920

Como podemos ver la reglamentación de la recaudación de impuesto en tiempos de feria fue un rotundo fracaso, debido a la gran oposición al pago de la contribución del impuesto sobre la renta y al impuesto sobre la feria. Por lo regular las Juntas Reguladoras no llevaban su misión con imparcialidad, ni aunque quisieran podían hacerlo, pues no tuvieron base fija para fundar sus procedimientos, ignorando la renta de cada cual, partiendo de este modo de una falsa primicia o en virtud de un juicio aventurado²⁸. De igual forma el gobernador de la provincia de Magangué en su informe anual, planteaba que para su opinión el impuesto de feria debía suprimirse, ya que era sumamente odioso y repugnante para el comercio por su

²⁸ GACETA DE BOLIVAR No. 873, Cartagena, 25 de Octubre de 1873.

carácter especial, "todo lo que sea para dar ensanche al comercio o a la agricultura, no poniendo trabas, es de positivo beneficio para la región y el país"²⁹. Todas estas inquietudes y quejas llevaron a que la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar, dispusiera de un artículo único en el que se abrogase la ley 24 de octubre de 1871 sobre el impuesto de feria dada en Cartagena el 24 de noviembre de 1874 por el Presidente Eloy Pareja G. como la Ley 28 de 1974.

Cuadro □ 5 Lista de Individuos al pago de Impuesto de Renta

LISTA DE INDIVIDUOS CALIFICADOS AL PAGO DE "IMPUESTO SOBRE LA RENTA" EN LA PRESENTE FERIA DE ACUERDO CON EL ART.16 DEL DECRETO DE 2 DE ENERO DE 870, QUE REGLAMENTA ESPECIALMENTE LAS LEYES DEL 10 DE NOVIEMBRE 1868 DE "IMPUESTO SOBRE LA RENTA"	
CARLOS H. SIMMONOS	50,00
MANUEL ABELLO	20,00
MONDRAGAS & CONDE	20,00
W. JOURDAN	16,00
TOMAS R. ABELLO	10,00
FRANCISCO VELASQUEZ	10,00
EUSEBIO GUERRERO	10,00
DOMINGO SARAMENTO	10,00
GREGORIO E. MULET	10,00
N. CAMPRODONIA	5,00
MARIANA ROMERO	1,00
	166,00
	Magangué, sep. 14 de 1870

Fuente: GACETA DE BOLIVAR No. 726

²⁹ Op cit.

“La poca importancia actual al monto de los impuestos por consecuencia de la última crisis política y la decadencia de las ferias y que acrecían dichos impuestos y algunas erogaciones de imperiosas e indeclinable necesidad, no permitieron que aquella corporación consagrara alguna porción de sus rentas. Esta verdad fue bastante desconsoladora. Las inundaciones, trajeron como consecuencia obligada, no solo la descomposición y la ruina de las casas, sino también la pérdida comparativamente grande de cuantiosos valores en sementeras, en ganado vacuno de caballar y otros que aparecieron ahogados. Este pues, redujo mucho la poca riqueza de esta provincia y no obstante los establecimientos de caña de azúcar, de frutos y los potreros fueron menos cavados y mucho ganado desaparecido por completo. Esas desgracias se reflejaron vivamente en todos los establecimientos comerciales y trabajos, dando una prueba evidente de la tremenda crisis que estas poblaciones ribereñas atravesaron”³⁰.

Pues bien, el ritmo creciente de las ferias y su poderosa influencia en la economía nacional y mercados internacionales, lo detuvieron las contiendas civiles, la competencia de sistema de agentes viajeros. El desarrollo de la navegación y el transporte fluvial, y el libertinaje se intromisión en ellas, donde toda licencia era permitida por sus organizadores y hasta patrocinada por las mismas autoridades. De igual forma las catástrofes naturales, las guerras civiles, se miraban como una verdadera desgracia, la opinión pública se revelaba contra todo acto que tendiera a producirlas, pues el pueblo nunca se quiso acostumbrar a esas escenas de sangre, que no daban otro fruto que la desolación, el llanto, la miseria y el atraso. La sola presencia de un militar difundía la alarma con prodigiosa rapidez y es que para la región los militares eran mirados con augurios de alguna guerra como también les parecían ver los campos

³⁰ Diario de Bolívar, No 2176, Cartagena, 9 de Agosto de 1879



de batalla, los montones de cadáveres, los hogares desolados, los hijos huérfanos, viudas las esposas, las madres regando con lagrimas el recuerdo de los hijos que antes miraban como su único apoyo y los bosques sin las manos que antes sacaban de la tierra el pan para su sustento³¹.

