

1

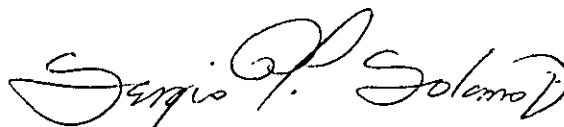
Facultad de Ciencias Humanas
Programa de Historia
Evaluación de trabajo de grado

Estudiante: Catherine Aristizábal Barrios.

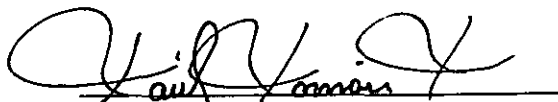
Título: **Puerto de Cartagena e Hinterland Agrícola: Análisis de una Relación Inexistente, 1830-1850.**

Calificación:

APROBADO



Sergio Solano de las Aguas
Asesor



Jurado

Fecha: Cartagena de Indias, Agosto de 2002.

**PUERTO DE CARTAGENA E HINTERLAND AGRÍCOLA : ANÁLISIS DE
UNA RELACIÓN INEXISTENTE, 1830-1850.**

CATHERINE ARISTIZÁBAL BARRIOS



**Facultad de Ciencias Humanas
Programa de Historia
Universidad de Cartagena
Cartagena de Indias, Agosto 2002**

**PUERTO DE CARTAGENA E HINTERLAND AGRÍCOLA : ANÁLISIS DE
UNA RELACIÓN INEXISTENTE, 1830-1850.**

Catherine Aristizábal Barrios

Sergio Solano de las Aguas
Asesor
Profesor Titular Departamento de Historia
Universidad de Cartagena

Trabajo para optar el título de Profesional en Historia

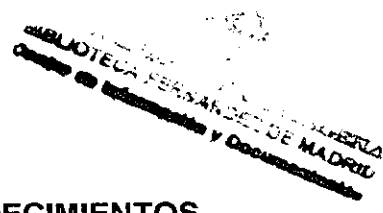


**Facultad de Ciencias Humanas
Programa de Historia
Universidad de Cartagena
Cartagena de Indias, Agosto 2002**

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA	
CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION	
FORMA DE ADQUISICION	
Compra _____	Donación <input checked="" type="checkbox"/> Canje _____ U. de C. _____
Precio \$ _____	Proveedor <u>P. HISTORIA</u>
No. de Acceso <u>4111</u>	No. de ej. _____
Fecha de ingreso: DD <u>09</u> MM <u>12</u> AA <u>02</u>	



*Al espíritu del Amor que me Ilumina
para no dejarme caer.*



AGRADECIMIENTOS

Agradezco de forma especial a mi asesor Sergio Solano de las Aguas, que gracias a su sabiduría, dedicación y correcciones me condujo de forma exitosa a la terminación de este trabajo. A todos los profesores del programa de Historia de la Facultad de Ciencias Humanas, quienes contribuyeron en mi formación como profesional y cuyas conversaciones beneficiaron mis ideas.

A mi madre Margarita, gran amiga y figura que me da fuerza para seguir adelante con mi vocación en la vida. A mis abuelos, Rafael y Fanny a quienes agradezco de forma infinita su amor incondicional y confianza. A todos y cada uno de las personas que han hecho parte de una u otra manera en mi construcción como un mejor ser humano.



LISTA DE CUADROS

Cuadro No.	Titulo	Página
1	EXPORTACIONES DE ORO Y PLATA DE LA NUEVA GRANADA 1784-1793.	13
2	EXPORTACIONES DE ALGODÓN DE LA NUEVA GRANADA 1785-1796.	17
3	EXPORTACIONES DE CACAO DE LA NUEVA GRANADA 1785-1794.	18
4	EXPORTACIONES POR EL PUERTO DE CARTAGENA 1836-1844.	32
5	EXPORTACIONES DE LA NUEVA GRANADA 1802-1804.	33
6	VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LOS TRES PRINCIPALES PUERTOS COSTEÑOS 1830-1857.	34
7a	VALOR DE LAS IMPORTACIONES POR LOS PUERTOS DE CARTAGENA Y SANTA MARTA 1834-1857.	37
7b	VALOR DE LAS IMPORTACIONES POR EL PUERTO DE CARTAGENA 1841-1844.	37
8	VALOR DE ALCABALA INGRESADO A LA ADUANA DE CARTAGENA 1836-1844.	41
9	VOLUMEN EXPORTADO POR LA ADUANA DE MARACAIBO 1836-1841.	43

TABLA DE CONTENIDO

Índice	Página
Introducción	1
I. Cartagena de Indias en la Colonia	8
1.1. El Puerto de Cartagena y su Geoestrategia	8
1.2. Circuito Comercial Caribeño	10
1.3. Comercio Portuario y Producción Aurífera	12
1.4. Ciudad Portuaria - Hinterland Comercial	19
II. La crisis del puerto de Cartagena 1830-1850	22
2.1. Cartagena Plaza Militar	25
2.2. El Puerto de Cartagena y su dependencia del oro	31
2.3. Puerto e Hinterland: una perspectiva comparativa	41
III. En Búsqueda de un modelo Agro-exportador	48
3.1. La Continuidad de un pensamiento Neo-borbónico.	49
3.2. Intentos por construir una economía productiva a favor de Cartagena.	58
IV. Conclusiones	65
Anexos	68
Bibliografía	72



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
BIBLIOTECA FERNANDEZ DE MADRID
Centro de Información y Documentación

8

INTRODUCCIÓN

La historiografía Colombiana ha tenido una evolución notable gracias a la profesionalización de la materia que se ha extendido en el país por la apertura de nuevos programas que han ampliado los espectros de objetos de estudios. Este nuevo interés ha favorecido las investigaciones de tipo cultural, de género y regionales permitiendo la escritura de un conjunto de trabajos que presentan nuevos procesos y plantean novedosas tesis sobre la evolución histórica. En el caso de la historiografía económica que mostraba el mayor empuje en los años de 1960, 1970 y 1980, se estancó y esto hasta cierto punto ha imposibilitado la consolidación de un área investigativa. La dependencia de occidente en las temáticas refleja una condición estructural de la subordinación cultural: no existe una asimilación sostenida sobre una área temática que permita elaborar concretamente aportes metodológicos y teóricos; las tendencias internacionales obligan a cambiar y así, se vive girando en los estudios económicos del país.

Según Jesús Antonio Bejarano la historiografía económica de Colombia ha tenido un mayor énfasis en el siglo XX que en el siglo XIX. Los trabajos sobre el primer período están referidos en su mayoría sobre la industria,



el relacionamiento externo y la política económica. Los análisis sobre el siglo XIX tienen una mayor cobertura en temas como la agricultura, el transporte y escasamente sobre la mano de obra¹. La mayoría de los trabajos que se presentan del período son más de tipo regional que general, enmarcados principalmente en los años posteriores a 1850, los años anteriores han sido escasamente estudiados y se desconocen varios aspectos de las condiciones económicas de las regiones y la nación.

La historiografía económica sobre Cartagena representa un claro ejemplo de esta situación. El mayor énfasis temático está por el lado del comercio internacional y la actividad empresarial, y los períodos más estudiados son los tránsitos de los siglos XVIII al XIX (de las reformas borbónicas hasta la independencia) y fines de éste y principios del XX (de la Regeneración a la caída de la Hegemonía conservadora y la crisis económica de 1929). Los años transcurridos entre 1821 y 1875 (presidencia de Rafael Núñez en el Estado Soberano de Bolívar) han llamado escasamente la atención, pero todos los indicadores (demográficos, económicos, urbanos, etc.) muestran un período de decadencia y crisis. Las hipótesis planteadas por estudiosos, que de paso se refieren a ese período las podemos agrupar en el siguiente orden lógico:

¹ Jesús Antonio Bejarano. *HISTORIA ECONÓMICA Y DESARROLLO. LA HISTORIOGRAFÍA ECONÓMICA SOBRE LOS SIGLOS XIX Y XX EN COLOMBIA*, Bogotá, CEREC, 1994.

M

En la base de todas las interpretaciones la de Theodore Nichols, quien en 1951 sugirió que en la lucha de los tres puertos costeros por hacerse al mayor volumen del comercio exterior colombiano, la ubicación geográfica con relación al cauce principal del río Magdalena; arteria por la que transcurría buena parte de aquél, desempeñó una función determinante para jerarquizar la importancia de los puertos². Para demostrar como opera esta relación, el análisis de las cifras del comercio exterior lo vinculó con otras variables como la demografía, transportes públicos, poder político, económico; y lo que este procedimiento le permite demostrar es la existencia de una relación directa entre ubicación geográfica y volumen comercial, por un lado, y otras variables tomadas como indicadores del "progreso". Los recursos que emplea para construir su argumento central son despachos consulares, memorias de viajeros, censos oficiales y prensa oficial.

La tesis de T. Nichols, elaborada en 1951 y editada en española en 1973, continua representando un modelo útil que llama la atención sobre unas sociedades que al competir por el tráfico internacional se ven enfrentadas a una naturaleza agreste e indómita. Esas sociedades reaccionaron de diferentes formas acorde con el ánimo colectivo, recursos, relaciones con el poder central, capacidad para captar recursos y a la posibilidad para la

² Theodore Nichols. *TRES PUERTOS DE COLOMBIA. ESTUDIO SOBRE EL DESARROLLO DE Cartagena, SANTA MARTA Y BARRANQUILLA*, Bogotá, Banco Popular, 1988.

navegación. Otras interpretaciones (Lemaitre, Gustavo Bell³) sobre la crisis de Cartagena después de la independencia, señalaron la pérdida de los privilegios concedidos durante la colonia (único puerto, hasta 1776, habilitado al tráfico imperial, monopolio de sus comerciantes, el situado fiscal, segunda ciudad del Nuevo Reino de Granada, capital provincial y en muchas ocasiones sede del virreinato). A esto se añadió (R. Segovia⁴) que la guerra de independencia le costó a Cartagena la pérdida de su élite ilustrada y lo mejor de su artesanado, y por tanto, en los momentos en que se empezaba a definir el protagonismo político de las regiones, Cartagena careció de un sector que la liderara y negociara con el centro. En contravía con esta idea se ha afirmado (Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez⁵) que un sector importante de comerciantes de finales de la colonia subsistió durante la república y lideró a la ciudad. Posición compartida y complementada por Alfonso Múnera quien considera que la crisis de la ciudad se produce por las difíciles relaciones que ésta mantuvo con el poder central de Santa Fé de Bogotá. Iniciadas desde finales de la colonia por las cuestiones de la provisión de harina y extendiéndose a los primeros años de la república en disputas por luchas

³ Eduardo Lemaitre. *HISTORIA GENERAL DE CARTAGENA VOL 4*, Bogotá, Banco de la República, 1983. Gustavo Bell Lemus. *CARTAGENA DE INDIAS, DE LA COLONIA A LA REPÚBLICA*, Bogotá, Fundación Gubereck, 1991. Ver también su artículo: "Conflictos Regionales y Centralismo. Una Hipótesis Sobre las Relaciones Políticas de la Costa Caribe con el Gobierno central en los primeros Años de la Republica 1821-1840", en, Gustavo Bell Lemus(comp.). *EL CARIBE COLOMBIANO*, Barranquilla, Ediciones UNINORTE, 1988.