La decadencia de la feria suscitaba todavía mas problema. La feria han sido de todos los tiempos y sobrevivió como concentraciones de mercancías. Pero con el aumento de la población el crecimiento de las ciudades y la lenta mejoría del consumo, el comercio al por mayor no podría hacer otra cosa que desarrollarse, desbordando el canal de las ferias, organizándose de manera independiente. Esta organización autónoma, por medio de las tiendas, graneros, depósitos o almacenes, sustituyendo por su regularidad, a las actividades semejantes a las ferias.

3.2 ACTIVIDADES COMERCIALES

La ciudad de Magangué fue muy débil, a pesar que desde la segunda mitad del siglo XIX ha sido el centro de intercambio comercial de la subregión. A raíz de la poca producción local de algunas manufacturas, tales como sillas de montar, articulos de hojalatas,

³¹ Diario de Bolívar, No 2382, Cartagena 16 de Agosto de 1880.

sombreros, jabones, cigarrillos, muebles, telas, esteras y sandalias entre otros. Pues bien, la actividad comercial de la providencia estaba centrada única y exclusivamente en el comercio e intercambio mercantil en la que se distinguieron una gama de elementos, como los comisionistas, los comerciantes capitalitas o inversionistas, pequeños comerciantes y otros.

3.2.1 Los Comisionistas: Los comisionistas actuaban como intermediarios de una serie de operaciones en las cuales ofrecían sus conocimientos de mercados o de trámites burocráticos o sus contactos con sus clientes y productores. Es decir, por el hecho de estar ubicado en un punto de obligado tránsito para el comercio de importación y exportación era poseedores de un Know How (trayectoria) y de unos contactos que eran en sí los productos genéricos que estos ofrecían. Por otras partes, para complementar estos aspectos era la respetabilidad de las casas comisionistas, el cumplimiento con sus clientes, en fin la honorabilidad que era tan importante como el capital de sus socios³². Ahora bien, con el fin de ejemplificar más extensamente el carácter del comercio del comisionista es traído de algunos periódicos de la época en que se enunciaban:

³² RETREPO, Jorge Alberto y RODRIGUEZ, Manuel. La Actividad Comercial y el Grupo de Comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX, Pág. 75 – 79.

SEVERO PEÑARANDA
Comerciantes y Comisionistas

Tiene grandes depósitos para el almacenaje, se hace cargo de vender toda clase de frutos del país, víveres y artículos de consumo, recibo carga a cualquier hora.

TOBON, ARANGO & CIA

Agencias de Comisiones

Compran cueros y frutos del país, al mismo tiempo que vendemos sus artículos a los mejores precios de la plaza.

J. M. NIETO
Comisiones Consignaciones

Agencias de la empresa colombiana de transporte y de vapores Uribe Uribe y Cartagena.

Fuente: La Cruz número varios, 1917- 1918. El Decoro varios números, 1919, Eco Liberal, números varios 1919, La Hora, números varios, 1920, En Archivo Histórico de Cartagena.

Fundamentalmente los comisionistas se servían de intermediario entre los comerciantes del interior y los países capitalistas, tanto para la importación de mercancía como la exportación de productos nacionales.

3.2.2 Los Comerciantes Capitalistas: Del grupo anterior hay que separar a los comerciantes que realizaban las operaciones de compra de frutos

del país para la exportación, o hacían sus pedidos de importación a las casas extranjeras arriesgando capital propio. Obviamente eran mayores los riesgos, pero también mayores las ganancias. Los volúmenes de operación de este grupo eran mayores en proporciones muy significativas a los del grupo comisionista o de los pequeños comerciantes y tenderos³³. A partir de la siguiente cuadro vemos un poco la composición y la posición mas ventajosa de estos individuos.