⁴ Rodolfo Segovia. "Por Qué se Pierde un Siglo" (Prólogo), en, Donaldo Bossa. *Cartagena DE INDEPENDIENTE. TRADICIÓN Y DESARROLLO*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1967.

⁵ Manuel Rodríguez B. Y Jorge A. Restrepo R." La Actividad Comercial y el Grupo de Comerciantes de Cartagena a Fines del Siglo XIX", en, *ESTUDIOS SOCIALES VOL. 1*, Medellín, 1986.



de poder que tenían como objetivo, disminuir los privilegios que la ciudad había obtenido en el periodo colonial⁶.

Este trabajo pretende ser un aporte al estudio de la crisis de la ciudad de Cartagena en un periodo escasamente estudiado (1830-1850). Cuya tesis principal es que después de la guerra de independencia, la ciudad continuó siendo una plaza fuerte y concentró la mayor parte de la marina de la región Caribe. La crisis de su puerto se explica por la forma improductiva en que estaba dada la relación con su hinterland económico; el principal producto exportado por la ciudad era el oro, el cual no se producía en su traspais y la condición de plaza segura le permitió seguir realizando esta actividad. Al momento de la crisis aurífera el puerto se mostró desprovisto de posibilidades de mantener una dinámica exportadora ya que las nuevas necesidades mundiales solicitaban materias primas las cuales escaseaban en el traspais del puerto. A demás que la élite cartagenera mantuvo su condición ilustrada y participó activamente en la búsqueda del mejoramiento comercial portuario de la ciudad.

El análisis se ha estructurado en tres bloques principales. El primero referido a los antecedentes históricos de la formación del puerto aurífero de Cartagena en el periodo colonial, plasmando su configuración

⁶ Alfonso Múnera. *EL FRACASO DE LA NACIÓN. REGIÓN, CLASE Y RAZA EN EL CARIBE COLOMBIANO*, Bogotá, Banco de la República/ Ancora Editores, 1998. También ver su artículo: "Comerciantes de Cartagena y el Conflicto Regional con Santa Fé a Principios del Siglo XIX", en, *HISTORIA Y CULTURA N° 1*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1993.

geográfica que le permitió convertirse en una de las principales plaza fuerte de la Cuenca Caribe y punto estratégico en el mercado colonial con la metrópoli y el comercio neogranadino de la época; y la forma como esta situación determina la relación con su zona de influencia. La segunda parte esta dividida en dos principales aspectos: el primero expone la continuidad de la condición de plaza fuerte para los primeros años de la república y el segundo, demuestra como la crisis del puerto esta sujeta a su relación con el espacio regional. Y en el tercer bloque se analiza la forma como la élite asumió distintas iniciativas para sacar a la ciudad de la crisis.

Para la elaboración del trabajo se hizo necesaria la búsqueda de fuente primaria la cual consta de manuscritos, cartas y documentos oficiales, decretos, prensa local, informes de aduana, entre otros; las cuales se hallaron de forma fragmentada en el Archivo Histórico Nacional, Archivo Histórico de Cartagena y Biblioteca Bartolomé Calvo. Esta fragmentación puede ser explicada por la desorganización documental y en su mayor parte por la pérdida de documentos luego de la anarquía política sufrida después de la independencia. El marco teórico se construye desde la visión de relación entre la ciudad y su espacio económico de influencia. Cartagena hace parte de una región que por su geografía establece divisiones naturales que después serán reforzadas por las circunstancias económicas y sociales⁷. La condición geoestratégica de Cartagena le

⁷ Luis Ospina Vásquez. *INDUSTRIA Y PROTECCIÓN EN COLOMBIA, 1810-1930*, Bogotá, Editorial Santa Fé, 1955.

permitió especializarse en exportaciones de oro y plata convirtiéndola en una plaza fuerte. Esta función en el ámbito mercantil español, la sustrajo a la posibilidad de impulsar el desarrollo regional, condición que se mantiene después de la independencia⁸. Este enfoque se complementa con la consideración del puerto como parte de un bloque continental con similares procesos históricos e igual pasado colonial. Visión presentada por el profesor Carmagnani quien propone el estudio económico de Latinoamérica de forma comparada, teniendo en cuenta la condición de ser un bloque continental con procesos histórico semejantes para su estudio⁹.

La ciudad junto a la nación colombiana inicia un interés por integrarse al mercado exterior, el cual se hace de tipo dependentista capital que conlleva a una configuración especial dentro del comercio internacional y las consideraciones sobre el tema aportadas por la CEPAL han sido de gran utilidad en el trabajo. La concepción de dependetismo económico esta referida a la condición subordinada que tienen los países subdesarrollados en relación a los intereses de los centros industrializados quienes imponen las formas del mercado ¹⁰.

⁸ Alfonso Múnera. *EL FRACASO DE...Op. Cit.* Pág. 76 en adelante.

⁹ Marcelo Carmagnani. "Metodología y Técnicas para una Historiografía Económica Latinoamericana", en, Heraclio Bonilla. *LA HISTORIA ECONÓMICA DE AMÉRICA LATINA*, México, Ed. SepSetentas, 1972.

¹⁰ Octavio Rodríguez. *LA TEORÍA DEL SUBDESARROLLO DE LA CEPAL*, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1980. El principal representante de Colombia en el Centro de Estudios para América Latina y el Caribe (CEPAL) es José A. Ocampo, quien en su trabajo sobre la integración de Colombia al mercado mundial, considera que el país es una periferia secundaria (Capitalismo avanzado y Dependetismo Latinoamericano polos de un mismo desarrollo histórico) debido a la forma irregular como ella participa con su producción al mercado internacional. *COLOMBIA Y LA ECONOMÍA MUNDIAL 1830-1910*, Veintiuno Editores-Fedesarrollo, 1984.

I. CARTAGENA DE INDIAS EN LA COLONIA

1.1 El Puerto de Cartagena y su Geoestrategia.

Cuando los españoles reconocieron y se instalaron por el Caribe iniciaron su desplazamiento hacia tierra firme impulsados por la necesidad de nueva mano de obra para trabajar en los yacimientos de metales de las Antillas. Cartagena de Indias fue producto de estas huestes conquistadoras en el año de 1533 cuando Pedro de Heredia lleva a cabo su fundación. Más que un simple asentamiento su establecimiento se produce por la necesidad de un punto estratégico para desarrollar un plan de colonización y aprovechamiento de la parte sur continental. Es así como su fundación adquiere las características de "ciudad-puerto" definida como aquella, que en sus inicios es un punto de enlace "cuyas funciones de bastión mercantil se complementaron en algunos casos con las del mercado, convirtiéndola en una ciudad-emporio"¹¹, como también lo fueron otras ciudades del Caribe tales como Veracruz, La Habana y Santo Domingo.

El puerto de Cartagena tiene una privilegiada situación geográfica; formada en una amplia bahía cuya condición natural se extiende de la

¹¹ José Luis Romero. *LATINOAMÉRICA. LAS CIUDADES Y LAS IDEAS*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1999.

costa de norte a sur, con un asentamiento tranquilo y seguro para las embarcaciones ya que ésta defendida del mar por una serie de islas que en su unión constituye una amplia llanura litoral. En el centro de la bahía se encuentra la isla de Tierra Bomba que la divide en dos partes permitiendo dos accesos diferentes a ella: al sur en la costa meridional se abre el caño de Estero que la comunica con la cercana bahía de Barbacoa y con el canal del Dique. Al norte se ubica una bahía más pequeña denominada la Caleta que estuvo comunicada con el mar por el canal de Bocagrande y, hasta mediados del siglo XVII era el acceso de entrada más empleado por las embarcaciones que arribaba a la ciudad hasta que fue cegada¹², utilizándose únicamente el canal de Bocachica, espacio mas tranquilo y seguro para acceder al puerto. Condición corroborada por un viajero que visitó la ciudad durante la colonia que afirmaba: "...la ciudad de Cartagena esta situada en una playa de arena, dentro de un puerto llamado Bocachica, por que la boca de dicho puerto es tan chica que dos naves de guerra a la par no pueden pasar juntas..."¹³.

Desde esta ubicación el puerto siempre trató de mantener una comunicación directa con el río Magdalena, clave no solo para la economía de la ciudad, sino de todo el territorio neogranadino ya que éste era "su principal vía para el comercio, el lazo de unión natural entre las

¹² María del Carmen Borrego. *CARTAGENA DE INDIAS EN EL SIGLO XVI*, Sevilla, 1983.

¹³ Fray Juan de la Cruz de Santa Gertrudis. *MARAVILLAS DE LA NATURALEZA*, Tomo I, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1970.

diversas provincias y en fin la principal causa de "unidad nacional"¹⁴. Dicha comunicación se alcanzó aunque con imperecederas dificultades a través del Canal del Dique, medio utilizado por los aborígenes de la zona y que luego sería retomado por los españoles desde el siglo XVI. Las modificaciones y ampliaciones del Dique y los altibajos en su navegación resultan de vital importancia para la comprensión de las relaciones comerciales del puerto con el resto de la nación.

1.2 Circuito Comercial Caribeño.

Establecido el puerto de Cartagena poco a poco va creciendo su condición y posición privilegiada dentro del sistema colonial español. En el año de 1543 se instaura el sistema de Flotas y Galeones que luego se reformaría en 1564. A la altura de las Bahamas las embarcaciones tomaban dos rutas: una para Sudamérica, los Galeones de Tierra Firme, y otra a Nueva España, pasando por las Antillas Mayores y la Florida¹⁵. La flota de Tierra Firme tenía como destino a Portobelo, en el Istmo de Panamá, donde en las ferias de Nombre de Dios recogía la Plata que venía del Perú, para luego marchar a Cartagena donde se aprovisionaría, se custodiaba y esperaba las ferias donde asistían un sinnúmero de extranjeros, dándole un aire cosmopolita y originando un alto porcentaje de población transeúnte. El estacionamiento de la flota le fue dando un poder económico, político y militar que no revistió ningún puerto en la

¹⁴ Eliseo Reclus. *COLOMBIA*, Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la Republica, 1958.

¹⁵ Nicolás del Castillo Mathieu. *LA LLAVE DE LAS INDIAS*, Ediciones El Tiempo, Bogotá, 1981.

Nueva Granada, condición que lo convirtió en blanco de ataques piratas y corsarios, motivando la edificación de fortificaciones desde comienzos del siglo XVII hasta el siglo XVIII, cuando finalizó la creación del amplio sistema defensivo en la ciudad.

Para el siglo XVII Cartagena es habilitada de forma exclusiva, al igual que Veracruz en México, para la introducción de esclavos, importándose miles de negros traídos del África por compañías portuguesas para ser repartidos a las minas del Perú, Quito y al interior del territorio del Nuevo Reino. Este nuevo tráfico moldeó a la ciudad como un enclave negrero y una sociedad esclavista y al puerto en protagonista de uno de los negocios más productivos que se realizaban en territorios coloniales¹⁶. Así la ciudad concentra varias actividades mercantiles ligadas a un comercio exterior, lo que obligaba a estrechar y ampliar sus relaciones con la metrópoli y las colonias vecinas.

Por eso desde sus inicios Cartagena mantuvo una relación directa con el espacio exterior que la circundaba, tanto por la necesidad de manutención de sus habitantes, como por la consolidación de un tráfico comercial en la cuenca del Caribe, representado en dos circuitos comerciales diferenciados: uno externo y otro intercolonial. El primero, de carácter legal, se realizaba a través de las Flotas de Galeones, la que mantuvo una periodicidad bianual y se concentraba en Panamá, La Habana y

¹⁶ Jorge Palacios Preciado. *LA TRATA DE NEGROS POR CARTAGENA DE INDIAS*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973.

Cartagena. En este circuito se reproducía los flujos internacionales circulando en los viajes de América a España mercancías de alto valor representadas en metales preciosos y productos tropicales y en los viajes de regreso aquellos productos de Castilla¹⁷. El segundo de carácter ilegal, exclusivo al espacio caribeño, se encontraba conectado con las necesidades de los mercados internos de cada región, en las que circulaba toda clase de mercancías. Ambos circuitos se entrecruzaban y combinaban. Cuba, en especial la ciudad de Santiago y el puerto venezolano de Maracaibo, mantenían un alto vínculo comercial con Cartagena, siendo los primeros abastecedores de la ciudad de productos como azúcares, manteca, vinos, mieles, entre otros. Cartagena también sostuvo unos niveles regulares de intercambio con Jamaica, Santo Domingo y Veracruz, al parecer realizado a través de La Habana.

1.3 Comercio Portuario y Producción Aurífera.

La ocupación del resto del territorio se realizó motivado por la búsqueda de oro, necesidad que no solo moldearía las características económicas de la nación, sino también, la ocupación de zonas baldías e inhóspitas¹⁸. El desarrollo de la minería neogranadina permitió el progreso de un comercio interno y externo que a la vez estuvo sometido a los ciclos de

¹⁷ Pedro Pérez Herrero. "La Estructura Comercial del Caribe en la Segunda Mitad del Siglo XVI", en, *REVISTA DE INDIAS Nº181*, Madrid, Universidad Complutense, 1987, Págs. 779-810.

¹⁸ Sobre la formación de una Economía Colonial ver: Germán Colmenares. *HISTORIA ECONÓMICA SOCIAL DE COLOMBIA, 1537-1719*, Bogotá, Edit. La Carreta, 1973. También su artículo "La Formación de la Economía Colonial (1500-1740)", en, José A. Ocampo (Comp.). *HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA*, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1988, Págs. 9-49. Jaime Jaramillo Uribe. "La Economía del Virreinato (1740-1810)", en, José A. Ocampo Edit. *HISTORIA ECONÓMICA DE...* Op. Cit. Pág. 49-87.

producción aurífera. El primero, el comercio interno, evoluciona alrededor de los centros mineros estimulando una economía agropecuaria para abastecerlos con productos de subsistencia. Y el segundo, el comercio exterior, se centra en exportaciones de oro y otros metales preciosos, realizadas a través del puerto. Este contexto histórico es importante tenerlo en cuenta ya que las exportaciones por Cartagena tienen una relación directa con la producción del oro. Para Germán Colmenares la economía aurífera en la Nueva Granada presentó dos ciclos cronológicos, uno que va de 1552 a 1620 y otro que se extiende desde 1680 a 1820; el intervalo entre estos dos períodos se vieron marcados por una crisis de la producción. Las mayores salidas del metal se hicieron más productivas durante el segundo ciclo cronológico, justo cuando se abrió la frontera del Chocó a la explotación y en Popayán se inicia la introducción de cuadrillas de esclavos negros, producto de la merma y casi anulación de la mano de obra indígena (Ver Cuadro 1).

CUADRO 1
EXPORTACIONES DE ORO Y PLATA DE LA NUEVA GRANADA 1784-1793

ANO	ORO Y PLATA (pesos)
1784	1.570.217
1785	1.817.098
1786	372.156
1787	4.424.081
1788	1.939.462
1789	2.114.290
1790	2.108.328
1791	2.558.245
1792	1.634.037
1793	671.117

Fuente: Jaime Jaramillo U. "La Economía del Virreinato (1740-1810)", en, José A. Ocampo (comp.), *HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1987.

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, las exportaciones del puerto estuvieron compuestas casi exclusivamente de oro, los cambios que se observan de ellas se producen en el periodo de las reformas borbónicas, quienes introducen modificaciones en el comercio trasatlántico y en los territorios coloniales. Las reformas borbónicas se nutrieron de varias corrientes de pensamiento principalmente las fisiócratas de los franceses, resaltando la importancia del desarrollo de la agricultura y el papel del Estado por mejorarla. Las reformas buscaba obtener un control económico de las colonias y a la vez aumentar el ingreso imperial a través del envío de excedentes de la producción agrícola de las distintas regiones hacia los centros comerciales de la metrópoli. Estas reformas tuvieron poco éxito en la Nueva Granada y según el profesor Hermes Tovar la expansión de la frontera agrícola del siglo XVIII, se debió al crecimiento de los mercados regionales que se vieron estimulados por la pequeña minería aurífera y no a una economía internacional (sobre la cual había tenido una formación autónoma), ya que la economía agrícola nacional no estaba en condiciones de responder a los circuitos económicos externos debido a su debilidad y a la continuidad del mantenimiento de la Nueva Granada como una región minera¹⁹.

A pesar del poco éxito de las políticas económicas borbónicas en el desarrollo agrícola en la Nueva Granada, si se evidenciaron ciertos

¹⁹ Hermes Tovar Pinzón. *GRANDES EMPRESAS AGRÍCOLAS Y GANADERAS*, Bogotá, Ediciones CIEC, 1980, Pág. 93 y siguientes.

cambios en las exportaciones por el puerto las cuales se inician desde el año de 1778, cuando se establece el libre comercio cayendo el monopolio de Cádiz y permitiendo a los puertos coloniales comerciar con otros puertos de la península. El comercio libre permite el contacto con mercados legales e ilegales, y este último aspecto se extiende por toda la región Caribe estimulado en la incapacidad de España para competir con otros países en el suministro de textiles debido su deficiente industria. Además, la metrópolis tenía altos aranceles a los productos extranjeros. Por Cartagena las licencias que se concedieron durante el virreinato del Arzobispo Caballero y Góngora para comerciar con las colonias extranjeras servían de pretexto para que el contrabando entrara en gran escala por el puerto como sucedió con la liberación de las restricciones existentes para el tráfico de esclavos en 1791, permitiendo a los contrabandistas la introducción de barcos con pocos esclavos y numerosa mercancía ilegal²⁰. A pesar de que la metrópoli y sobre todo los funcionarios virreinales, trataron de contrarrestar estas redes contrabandistas, la imposibilidad de España para abastecer al territorio de los bienes necesarios, debido a sus continuos conflictos bélicos con potencias como la inglesa, que la mantuvieron aislada del comercio trasatlántico con sus colonias a finales del siglo XVIII. Obtenida la

²⁰ Lance R. Grahn. *CONTRABAND, COMERCE AND SOCIETY EN NEW GRANADA 1713-1763*, Duke University, 1985. Alfonso Múnera. "Ilegalidad y Frontera 1700-1800", en, Adolfo Meisel R. Edit. *HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL CARIBE COLOMBIANO*, Barranquilla, Edic. UNINORTE, 1994.

Independencia sería tal el comercio con potencias extranjeras que no se presentaron dificultades para suprimir el comercio con la metrópoli.