Cuadro 6 Comerciantes Capitalistas

LISTA DE COMERCIANTES CAPITALISTAS	
J. MONTERO	CARLOS H. SIMMONOS
ALBANO POSADA	MANUEL ABELLO
SENEEN COMAN	MONDRAGAS & CONDE
CARMEN DARMENERO	W. JOURDAN
RUIZ ESTOR	TOMAS R. ABELLO
FRANCISCO VELASQUEZ	FRANCISCO VELASQUEZ
TETESFORO MIEL	EUSEBIO GUERRERO
F. DUQUE	DOMINGO SARAMENTO
ISMAEL OCAMPO	GREGORIO E. MULET
QUERUBIN PACCINI	N. CAMPRODONIA
ERASMO DEL VALLE	MARIANA ROMERO
EUGENIO PALACIO	JUSTIANO ACUÑA

Fuente: DIARIO LA CRUZ, VARIOS NUMEROS 1917 - 1918 EL DECORO, 1916, ECOLIBERAL 1919, LA HORA 1920

Algunos de estos integrantes contaban con embarcaciones que recorrían las principales rutas comerciales entre Cartagena, Barranquilla y el interior, y que a su vez en algunos casos estaban

³³ Op. Cit. Pág. 76 y 78.

conectados con agentes comerciales de empresas navieras que por aquel entonces tenían predominio en el comercio internacional como fue el caso de Pedro Vélez Racero, que era agente de la compañía inglesa *Atlas*. Pedro Macía, era agente de la *Harrison Línea*, la *West' Indian Pacific* entre otras y las cuales hacían negocios con destacadas casas como Paccini y Puccini, fundada en 1883 por Querubin Paccini, a la que se asoció después su hermano Antonio Paccini con la razón social de Paccini Hermanos. En 1900 se cambió la razón social por Paccini & Puccini, al entrar como socio Pellegrino Puccini, con casa principal en Barranquilla y primera sucursal en Magangué, ésta casa importadora de mercancías y exportadora especialmente de ganados que tenía conexiones tanto de la región, como internacionalmente³⁴.

Así se fue consolidando una estructura de la clase comercial sumamente estratificada, pues aunque evidentemente se había venido creciendo un grupo de grandes comerciantes cuya riquezas y prestigio social estaba por encima del promedio, los que inmediatamente le seguían, conformaban a su vez un grupo de comerciantes relativamente prospera que ocasionalmente se beneficiaban del movimiento de mercancías hacia el exterior y al

³⁴ DEL VALLE PORTO, Alfonso, Op. Cit. Pág. 111.

interior, aunque su oficio y base material fuese el comercio al detal en la ciudad.



3.2.3 Pequeños Comerciantes: En este grupo a excepción de unas pocas diferencias más o menos claras, no es posible clasificar entre un tipo u otro de tiendas o almacenes de acuerdo a las mercancías en que se especializaban. Lo común eran tiendas que distribuían misceláneas como actualmente las conocemos, incluyendo aquí una gran variedad de artículos de uso personal, herramientas de trabajo, materiales para construcción, medicamentos entre otros. Y abarrotes que incluían toda clases de víveres y bebidas nacionales y extranjeros. Un caso que si presentaba unidad en los productos, es el caso de aquellos comerciantes que vendía un producto de mayor consumo y rotación rápida de inventario, siendo estos en muchos casos distribuidores y productores al mismo tiempo. Entre todas las tiendas las mas especializadas eran las farmacéuticas, aunque las drogas de aquel entonces eran en parta la combinación de productos químicos y extractos naturales, que según lo anunciaban, producían efectos realmente milagrosos³⁵. Entre estos encontramos productos muy publicitarios:

³⁵ RESTREPO, Jorge y RODRIGUEZ, Manuel, Op. Cit. Pág. 78 y 79.

EL CURA - TISIS
De O' Girauld & CO.
Medicina Moderna

Es el reconstituyente mas poderoso con que cuenta la terapéutica. Con sus precisos componentes que tanto renombre han dado "CREOSOTA" de haya, el "CLORHIDRO FOSFATO" de Cal y el "YODOTANICO".