En cuanto al comercio legal, las reformas Borbónicas buscaban la liberalización del comercio estimulando las exportaciones de productos agrícolas y silvícolas, tales como el algodón, el tabaco, el cacao, el palo de tinte, la quina, entre otros. Algunos virreyes opinaban que para alejarse de la dependencia del oro para pagar las importaciones era necesario generar un progreso económico y un comercio activo basado en la diversificación de la producción agrícola comercial²¹. La cuestión del cultivo de trigo y la comercialización de las harinas del centro del país concentró gran parte de la atención de los virreyes. Pero más que un interés por su comercialización exterior, lo que los funcionarios buscaban era la garantía de abastecimiento al centro comercial más importante de la colonia: Cartagena, ya que se necesitaba contrarrestar los efectos del contrabando en las zona norte del país y las abundantes importaciones de harina que el puerto venía haciendo con las colonias extranjeras de Las Antillas.

Con relación a otros productos las políticas borbónicas tomaron varias medidas que ayudaron a exportarlos. El algodón sería uno de los mas

²¹ Anthony McFarlane. *COLOMBIA ANTES DE LA INDEPENDENCIA: ECONOMÍA, SOCIEDAD Y POLÍTICA BAJO EL DOMINIO BORBÓN*, Bogotá, Banco de la Republica /El Ancora editores, 1997. También ver su artículo; "El Comercio del Virreinato de la Nueva Granada. Conflictos en la Política Económica de los Borbones 1783-1789", en, *ANUARIO COLOMBIANO DE LA HISTORIA SOCIAL Y DE LA CULTURA N° 6*, Bogotá, Universidad Nacional, 1972, Pág. 69-116. Propuestas como las del Virrey Moreno Escando en 1772 y de Guiror en 1776, son representativas de esta idea.

beneficiados cuando en el año de 1776, la corona abre el comercio entre las colonias y España, con el precedente que antes ya se había restringido el envío de telas crudas (ver Cuadro 2). En realidad no hubo un interés general para producirlo en todo el país, pero si se observa un aumento de las exportaciones del producto después de 1785, fecha coincidente con el crecimiento de la industria textil catalana. El cacao también fue un producto que mantuvo interesantes niveles de salida por el puerto a fines de siglo (ver Cuadro 3), aumento que se explica por el cambio de ruta comercial del valle de Cúcuta-Maracaibo más que por un verdadero crecimiento de la producción nacional o de la región. En este caso la provincia de Cartagena no tuvo una participación en las cantidades de cacao exportado ya que la región no producía excedentes, caso contrario al algodón donde el aumento del volumen en las exportaciones en parte responde a un impulso de tipo regional del producto.

CUADRO 2
EXPORTACIONES DE ALGODÓN DE LA NUEVA GRANADA 1785-1796.

AÑO	ALGODÓN (arrobas)
1785	23.720
1786	20.740
1787	15.424
1788	27.656
1789	31.373
1790	30.351
1791	34.756
1792	64.791
1793	46.041
1794	75.534
1795	32.042
1796	47.786

Fuente: Anthony McFarlane. *COLOMBIA ANTES DE LA INDEPENDENCIA: ECONOMÍA, SOCIEDAD Y POLÍTICA BAJO EL DOMINIO BORBÓN*, Bogotá, Banco de la República / El Ancora editores, 1997.

CUADRO 3
EXPORTACIONES DE CACAO DE LA NUEVA GRANADA 1785-1794.

ANO	CACAO (arrobas)
1785	984
1786	5.036
1787	5.754
1788	3.950
1789	5.650
1790	7.599
1791	5.081
1792	4.743
1793	4.452
1794	17.391

Fuente: Anthony McFarlane. *Ibid.*

Otros frutos de interés comercial fueron la corteza de cinchona y el palo de tinte, los que revistieron un interés luego de las posibilidades de sus aprovechamientos según los resultados que arrojara la Expedición Botánica en el año de 1780. Estos frutos se producían en forma silvestre en las provincias de Santa Marta y Guajira. Sobre el primer producto el virrey arzobispo Caballero y Góngora, viendo las posibilidades de mercados en la metrópoli propuso la creación de un monopolio de cinchona donde se comprara la producción a precios fijos, para enviarla después a la corona. El proyecto fracasa por su mala organización y por la competencia de las quinas de Guayaquil. Para el caso del palo de tinte los esfuerzos por comercializarlo, estaba encaminada sobre todo a frenar la intervención extranjera y poder financiar la colonización del Darién, lo que motivó al virrey a crear el estanco de la madera. Pero su monopolio se suprime en 1789 debido a que los productores prefirieron seguir comercializándola de forma ilegal y a demás el mercado se ve saturado de la proveniente del Brasil y Centroamérica²².

²² Anthony McFarlane. "El Comercio del Virreinato..." Op. Cit.

1.4 Ciudad Portuaria- Hinterland Comercial

Mientras los distintos centros urbanos de Hispanoamérica y el Caribe se consolidan, entre ellos Cartagena, se observa la formación de una economía colonial que se inicia con la explotación de la población nativa a través de la introducción del sistema de encomienda y mita, instituciones que constituirían los principales ingresos para los españoles generados por el control de las sociedades agrícolas y de la explotación de metales preciosos. Este empleo de la población aborigen y los constantes abusos por parte de los encomenderos traería una merma considerable de la mano de obra indígena que para el caso de la provincia de Cartagena obligaría a introducir tempranamente mano de obra esclava para trabajar en las llamadas "estancias españolas" que se encargaron de la producción agrícola de la provincia²³.

Dicha producción fue muy precaria durante todo el período colonial. Aunque el puerto se caracterizó por su posición estratégica en el tráfico imperial, su entorno no era apto para desarrollar una economía agraria que le proporcionara por lo menos un abastecimiento y la consecución directa de agua potable. Para el período colonial se configura al interior de la Provincia dos subregiones distintas: la primera estaba ligada a un tráfico comercial ilegal y legal, situada en la zona oriental y al sur de

²³ Adolfo Meisel R. "Esclavitud, Mestizaje y Hacienda en la Provincia de Cartagena 1533-1851", en, Gustavo Bell Lemus (comp.). *EL CARIBE COLOMBIANO*, Barranquilla, Edic. UNINORTE, 1988, Págs. 69-138.

Cartagena, desde el río Magdalena hasta la ciudad de Mompox que sería el puerto oficial del comercio con el interior de la Nueva Granada²⁴. La otra subregión sobrevivió de una actividad agropecuaria, gracias a sus posibilidades naturales y del entorno físico; situada hacia el Golfo de Urabá y el Darién (subregión sinuana) fue una zona marginal y de frontera. Solo esta última pudo producir unos pocos excedentes agrícolas destinados para su comercialización en la ciudad, pero nunca lo suficiente para su real abastecimiento y del resto de la región. El puerto al desarrollar su especial carácter comercial aurífero obligó a la corona, en el contexto de las reformas Borbónicas, a sustraer a la ciudad de estimular la economía regional, para hacerla poco llamativa a las potencias enemigas.

A comienzo del siglo XVII hay un creciente interés por la tierra como lo muestra las reparticiones que se realizaron por medio de las mercedes que otorgaba el Cabildo de la Provincia de Cartagena²⁵. Pese al considerable número de concesiones, estas permanecieron durante algún tiempo sin ser exploradas ni explotadas, lo que en el largo plazo sería el origen de las amplias tierras controladas por las haciendas ganaderas de la provincia que vieron su auge un siglo después. Para mediados de este siglo se observa una expansión demográfica fruto del influjo de

²⁴ Antonino Vidal. *CARTAGENA DE INDIAS EN LA ARTICULACIÓN DEL ESPACIO REGIONAL CARIBE: 1580-1640. LA PRODUCCIÓN AGRARIA*, Agrija Ediciones, 1998.

²⁵ En la compilación realizada por José P. Urueta se encuentran la mayoría de las concesiones hechas por el cabildo a finales del siglo XVI y XVII. *DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DE CARTAGENA, TOMO I*, Cartagena, 1888.

inmigrantes españoles y esclavos y, a la vez un interés por el área rural dada la necesidad de abastecer a Cartagena. Los negros esclavos fueron utilizados en labores rurales y urbanas, iniciándose el desarrollo de la hacienda esclavista dedicada a la producción ganadera -y agrícola, especialmente en la producción de la melaza que extraían de la caña de azúcar. Para el siglo siguiente se dinamizan de forma interesante dos tipos de hacienda identificadas en la región; la hacienda ganadera, que fue la de mayor expansión durante este periodo producto de la generalización por toda la provincia, se caracteriza por sus grandes extensiones de tierra, poca mano de obra esclava y una trashumancia por la baja calidad de pasto en el verano²⁶. La mayoría de estas haciendas se ubicaron en la sabana de Tolú advirtiendo un verdadero auge en el siglo XIX gracias a la introducción de nuevas formas de ganado y pastos fértiles²⁷. El otro tipo de hacienda las llamadas de "labranzas" producían frutos agrícolas utilizando mano de obra mestiza arrendataria y solo a fines de siglo XIX logro crear un excedente agrícola que le permitiera verdadera comercialización.

²⁶ Adolfo Meisel "Esclavitud... Op. Cit."

²⁷ Sobre estudios de la hacienda Ganadera tenemos los trabajos de Orlando Fals Borda. *HISTORIA DOBLE DE LA COSTA. MOMPOX Y LOBA*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1980. Hermes Tovar Pinzón. *GRANDES EMPRESAS AGRÍCOLAS Y GANADERAS*, Bogota, 1980.

II. LA CRISIS DEL PUERTO DE CARTAGENA 1830-1850

El siglo XIX representa un período de grandes transformaciones en el ámbito mundial. La consolidación de la revolución industrial en la Gran Bretaña y su expansión a países como Francia, Bélgica, Estados Unidos y Alemania, a través de un capitalismo liberal, constituye un fenómeno de gran repercusión para el occidente y para la economía mundial, estimulando el desarrollo económico de la mayor parte de países europeos. La transformación de los medios de producción motivado por el avance técnico no solo trajo la necesidad de nuevos mercados por parte de los países productores, sino inmediatas repercusiones sociales y políticas.

En América Latina también se producen cambios considerables. Después de 1808 con la invasión napoleónica a España que obliga a Fernando VII a abdicar la corona a favor de José Bonaparte, se inicia en los pueblos latinoamericanos reflexiones sobre su papel de colonias dependientes de España²⁸. El pueblo latinoamericano va adquiriendo conciencia de las diferencias existentes entre la metrópoli y los territorios coloniales y ante la ausencia del monarca aquel empieza a tomar decisiones políticas, que

²⁸ Francois- Xavier Guerra. *MODERNIDAD E INDEPENDENCIA*, Barcelona, Edit. MAPFRE, 1992.



UNIVERSIDAD DE
 CARTAGENA
 BIBLIOTECA

al corto plazo confluiría en las revoluciones por la emancipación de los pueblos en forma casi sincronizada en toda Latinoamérica. Para 1830 podríamos hablar de claras repúblicas que iniciaban la construcción de estados-nacionales, tales como México, Venezuela, Nueva Granada, Perú, Bolivia y la Confederación Argentina.

La disputa por la independencia tuvo serias implicaciones en los territorios. La primera es que deja al descubierto las luchas internas de poder entre las élites criollas, que en países como Colombia, desembocan en constantes guerras civiles a lo largo del siglo XIX. La segunda es una crisis demográfica y social, que mantiene tensiones sociales dentro de las nuevas repúblicas y en algunos casos como el de México, de tipo raciales. Tercero, economías precarias en países pobres con poca integración regional. Es así como las elites dirigentes se vieron en la difícil tarea de establecer nuevos estados nacionales dentro de la anarquía producto de la inexperiencia política de los criollos. Los nuevos proyectos se ajustan con los ideales liberales individualistas heredados de la Revolución Francesa y la independencia de Estados Unidos²⁹. En el aspecto económico los países latinoamericano inician su incorporación al mercado mundial y desde mediados de siglo XIX, se puede afirmar que es de tipo capitalista dependiente, es decir, los nuevos territorios están subordinados a los intereses de los países desarrollados quienes imponen las formas del mercado y su circulación. Latinoamérica se

²⁹ Francois-Xavier Guerra. Op. Cit.

transforma en productora de materias primas para los centros industrializados y consumidora de los productos elaborados de éstas³⁰.

Dentro de esta vinculación económica es significativa la participación de las ciudades portuarias quienes se convierten en epicentros de las entradas y salidas de productos que establece el nuevo mercado mundial. En casi todos los casos latinoamericanos, los principales puertos coloniales visibles continuarían siendo importantes para cada uno de sus países en esta integración, como sucedió Veracruz (México), Maracaibo (Venezuela), Buenos Aires (Argentina), entre otros. Estas ciudades portuarias, aunque con algún tipo de dificultad lograron mantenerse como la principal salida de la producción nacional y primer mercado de los productos internacionales. Para el caso colombiano hay una particular situación. Cartagena principal puerto de la Nueva Granada en el periodo colonial, pierde toda su posición privilegiada e importancia económica para el país, cuando a mediados de siglo se ve desplazada por su vecino puerto de Santa Marta.

La independencia en Colombia al igual que la de sus vecinos americanos, lo dejó en un estado de desorganización y pobreza. En el año de 1830 cuando se disuelve el proyecto de la Gran Colombia los dirigentes políticos y sociales inician el proceso de constituir una nación y consolidar un nuevo sistema que remplazara al de la metrópoli. Tarea nada fácil

³⁰ Octavio Rodríguez. *LA TEORÍA DEL SUBDESARROLLO DE LA CEPAL*, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1980

cuando las antiguas instituciones españolas se habían permeado y en algunos casos transformados en instrumentos para obtener un orden socio-económico en la reciente república³¹. A mediados de la década de los años cuarenta, se inicia un modelo político-económico de fundamentos liberales radicales, con el gobierno de Tomas Cipriano de Mosquera (1845-1849) y despegar con la administración de José Hilario López (1849-1853), el que pretende romper con las trabas de tipo colonial que se contradecían con el proyecto modernizador³². Este modelo liberal se opone al proteccionismo aplicado en los años anteriores, dando paso al libre cambio. Dichas medidas se aplicaban a un país diezmado geográficamente por la guerra, con deplorables vías de comunicación que no permitían integrar sus diferentes regiones ubicadas en una geografía agreste e inconexa. Este trabajo está encaminado a responder el por qué el puerto de Cartagena no puede mantener su privilegiada posición, y lo más importante por qué no puede participar activamente en la incursión de Colombia al nuevo mercado mundial.

2.1 Cartagena Plaza Militar.

La ciudad de Cartagena y su puerto fue la más golpeada por la lucha independentista y la que más desastrosas consecuencias tuvo que padecer. Después de la toma de Morillo la ciudad se vio diezmada

³¹Hans-Joachim König. *EN EL CAMINO HACIA LA NACIÓN. NACIONALISMO EN EL PROCESO DE FORMACIÓN DEL ESTADO Y LA NACIÓN DE LA NUEVA GRANADA, 1750-1856*, Bogotá, Banco de la República, 1994.

³² Hermes Tovar Pinzón. "La Lenta Ruptura con el Pasado Colonial 1810-1850", en , José A. Ocampo (comp.). *HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1999.

demográfica y físicamente, para luego perder su condición de principal centro económico y político de la región. El período que se estudia 1830-1850, es de significativa importancia para este tema ya que es justo después de consolidada la república y cuando se inician la puesta en marcha de nuevas políticas modernizadoras, cuando Cartagena se rezagó ante sus vecinos puertos costeros.

Las referencias históricas sobre Cartagena después de la independencia por lo general presentan a una ciudad en ruinas, con tendencia al decrecimiento poblacional y a la decadencia económica a lo largo de casi todo el siglo XIX. Visiones que dan pie a concluir que la caída de la ciudad y de su puerto se produce inmediatamente después de la independencia de España. Esta investigación pretende ser un aporte en esa dirección al demostrar que el puerto de Cartagena, a pesar de los avatares de la guerra seguía siendo una plaza fuerte y centro de concentración de la incipiente marina nacional. Su crisis portuaria se explica por la forma como se relaciona con su hinterland económico. La ciudad desde el periodo colonial mantuvo una relación de espalda a su traspais y su producción se encaminaba a abastecerla solo para una economía de subsistencia. Cuando Cartagena logra su independencia conjuntamente con el resto del país, su hinterland se mantiene improductivo y el principal bien exportado por la ciudad es el oro, precisamente un producto que no se produce en sus alrededores y la crisis de éste a mediados de siglo XIX, devela la situación crítica de la ciudad con respecto a su papel económico

en la región. Esta hipótesis pretende develar una situación paradójica, ya que la supremacía del puerto se le concede una posición en la geoestrategia española y republicana, que al mismo tiempo le negará la posibilidad de desarrollar los recursos que le permita un intercambio comercial favorable una vez comience a despegar el comercio internacional colombiano. Cartagena tampoco pierde su "cabeza", por el contrario la élite mantiene sus características ilustradas y se presenta activa en la búsqueda de un modelo agro-exportador para la ciudad.

La información disponible sugiere que existió una preocupación constante durante los primeros años de la República por mantener la condición militar de la ciudad. En el mes de Junio de 1833 por orden del jefe militar de la Provincia de Santa Fé de Bogotá fue enviado a Cartagena el señor coronel Pedro González para hacerse cargo de las fortalezas de Bocachica³³. En ese mismo año es emitida una carta al comandante jefe de Cundinamarca, por la secretaria de Guerra y Marina para que presente servicios el capitán del ejército de esa división en la "*primera columna residente en Cartagena*"³⁴.

Estos documentos que se extiende por dos décadas más indican que el puerto sigue manteniendo la figura de centro militar y plaza fuerte semejante al periodo colonial. Sus fortificaciones son objeto de interés

³³ Archivo General de la Nación (A.G.N.), Fondo Enrique Ortega Ricaurte (F.E.O.R.), Secretaria de Guerra y Marina, Caja N° 194, Carpeta 717, Folio 86.1833.

³⁴ A.G.N., F.E.O.R., Caja N° 195, Carpeta 719, Folio 74. 1833.

como medio para mantener la seguridad de la ciudad y la nación. Así en 1832 el despacho de Guerra y Marina emite una carta al Jefe militar de la Provincia de Cartagena

*"...para que se haga reparar la batería de Santa Barbara i el fortín situado sobre el gairas con el objeto de prevenir alguna incursión por aquella parte; i como debe necesitarse para la operación un oficial...acaso no habrá allí, me mande el gobierno decir a ver si se le pidiese que otra autoridad un jefe u oficial ingeniero le envié el que juzgare apropiado..."*³⁵

La reparación defensiva permite mantener su plaza fuerte y proteger el territorio exterior e interior. Cuatro años más tarde el mismo despacho notifica al señor Gobernador de la Provincia de Cartagena el nombramiento, por parte del presidente de la República, del Señor V. Laza como guardalmacén general de marina de la plaza de Cartagena, cuyo principal objetivo era el mantenimiento ejemplar de esta dependencia militar³⁶. Aspectos que indican que el esquema militar y de seguridad del puerto heredado de la corona a fines de su dominación, se mantuvo en sus tradicionales funciones de defensa exterior y a la vez la conservación de la tranquilidad doméstica³⁷.

Las obras de mantenimientos de la guarnición militar eran producto de la necesidad de vigilar las fronteras nacionales y de evitar invasiones

³⁵ A.G.N., F.E.O.R., Caja N° 195, Carpeta 721, folios 17-1835. Un año después la Jefatura Militar de Cartagena solicita al Comandante del Batallón Nacional "cuatro mil cartuchos sin embalar", para el mantenimiento de la seguridad local y nacional .A.G.N., Anexo II. Secretaria de Guerra y Marina, Caja N° 3, Carpeta 3, Folio 39, 1836.

³⁶ A.G.N., F.E.O.R., Caja N° 195, Carpeta 719, Folios 20-21, 1839.