LA PERLA
Gran Fábrica de Licores de Calidad Superior,
Anisado, Ron Común y Ron Viejo.

Escrupuloso aseo desde los recipientes de los boticones hasta sus desinfecciones. Depósito para la venta a cargo de Efrain Cesar Julio.

Se garantiza: La cultura y la devolución de su dinero si no le gusta el producto.

Fuente: La Cruz número varios, 1917- 1918. El Decoro varios números, 1919, Eco Liberal, números varios 1919, La Hora, números varios, 1920, En Archivo Histórico de Cartagena.

Lo más común era que estos pequeños comerciantes vendieran a la vez en el mismo local una gran variedad de artículos. En otras palabras un almacén prospero y bien administrado tenía que ser a la vez granero, salsamentaria, ferretería, chatarrería, tienda de ropa, joyería, lencería, armería, almacén de semillas, insecticida, abono y

herramientas agrícolas, papelería, mueblería y materiales para la construcción. Entre estos encontramos:

JUSTINIANO ACUÑA D.

Las Flores - Región San Jorge

Surtido permanente de toda clase de mercancías, artículos americanos de lujos y fantasías. Diversidad de cristales, artículos de aluminio y sombreros, rancho, cigarros, ferretería, útiles de escritorios, gran surtidos de drogas y medicamentos de patentes, compra giros, ganado de levante y frutos del país.

PACCINI & PUCCINI

SUCURSAL MAGANGUÉ

EXPORTADORES IMPORTADORES

Completo y permanente surtido de mercancías, únicos depositarios de los famosos sombreros "BORSALINOS" del "ESANOFELES", y remedios infalibles para toda clase de afecciones, aguas minerales purgativas "REGIAS" y "GIOCONDAS" y sales de "MONTECATINO". Compra y venta de productos del país a los mejores precios de la plaza.

Fuente: La Cruz número varios, 1917- 1918. El Decoro varios números,

1919, Eco Liberal, números varios 1919, La Hora, números

varios, 1920, En Archivo Histórico de Cartagena.

Por otro lado la actividad naviera se extendió y su contribución a la creación de empleo fue significativa. Desde los mas simples

trabajos en los muelles de los puertos ribereños la construcción de bodegas tramadas para la carga y descarga y varaderos la provisión de empleo en embarcaciones, puertos y astilleros, comercio al detal de víveres y mercancía, pequeñas sumas por hospedajes y cocina, hasta el expendió de leña y por supuesto medios de correo y de noticias, en fin el transporte fluvial junto al comercio de la región determinó en buena parte la vida de todas las poblaciones a lo largo del Río Magdalena y sus afluentes.

3.3 DESARROLLO POBLACIONAL Y URBANISTICO

Como vemos, la ciudad de Mangangué a raíz de estos hechos ocurridos a partir de la segunda mitad del siglo XIX, comenzó a desarrollarse a nivel poblacional y urbanístico, se estimuló la inmigración de personas y capitales de la región y del exterior, ya que para los años de 1870 en adelante con la institucionalización de las ferias, se produjo una fuerte corriente inmigratoria de extranjeros a Magangué muy significativa para al vida económica y cultural de la ciudad, en su mayoría eran hombres de familias de negocios como los italianos, judíos, siriolibaneses, palestinos y transjornados³⁶. En la que los italianos y los Arabes dieron comienzo a las dos grandes colonias de extranjeros que tuvo

³⁶ DEL VALLE PORTO, Alfonso. Pág. 111.



Magangué y de las cuales constituyeron las grandes y poderosas casas comerciales, que manejaban sólidos capitales y acumularon grandes fortunas, especialmente en los depósitos y almacenes mayoristas y ganado, que con el potencial económico y comercial y la capacidad proyectora del entonces gremio de este puerto, abrieron la puerta a una etapa que colocó a Magangué entre los principales centro de la actividad socio-económica del país. A continuación veremos como estaba conformado el círculo poblacional estipulado en el censo de 1869 que mando la Ley 10 de abril del mismo año.