³⁷ Allan Kuethe J. *REFORMAS MILITARES Y SOCIALES EN LA NUEVA GRANADA 1773-1808*, Bogotá, Banco de la República. Ver también su artículo "Flexibilidad Racial en las Milicias Disciplinadas de Cartagena de Indias", en, *HISTORIA Y CULTURA N° 2*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994, Pág. 177-192.

extranjeras que podrían realizarse por vía marítima. Condición constatable en las comunicaciones oficiales del período que favorecían el diseño de estrategias en la consecución de este objetivo. Así en 1841 se escribía una extensa circular dirigida a todas las dependencias militares del país y, acogida por el señor general comandante en jefe de la división del ejército de Cartagena, sobre la disposición de que todo oficial sea responsable de la vigilancia en su puerto cumpliendo con los fundamentos de seguridad y orden que dispone la disciplina de la guerra y la profesionalidad del ejército³⁸. Uno de los principales objetivos de sobreguardar la seguridad nacional contenidos en los documentos de la Secretaria de Guerra y Marina es hacerlo a través del puerto de Cartagena gracias a su privilegiada condición geoestratégica que se convertía en la mejor guarnición de la marina de guerra de la República³⁹.

La importancia de reconocer la permanencia del carácter seguro y militar que tenía el puerto es que demuestra la duración de un status que no es reconocido en los estudios sobre el período y que en algunos casos solo le otorgan importancia militar hasta las postrimerías del periodo colonial y en algunos otros hasta la reconquista de Pablo Morillo. Recientemente Adolfo Meisel en un trabajo que circula monografiado expresa esta

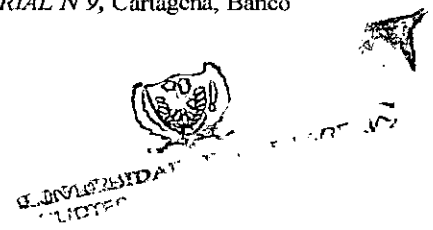
³⁸ A.G.N., F.E.O.R., Caja N°195, carpeta 721, folio 75.

³⁹ Para 1840 Colombia tenía un total de siete (7) buques de guerra, de los cuales tres prestaban servicios en el atlántico teniendo a Cartagena como su principal punto de referencia. A.G.N., Anexo II, Fondo Secretaria de Guerra y Marina, Caja 3, carpeta 3, folio 22. La Goleta Yilmeña, Goleta Calamar y Goleta Boyacá realizaban labor en el Atlántico. Otras dos embarcaciones inspeccionaban en el istmo: Pailebol Tolima y Pailebol Samario. Y las otras dos en el pacífico: Goleta Tequendama y Pailebol Riohachero.

tendencia historiográfica al señalar que el principal factor de la crisis de las entradas fiscales de la ciudad a comienzos de la Independencia es la desaparición del Situado, subsidio que se recibía por los servicios militares prestados por la ciudad y que desaparece con la Independencia de la Nueva Granada, ya que "el crucial papel militar que ejercía Cartagena perdió sentido, por lo tanto no había razones para seguir sosteniendo las costosas fortificaciones y tropas que albergaba la ciudad"⁴⁰. Es evidente que el subsidio desaparece ya que el país se encuentra sumido en una crisis económica luego de la Independencia y las provincias no pueden mantener la carga fiscal que representaba subsidiar a Cartagena; más no es cierto que su papel militar pierde sentido. Al contrario, se mantiene con otros objetivos dentro de la formación de la nueva República, ya que fue la única plaza que continuó ofreciendo seguridad a las exportaciones de oro.

El reconocimiento de un status de Cartagena también debe hacerse en el plano urbano ya que la ciudad mantuvo privilegios en su Provincia. Aunque la independencia habilitó a muchas parroquias a la condición de Villas, solo en 1857, se reconoció la condición de ciudad a Barranquilla y Corozal. Al ser el único centro urbano era la capital provincial, centro político-administrativo y principal aduana en su área de influencia,

⁴⁰ Adolfo Meisel. "Crecimiento A través de los Subsidios: Cartagena de Indias y El Situado, 1751-1810", en, *CUADRENOS DE HISTORIA ECONOMICA Y EMPRESARIAL N 9*, Cartagena, Banco de la República, 2002.



posición que le permite jugar un papel particular dentro del comercio regional y nacional por lo que se hace necesario reconstruir el estado comercial de su puerto.

2.2 El Puerto de Cartagena y su Dependencia del Oro.

Teniendo en cuenta la prolongación del estado militar de la plaza de Cartagena producto de su estrategia geográfica es interesante observar las circunstancias comerciales de su puerto (exportaciones e importaciones) y determinar si la conservación de este status determinó los resultados que a corto plazo se observan en su movimiento portuario. La información encontrada para esta labor es fragmentaria y dispersa, lo que solo permitió seriar los meses de ciertos años económicos para alcanzar a obtener el panorama más real del estado comercial del puerto⁴¹. En los primeros años analizados se ha realizado un cálculo donde se obtuvo el valor total en pesos de los metales exportados pero no se encontraron referencias sobre el coste del resto de productos obteniendo solo las cantidades de éstos (ver anexo II). Sobre el resto de años ha sido posible conseguir el valor de ambas variables.

⁴¹La serie esta formada por los años 1837-1838-1839-1840-1841-1842-1843-1844, existen ciertos meses de estos años que no se encontró información y no pudo ser incluida. Como se observa en el Anexo II.

CUADRO 4
EXPORTACIONES POR EL PUERTO DE CARTAGENA 1836-1844.

PERIODO	ORO Y PLATA (pesos)	FRUTOS (pesos)	TOTAL
1836	478.099	—	478.099
1837	639.656	—	639.656
1838	424.718	27.947	425.665
1839	1.077.613	106.431	1.184.044
1840	698.328	126.842	825.140
1841	507.678	17.970	525.648
1842	206.418	26.766	233.184
1843	1.135.706	166.391	1.302.097
1844	794.844	79.275	874.119

Fuente: ver Anexo I

El balance de las exportaciones permite observar varias cosas. Lo, primero, es que el principal producto exportado por el puerto es el oro y su valor representa en muchos periodos más del 95% del total de las exportaciones. Comparándola con los datos de fines del poderío español durante los años de 1802-1804 (ver Cuadro 5), se puede advertir que mantienen cierta continuidad, pese a que su producción sufre una crisis en los años de 1810-1820, por los efectos de la guerra en la minería esclavista del Chocó y el Pacífico. Esto se debió al desplazamiento de los centros de producción hacia Antioquia, el Tolima y el Cauca medio, lo que motivó una recuperación parcial en los primeros años de la república. Estas iniciativas fueron lideradas por empresas extranjeras que intentaron construir un nuevo tipo de organización minera con innovaciones técnicas, a demás del descubrimiento de nuevas minas de aluvión en la provincia de Antioquia⁴².

⁴² Hermes Tovar. "La Lenta...Op. Cit. Pág. 106"

CUADRO 5
EXPORTACIONES DE LA NUEVA GRANADA 1802-1804

AÑO	ORO Y PLATA	MERCANCIAS (PESOS)
1802	2.142.692	940.136
1803	935.800	618.581
1804	1.673.747	794.832

Fuente: Anthony McFarlane. Op. Cit. Pág 450.

Confrontando los porcentajes de las exportaciones de oro a nivel nacional, José A. Ocampo deduce que el valor de ellas representan el 74% en los años treinta y llega a reducirse al 33.3% a mediados del siglo XIX⁴³. Estas cifras indican que la mayor parte de la producción nacional sale por Cartagena, al tiempo que revela una relación directa entre sus exportaciones y el metal precioso. Por tanto el valor de las salidas en los últimos años de la década de los cuarenta y comienzos del cincuenta, corren con la misma suerte de la explotación del oro, lo que autoriza a afirmar que el puerto estaba diseñado y concebido para las exportaciones del metal, ya que era el único que brindaba la seguridad para estas transacciones y aunque no tengamos los datos del valor de ellas en los últimos años analizados los presentados por F. Vergara y Velasco (cuadro 6) muestran que Santa Marta desplaza a Cartagena en el valor de las exportaciones para mediados del período, justo cuando la exportación nacional del metal ha decaído en más de un 70%.

⁴³ José A. Ocampo. *COLOMBIA Y LA ECONOMÍA MUNDIAL...* Op. Cit. Pág. 100

CUADRO 6
VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LOS TRES PRINCIPALES PUERTOS
COSTEÑOS 1830-1857
(valores en millares)

ADUANAS	1830-31	1839-40	1857-8
CARTAGENA	1,020	937	1,365
BARRANQUILLA	15	186	759
SANTA MARTA	213	124	2,108

Fuente: F. J. Vergara y Velasco. *NUEVA GEOGRAFIA DE COLOMBIA*, Bogota, Archivo de la Economía Nacional, 1901.

El segundo aspecto que indica los datos analizados es el contenido del resto de las exportaciones. Aunque existen antecedentes del avance de los frutos en las salidas por el puerto a fines del siglo XVIII, para los años estudiados el valor esta por debajo de los niveles del anterior período. Como se observó anteriormente, el algodón fue el principal producto que logró aumentar los porcentajes exportados entre los años de 1785-1796, manteniéndose hasta la década de los 40 de forma constante como el principal fruto exportado; pero después decae seguido de períodos donde los valores y las cantidades enviadas llegan a ser mayores por el puerto de Sabanilla. La explicación de esta situación es que el cultivo de algodón es mayor hacia la zona de Barranquilla y la posibilidad de enviarlo al exterior a través de este puerto reduce los costos de transporte. Un producto que muestra un aumento importante en las exportaciones son los cueros, el que desplaza al algodón para los primeros años de los cuarenta. Es posible que su impulso se deba al inicio de un aumento creciente en la producción y mejora de la hacienda ganadera de la región sinuana que solo llegaría a su apogeo a finales del siglo XIX⁴⁴.

⁴⁴ Un Ejemplo de la evolución de la Hacienda Ganadera: Remberto Burgos Puche. *EL GENERAL BURGOS*, Cartagena, Gobernación de Bolívar/ Instituto Internacional de Estudios del Caribe,

El resto de las exportaciones por el puerto de Cartagena estaban constituidas por pequeñas cantidades de cacao y azúcar proveniente de Ocaña y Honda, tabaco producido en los estancos de la región, al igual que frutos silvícolas, vitualla, artesanías y animales de la zona (ver Anexo II).

El destino de los productos que salen por el puerto se mantienen constante en los años analizados y no se producen cambios significativos; datos verificados en algunos escritos de prensa de la época permiten observar esta situación. Uno de ellos se encuentra en el año de 1836 el cual describe :

"... si el bullicio y actividad en las aduanas son en cierto modo una prueba de fomento y prosperidad en el comercio, la tenemos en la aduana de esta plaza; y si ella puede servirnos de fundamento para asegurar que el país marcha adelante, lo aseguramos...veanse por otro lado buques tomando sobre su bordo azúcar, cueros, palo de brazil y mieles para mercados de Norteamérica... es verdad que la bahía no presentaba sino un numero de buques muy inferior todavía a su capacidad y excelencia, pero se veían tremolar en una agradable confusión los pabellones Ingles, Francés, Norte-americano y Sardo en medio de tres o cuatro buques nacionales..."⁴⁵

La idea que brinda esta imagen es la de un puerto con una considerable actividad mercantil no semejante a la de fines del periodo colonial pero con cierta movilidad que le permitía aun mantenerse como el principal punto de salida de la producción nacional. Un articulista que escribe en el Semanario de la Provincia para 1843, ofrece una visión más específica

2000. Sobre el desarrollo del hato ganadero en la provincia de Cartagena, ver también. Hernes Tovar. *GRANDES EMPRESAS...* Op. Cit.

⁴⁵ B.B.C. Prensa. El Constitucional de Cartagena, Cartagena Enero 20 1836.

del comercio exterior de estos años, afirmando que el oro se exportaba en su mayoría hacia Inglaterra, Holanda y un poco hacia los Estados Unidos, situación semejante en productos como los cueros, maíz, tabaco y cocos⁴⁶.

En cuanto a las importaciones por el puerto de Cartagena, Inglaterra, a través de su colonia en Jamaica, es el origen de la mayoría de productos compuestas por "...telas de lino, jeneros de algodón, telas de colores i blancas, cueros de becerro curtido, quincalleria...⁴⁷". Esta situación coincide con la expansión del comercio mundial producida desde mediados del Siglo XVIII, la cual es liderada por Inglaterra que impuso un nuevo sistema de relaciones económicas y que Cartagena comienza a hacer parte de ella cuando a fines de siglo XVIII la metrópoli no puede sostener su comercio trasatlántico y el puerto se ve en la necesidad de comercializar con la potencia. Por tanto Inglaterra es la principal abastecedora de productos industrializados y de textiles de algodón para la Nueva Granada, los que tenían como principal entrada el puerto. Otros países que introducen sus productos son; Francia con vinos y aceites, Estados Unidos con harinas y Holanda con tintes.

Las importaciones muestran una disminución gradual en su valor desde los primeros años de la década de los cuarenta, notándose al mismo

⁴⁶ B.B.C. Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena, Marzo 12 de 1843.

⁴⁷ Ibid.

tiempo la creciente introducción de productos extranjeros por Santa Marta (ver cuadro 7).

CUADRO 7a
VALORES DE LAS IMPORTACIONES POR LOS PUERTOS DE CARTAGENA
Y SANTA MARTA 1834-1857
(valores en millares)

ADUANAS	1834-35	1837-38	1842-43	1856-57
CARTAGENA	2.127	1.012	615	238
SANTA MARTA	819	1.340	2.233	2.046

Fuente: F. J. Vergara y Velasco. *NUEVA GEOGRAFIA DE COLOMBIA*, Bogota, Archivo de la Economía Nacional, 1901.

CUADRO 7b
IMPORTACIONES POR EL PUERTO DE CARTAGENA 1841-1844

PERIODO	VALOR (PESOS)
SEP 1841-AGT 1842	633.346
SEP 1842-AGT 1843	765.376
SEP 1843-AGT 1844	528.947

Fuente: Semanario de la Provincia de Cartagena 1843-1844-1845.

Desde estos años se puede advertir el inicio de la pérdida de la superioridad del puerto en el comercio con el exterior. El declive total de las importaciones puede abstraerse a la inactividad de Cartagena por mejorar sus condiciones para comercializar con las potencias extranjeras, situación irreal cuando se vislumbra que la élite comercial local concibe el proyecto de convertir a Cartagena en un puerto franco. Los discursos encontrados referidos al proyecto presentan varias cuestiones implícitas; la primera es que la ciudad fue consciente de su desplazamiento en la región Caribe en la primacía en la entrada y comercialización de los productos importados. Segunda, la élite no solo buscó la recuperación de este comercio, sino también mantener su situación privilegiada en la región. Tercera, el fracaso del proyecto no se produce en la mala interpretación de la franquicia portuaria, sino por las difíciles relaciones

416

políticas que la ciudad tenía con el poder central y con su homólogo puerto de Santa Marta.

El proyecto de convertir a Cartagena en un puerto franco se inicia desde el año de 1843, cuando se eleva la primera petición por parte del concejo municipal al gobierno central de Bogotá de declarar; "...puerto franco al de Cartagena por el termino de veinte años... si la conveniencia particular de la ciudad es lo que principalmente aparece al pedirnos la concesion de puerto franco, no deja de ser igualmente sostenida por razones de beneficio jeneral de la nación..."⁴⁸. El proyecto se presentaba como un beneficio colectivo, tanto regional como nacional, ya que traería como resultado las facilidades para adquirir mercancías por parte de los comerciantes del interior, la concurrencia de extranjeros y de buques de todas las nacionalidades, lo que a su vez permitiría la comercialización de los frutos nacionales. La búsqueda de la franquicia del puerto es el reconocimiento de una crisis en el mercado de las mercaderías extranjeras y se creía que su obtención llevaría la recuperación de la ciudad dentro del marco regional. En este mismo año se publica en el Semanario de la Provincia de Cartagena una correspondencia proveniente de los Estados Unidos describiendo el panorama de las importaciones, en especial a la pérdida de su liderazgo, donde se observa un conocimiento amplio de los perjuicios y beneficios para la ciudad portuaria. En él se enuncia:

⁴⁸ B.B.C. Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena, Enero 8 de 1843.

"...el comercio allí es casi nulo i acabara de extinguirse si la amenaza del gobierno de la Nueva Granada se lleva a ejecución: quiero hablar de la apertura del puerto de Sabanilla, que esta a la desembocadura del Magdalena. Cartagena solicita la franquicia de su puerto; pero yo temo que le sea rehusado, i sin embargo, es el unico medio de recobrar sus fuerzas dicha ciudad...⁴⁹"

Mientras que franquicia se presentaba como la mejor y única posibilidad que tenía Cartagena para recuperar el espacio perdido dentro del mercado de las importaciones, para el gobierno de Santa Fé de Bogotá el proyecto solo buscaba la obtención de nuevos privilegios para la ciudad, y por lo que los representantes del interior siempre se mostraron reacios a su aprobación. En una forma de mostrar que la franquicia del puerto beneficiaba no solo a la ciudad, sino también a la región y su área de influencia, para el año de 1843 se produce una petición por parte del concejo municipal del cantón de Corozal a los señores senadores y representantes nacionales alegando que el acto legislativo de declarar puerto franco al de Cartagena es una:

"conveniencia pública.. la provincia no obstante que no va a reportar el beneficio inmediato que la capital con adquisición de efectos baratos que podrían procurarse sus moradores, no esta menos interesada en que se adopte la medida de salvación, asi podemos llamar la de puerto franco, pues que ella salvaría a una gran porción de la nación de la ruina total que pasa ya sobre ella...⁵⁰"

El artículo finaliza afirmando que la zona corozalera tendría el beneficio directo de obtener productos extranjeros a buenos precios y aumentar la demanda de los cultivos hacia la capital y el exterior.

⁴⁹ B.B.C. Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena, Marzo 12 1843.

⁵⁰ B.B.C., Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena, Enero 21-1844.

Las peticiones por parte de Cartagena y su localidades cercanas y las respuestas negativas del gobierno central se extienden por dos años más, y para 1846 el proyecto nuevamente ha sido negado considerando que los posibles nuevos intentos de petición volvería ha ser fallidos. La noticia encontrada en la prensa local señala que la medida fue entorpecida por unos pocos "*monopolistas del interior...*" y la pérdida del proyecto fue celebrada con "*baile i banquete por dos de los principales negociantes de esta ciudad (Bogotá), que tienen casa en Europa...*"⁵¹. Aunque la dirigencia local buscó medidas para que el puerto volviera a ser la principal plaza de los productos extranjeros, ésta perdió su lucha por las conflictivas y difíciles relaciones de poder que mantenía con los lideres centrales, quienes veían en el proyecto un privilegio, más que el beneficio del desarrollo del portuario cartagenero.

La declaratoria de puerto franco fracasa y a la vez trae consigo la continua decadencia del movimiento portuario, declive que se obsevar en los ingresos de valores de alcabala que se hicieron a través de la administración de Aduana (cuadro 8). La dirigencia nacional ante la ausencia de base fiscal alternativa se vio en la necesidad de mantener los impuestos y gravámenes arancelarios del periodo colonial⁵². A partir de 1828 se inicia un movimiento proteccionista que se profundiza en las

⁵¹ B.B.C., Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena, Mayo 17-1846.

⁵² Ver sobre el tema: José A. Ocampo y Santiago Montenegro. *CRISIS MUNDIAL, PROTECCIÓN E INDUSTRIALIZACIÓN*, Bogota, 1984. Luis Ospina Vásquez. *INDUSTRIA Y PROTECCIÓN EN Colombia*, Medellín, Editorial Santa Fé, 1955. También Hermes Tovar Pinzón. "La Lenta Ruptura... Op. Cit. Pág. 110-2. Sobre el problema de diagnosticar la evolución de aranceles los

décadas de los años treinta y cuarenta. Para ese entonces los gravámenes sobre importación y alcabala se elevan llegando a ser del 29% sobre el precio bruto de la mercancía para 1833 (contra solo el 20% en 1821) y reduciéndose hasta el 22% en 1844⁵³. Teniendo estas referencias y observando los datos obtenidos de la alcabala por el puerto, se verifica que a pesar del aumento en el impuesto, lo que ingresó a la administración de la aduana se fue reduciendo en un 50% hasta llegar a ser menos del 30% para mediados del siglo XIX, panorama que muestra no solo la pérdida de un comercio de las importaciones, sino también la reducción de las exportaciones locales.