**Cuadro Censo de la Población del Circulo de Magangué
(Con arreglo a la ley 10 de abril 1869)**

DISTRITO	SEXO	EIDADES						TOTAL	ESTADO			TOTAL
		0-1	1-7	7-21	21-50	50-70	70 A.		SOLTERO	CASADO	VIUDO	
YATI	VARONES	20	122	165	210	38	8	553	479	60	24	1125
	MUJERES	22	110	158	212	51	9	562	470	56	36	
MAGANGUE	VARONES	42	416	465	499	64	10	1496	1370	150	36	3460
	MUJERES	37	417	579	761	144	26	1964	1662	164	138	
S.SEBASTIAN	VARONES	23	422	630	538	112	37	1762	1527	203	32	3577
	MUJERES	21	378	597	631	140	48	1815	1486	216	113	
SUCRE	VARONES	18	444	536	544	126	15	1683	1415	233	35	3371
	MUJERES	16	394	524	619	121	14	1688	1387	221	80	
PALMITO	VARONES	4	81	97	108	25	6	321	249	63	9	683
	MUJERES	4	66	526	124	32	10	362	267	70	25	
MAGAGUAL	VARONES	72	364	715	818	156	28	2253	1915	82	56	4780
	MUJERES	101	445	748	903	207	37	2477	1974	92	201	
SUMAS	- 0 -	480	8659	5340	5967	1216	284	16946	14144	220	187	16946

Fuente: GACETA BOLIVAR No. 726, Cartagena 25 de Diciembre de 1870.

Cuadro Composición Social

PROFESIONALES			
INFANTES SIN OFICIO	5084	MARINEROS	105
EMPLEADOS	26	ARRIEROS	-
MILTARES	2	ARTISTAS	73
MINISTERIOS DEL CULTO	6	ARTESANOS	277
RELIGIOSOS	-	ADMON DOMESTICOS	5222
INSTITOTORES	3	LEGISTAS	3
PROPIETARIOS	23	MEDICOS	3
CAPITALISTAS	-	INGENIEROS	-
GANADEROS	97	LITERATOS	-
AGRICULTORES	4641	ESTUDIANTES	304
MINEROS	2	SIRVIENTES	480
PESCADORES	46	VAGOS	8
COMERCIANTES	74	FABRICANTES	14

Fuente: GACETA BOLIVAR No. 726, Cartagena 25 de Diciembre de 1870.

Por otro lado, encontramos a la población local de Magangué que en cierto modo quedó relegada en parte, debido al gran desarrollo el intercambio mercantil y su gran ventaja ante el resto de las poblaciones ribereñas, pues en materia de agricultura aún se encontraban en la infancia, carecieron de nociones fijas sobre el arte de labrar la tierra y hacerlas productivas. En un informe el Gobernador de la Provincia de Magangué encontramos que: "Hasta la fecha, siguen las mismas ruinas que heredaron de los españoles y no han penetrado ningún adelanto en la materia de irrigación, injertos, tampoco conocen el uso del arado ni los diversos sistemas de cultivos"³⁷.

³⁷ GACETA DE BOLIVAR No. 873, Cartagena 28 de Octubre de 1873.

Respecto a esto puede decirse, que para Magangué su única fuente de riqueza durante la segunda mitad del siglo XIX, fueron las ferias comerciales que tenían tres veces al año. En otro informe del Gobernador de Magangué sobre la marcha de la administración pública de dicha provincia expone:

“En estas ferias se transforma el país como por encanto, de manera que el transeúnte que ocasionalmente concurre a ellas, y ve este emporio se forma la mas halagüeñas ideas del país, creyéndolo aunque transitoriamente. Por otro lado los campos de esta población, viven en una completa pereza descuidando el trabajo, fuente del progreso. El trabajo desarrolla los recursos pecuniarios del individuo contra las eventuales de la fortuna, formando los ciudadanos y protegiéndolos de las intrigas de los partidos políticos, contra la bajeza de la audacia. El da una base sólida para el porvenir de la familia, por consiguiente al de la nación por lo tanto los pueblos que no proveen sus propias necesidades, tienen una existencia ilusoria y un porvenir cubierto en un velo funebre”³⁸

En este mismo orden desarrollo urbanístico presentó el mismo panorama, pues la estructura del casco urbano mantuvo su conformación orgánica en base al corredor de la Albarrada o calle

³⁸ GACETA DE BOLIVAR No 643, Cartagena 12 de Septiembre de 1869.

del comercio, que bordeaba el río, como origen de la ciudad, puesto que fue escenario de una frenética actividad en la época de la navegación a vapor, que ocultó la esencia tras las apariencias, con sorprendentes contratos. En un entorno natural acuático y con una historia de realizaciones como puerto de importancia en la región caribe. En muchos informes de la Administración de Hacienda del estado en la provincia.

“Presentó la debida atención al ramo de la administración pública, puesto que la afectividad en la recolección de los impuestos, depende la existencia del gobierno, sin el cual no hay garantía para la sociedad que es el objeto primordial de su administración. Los pocos adelantos industriales y la decadencia del comercio que traen precisamente la penuria general, contribuyen a la escasez de las prebendas fiscales. No hay constancia en la oficina de Administración de Hacienda del producido de los impuestos, lo cual pone en claro la deficiencia que estos para atender las exigencias del sector público”³⁹.

Precisamente la penosa situación de Magangué y la falta de inversión pública en ésta se vía reflejada en su principal calle (La Albarrada) la cual siendo el centro de dinamismo comercial,

³⁹ DIARIO DE BOLIVAR No. 2176, Cartagena 9 de Agosto de 1879.

económico y espacio mas importante de la ciudad donde confluyen por diferentes motivos todos los sectores de la población. Padecía también de las necesidades mas apremiantes, como son la falta de un buen servicio de agua potable y de energía, así mismo la adecuación de una higiénica plaza de mercado, ya que la falta de este proporcionaba un ambiente de malos olores, basuras y fangos debido a la falta de pavimentación.

No obstante, si esta es la situación de su mas importante espacio urbano, que podemos decir de la otra cara de Magangué en donde habitan la gran mayoría de la población, que están tan lejos de tener las cómodas edificaciones del centro en donde sus habitantes viven en pequeños ranchos de paja y bareheques, careciendo de las mas mínimas necesidades⁴⁰

⁴⁰ EL TANGO No. 20, Magangué 8 de febrero de 1920.



CONCLUSIONES

Magangué fue la ciudad elegida por la región, debido a su condición geográfica, su condición de puerto, al cambio del curso del río Magdalena por el Brazo de Loba y por su radio de influencia con cobertura a toda la región caribe y la zona Andina, para asumir su papel de supremacía de la subregión, identificándose como líder en conjunto de poblaciones de la depresión momposina construido por la periferia sur de la Región Sur de la Región Caribe. La cual se caracterizó por su desarrollo del intercambio comercial de productos de agricultura y bienes manufacturados de diferentes partes de la región, de interior y de importación, prestadora de servicios como la casa comisionista y de transporte, y centro de acopio con estrechos vínculos de interacción social y comercial y relaciones de transporte bien sea como origen y destino con el resto de la región caribe y el interior.

Magangué, desde mediados del siglo XIX, ha asumido un papel de primacía en la subregión, identificándose como el centro líder de este conjunto y manteniendo una estrecha relación con sus vecinos,

lo que debe a su condición de demandante de productos agrícolas y de la pesca, oferente de bienes manufacturados, de servicios y centro de acopio, con estrechos vínculos de interacción social, relaciones de transporte, bien sea como origen o destino de las comunicaciones fluviales y puente terrestre con el resto de la región Caribe y la zona Andina. La región proyectó su desarrollo con base en la incorporación de sus tierras de fronteras a la economía nacional y de paso a la economía internacional. La explotación de recursos como la tagua y la quina, el cultivo de cacao y el algodón y la explotación minera, serían las actividades económicas que determinarían la expansión de las tierras de fronteras y el crecimiento de las provincias.

Y finalmente, la agricultura de exportación y el comercio de importación fueron los campos que mas se favorecieron de la navegación a vapor, al poder utilizar un sistema de transporte más rápido, aunque no siempre mas barato que la navegación a remo. En el cuadro □ 3 el porcentaje de carga de exportación es proporcional al de importación. Como lo anotamos anteriormente, el panorama nacional no cambió con la implantación de la navegación a vapor en el Magdalena, debido a que no se produjo una reducción de los costos de fletes y por lo tanto los vapores y los champanes

continuaron funcionando como medios de transportes complementarios.

BIBLIOGRAFIA

BADEL, Dimas, Diccionario Histórico - Geográfico de Bolívar. Carlos Valencia, Editores 1999.

BELLO, Pedro María, San Martín de Loba, Academia de Historia de Santa Cruz de Mompoz, 1947.

BRICEÑO, Manuel Jeuregui. Los Jesuitas en el Magdalena, Historia: De una Misión, Bogotá Ed. Kelly 1984.

COLMENDRES, Germán. Región y Nación. Problema de Poblamiento en la Epoca Colonial, en: Revista Extensión Cultural No 27 - 28, Madrid 1991.

COLOMBIA, INSTITUTO GEOGRAFICO AGUSTIN CODAZZI, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR, ASPECTO GEOGRAFICO, Bogotá 1977.

CORRALES, Manuel Ezequiel. Efímeros y Anales del Estado soberano de Bolívar, Bogotá, 1889, Vol. I.

DEL VALLE PORTO; Alfonso. Compendio Monográfico de la Historia de la Villa de Magangué. Medellín 1992.

FALS BORDA, Orlando. Mompox y Loba. Historia doble de la Costa, Carlos Valencia editores, Bogotá 1980.

FERNAN, Los Juegos de Intercambio, en: Construcción material, Economía y Capitalismo, siglos XV - XVII, alianza editorial, Madrid 1984.

FRIEDMANN, Nina. El Carnaval Rural en el Río Magdalena, Boletín Cultural y Bibliográfico Vol. XXI No. 1 1984.

JARAMILLO URIBE, Jaime. La Crisis de 1880 y la Política Económica de la Regeneración, en Ensayo de Historia Social, Tomo II. Tercer Mundo Ed. Bogotá 1994.

MELO, Jorge Orlando. La Evolución Económica de Colombia 1900-1930. En Manual de Historia II. Instituto Colombiano de Cultura. 1979.

NICHOLS, Theodoro, en: Tres Puertos Colombianos, Banco Popular, Bogotá 1973.

OCAMPO, José Antonio, en: Colombia en la Economía Internacional 1830, 1910, Siglo XXI, Editores, Bogotá 1984.

PARRA, Aquileo. Memorias (1825-1885) Ediciones Incunable, Bogotá 1982.

PEÑA, David Ernesto y ARQUEZ, Oscar. Espacio, Poblamiento y Sociedad en la Región Momposina, Ediciones Malibú, Mompos 1994.

PIRENNE, Henri. Historia Económica y Social de la Edad Media, Fondo de Cultura Económica, Bogotá 1973.

PORRAS, Julio Lizardo, en: Viaje de O'Drazil, Ediciones Gobernación del Atlántico, Barranquilla 1994.

POSADA CARBO, Eduardo. Bongos y Champanes en el Río Magdalena en: Boletín Cultural y Bibliográfico, Volumen XXVI No. 8-96, Banco de la República, Bogotá 1986.

RAMOS PEÑUELA, Aristides, en: Los Caminos al Río Magdalena, ediciones Cultura Hispánica, 1999.

RESTREPO, Jorge y RODRIGUEZ, Manuel, en: La Actividad Comercial y el Grupo de Comerciantes de Cartagena XIX. (Copias)

ZAMBRANO, Fabio. La Navegación a Vapor en el Río Magdalena, en: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura No.9, Bogotá 1979.

-----, ----. Historia del Poblamiento del Territorio de la Región Caribe de Colombia. Poblamiento y Ciudades del Caribe Colombiano. Observatorio del Caribe 2000.

FUENTES PRIMARIAS

A.H.C. GACETA DEPARTAMENTAL, VARIOS NUMEROS.

A.H.C. DIARIO DE BOLIVAR, VARIOS NUMEROS.

REGISTRO DE BOLIVAR ENTRE OTROS

A.H.C. EL DECORO, VARIOS NUMEROS.

A.H.C. EL TANGO, VARIOS NUMEROS.