CUADRO 8
VALOR DE ALCABALA INGRESADO A LA ADUANA DE CARTAGENA
1836-1844.

PERIODO	ALCABALA (valor en Pesos)
1836- 1837	112.441
1837- 1838	93.398
1838- 1839	56.731
1842-1843	39.459
1843- 1844	40.725

Fuente: A.G.N. Sección republica, Fondo Aduana, Tomo 4.

2.3 Puerto e Hinterland. Una Perspectiva Comparativa

Sin embargo, como ya se ha sugerido en la tesis que orienta este capítulo, la crisis del puerto no solo debe explicarse a partir de su especialización en la exportación del oro, sino que también se debió a la incapacidad de su hinterland para responder favorablemente a las

autores plantean que es muy difícil su establecimiento debido a las complejas normas arancelarias y a un sistema de valores de bienes importados inconstante.

⁵³ Op.Cit.

demandas de los mercados internacionales. Una perspectiva comparativa con otros puertos suramericanos nos ayuda a comprender de mejor manera esta proposición.

El primer caso se refiere al puerto de Maracaibo, en Venezuela el más cercano geográficamente y políticamente a Colombia y Cartagena. Situado en el centro de una amplia depresión se encontraba rodeada por la Sierra de Périja al oeste y la cordillera de Mérida al este y al sur. Al igual que la región de la provincia de Cartagena, la Marabina tenía una difícil y costosa comunicación con el interior del país e incluso con las propias subregiones que formaban la provincia, la navegación costera y fluvial presentaba muchos problemas antes de que apareciera la navegación a vapor⁵⁴. Para fines del siglo XVIII, Maracaibo fue un importante puerto de tránsito de las producciones agrícolas del interior del país y del oriente de la Nueva Granada, después de mediados del siguiente siglo, fue revistiendo una importante posición dentro del circuito comercial agro-exportador, no solo de la región, sino de todo el país debido a la producción forestal de su cuenca lacustre.

La zona que circunda al puerto de Maracaibo tuvo una importante participación para fines del período colonial en la exportaciones de cacao por el puerto, principal producto agrícola producido por el país. Luego de

⁵⁴ Malcolm Deas. "Venezuela, Colombia y Ecuador", en, Leslic Bethel. *HISTORIA DE AMÉRICA LATINA VOL. 6*, Barcelona, Editorial Critica, 1991.

la guerra de independencia empezó a producirse cambios en el cultivo de café, el cual ofrecía mejores beneficios en el mercado mundial y que para los años treinta se intensifica su producción convirtiéndose en el principal bien importado a través de Maracaibo en este período⁵⁵ (ver cuadro 9). La producción de café se realizaba en las tierras interiores y aledañas de la región al igual que los otros frutos representativos en las salidas por Maracaibo como eran el cacao, el algodón, el palo de mora y cueros, provenientes de zonas como la del Zulia, Gibraltar, Perijá, Altagracia. Estas exportaciones fueron adquiriendo mayor valor a mediados del siglo XIX, indicando la relación directa entre su hinterland productivo y las exportaciones a través del puerto venezolano.

CUADRO 9
VOLUMEN EXPORTADO POR LA ADUANA DE MARACAIBO (En Libras)

PERIODO	ALGODÓN	CACAO	CAFÉ
1836-1837	34.570	495.051	1.027.291
1837-1838	11.030	391.332	1.184.784
1838-1839	58.860	721.716	1.681.821
1839-1840	20.814	947.016	2.623.820
1840-1841	50.151	850.750	1.828.734

Fuente: Germán Cardozo G. *MARACAIBO Y SU REGIÓN HISTÓRICA. EL CIRCUITO AGROEXPORTADOR 1830-1860*, Maracaibo, Editorial Universidad del Zulia, Pág. 219

Otro puerto interesante para observar es el de Buenos Aires en Argentina. Ubicado al fondo de la costa meridional del Río de la Plata y comunicado con la inmensa llanura pampeana representaba un punto estratégico que constituía la mejor vía de acceso al corazón del imperio colonial español del sur de Perú. Esta región litoral del país fue la más atrasada y menos poblada durante el período colonial. La agricultura de su hinterland estaba

⁵⁵ Op. Cit. Pág. 178.

destinada fundamentalmente a la producción de su propia subsistencia y para el mercado local del puerto⁵⁶. En las modificaciones de la política administrativa de los Borbones, Buenos Aires fue nombrada capital del virreinato del Río de la Plata en 1776, como forma de proteger los territorios del sur de la creciente penetración portuguesa e inglesa a través de mercados ilícitos, cuyo concentración se encontraba en el puerto argentino⁵⁷. En este nuevo papel la ciudad concentra todas las actividades políticas y comerciales de su jurisdicción, condición que se mantiene después de las luchas emancipadoras.

Gracias a su posición estratégica el puerto de Buenos Aires logró concentrar en sus exportaciones la principal producción metalúrgica de la región del Alto Perú y es así como para finales del poderío español el mayor producto exportado a través de él era la plata, metal que llegó a representar el 80% del total de las exportaciones totales y el otro 20% provenía de los productos agropecuarios del interior del país⁵⁸. Después del proceso de la emancipación, llegó al poder un poderoso estanciero llamado Juan Manuel Rosas (1829-1832/ 1835-1852) quien defendió el interés federalista de Buenos Aires y logró postergar la organización de la nación. La política económica de Rosas impulsó nuevas leyes aduaneras que aumentaron los aranceles de los productos importados favoreciendo

⁵⁶ Alejandro B. Pofman y Luis A. Romero. *SISTEMA SOCIOECONÓMICO Y ESTRUCTURA REGIONAL EN LA ARGENTINA*, Buenos Aires, Editorial Amorrortu. 1973.

⁵⁷ Alejandro B. Pofman y Luis A. Romero. Op. Cit. Pág. 110.

⁵⁸ John Lynch. "Las Repúblicas del Río de la Plata", en, Leslie Bethel (comp.). *HISTORIA DE AMÉRICA LATINA N° 6*, Barcelona, Edit. Crítica, 1991.

la producción agrícola y en especial ganadera de la región. En los años treinta se inicia un interés creciente por mejorar la ganadería vacuna y ovina, exportándose cantidades considerables de cueros, sebo y tasajo, pieles y después lanas⁵⁹.

La región del litoral argentino, al igual que la región marabina tuvo una afluencia considerable de extranjeros quienes estimularon la producción de la tierra en las regiones que circundaban a los puertos. Para el caso argentino los foráneos fueron quienes aportaron vitales capitales al desarrollo agrícola e introdujeron nuevas cabezas de ganado para realizar mestizajes en búsqueda del perfeccionamiento del ganado. La cría de ganado ovino también se vio beneficiada por la introducción de nuevas técnicas en búsqueda de una ganadería mas evolucionada que mejoró la producción de vellón. Los avances ganaderos beneficiaron su exportación la cual empezó a tornarse lucrativa por el requerimiento creciente de los países industrializados. De esta forma las exportaciones de cueros constituyen el rubro más preponderante en los primeros años de transición Argentina alcanzando para 1850, los 2.500.000 de unidades aproximadamente exportadas por Buenos Aires.

Otros puertos latinoamericanos presentan similares condiciones que le permitieron mantenerse activos dentro de un período de crisis y luego ocupar posiciones de liderazgo en el intercambio comercial de sus

⁵⁹ Alejandro B. Pofnan y Luis A. Romero. Op. Cit. Pág. 60.

naciones. El puerto cartagenero comparte aspectos históricos con Maracaibo y Buenos Aires en sus condiciones estratégicas dentro de una geografía regional y nacional, privilegios urbanos y jurídicos en su región, territorios predominantemente rurales, conflictos políticos, que en el caso de Cartagena y Maracaibo se producen con el poder central y para Buenos Aires con las provincias del interior del país. Observando estas similitudes históricas el problema que se plantea es el por qué los mencionados puertos logran mantenerse con éxito dentro de las relaciones comerciales de sus países y Cartagena no?. La respuesta a este problema se explica en como estaban dadas las relaciones entre el puerto y su hinterland económico. Los puertos latinoamericanos mencionados lograron conseguir una producción de excedentes agropecuarios en su hinterland económico que les permitió mantener ciertos niveles de exportaciones, mientras que sus países lograban conseguir una estabilidad política y económica que les permitiera la construcción de una economía nacional. La ciudad de Cartagena desde el período colonial mantuvo una relación de espalda a su traspais, situación que se mantiene inmutable para el período en estudio. Éste era el único puerto colombiano que por sus condiciones de plaza fortificada y segura estaba diseñada y concebida para las exportaciones de metales preciosos. Producida la crisis del oro y cuando el mercado mundial comienza a solicitar materias primas, el puerto se presenta desprovisto de posibilidades de conservar su estado de liderazgo en la región ya que no se pudo generar una dinámica agro-exportadora debido a la imposibilidad

de explotación agrícola en su traspás. La pregunta que se plantea en este panorama es si la improductividad de las tierras de la Provincia de Cartagena esta relacionada a una indiferencia de la elite local o si por el contrario, por qué fracasa?

III. EN BÚSQUEDA DE UN MODELO AGRO-EXPORTADOR

En el análisis realizado entre los años de 1830-1850, se ha podido establecer la existencia de una actividad de la élite local en la búsqueda de un modelo agro-exportador para la Provincia que le permitiera desarrollar una economía agraria, tanto para fortalecer una integración comercial regional, como para vincularse al mercado internacional. La dirigencia de la ciudad no se mostró indiferente al problema de la improductividad de su hinterland económico, por el contrario planteó interesantes proyectos que les posibilitarán la consecución de su objetivo. Dentro de estos discursos se puede identificar una variación en los planteamientos sobre el desarrollo agrícola de la región que se inicia desde mediados de la década de los cuarenta. En los primeros años de la república la élite cartagenera presentó una continuidad del pensamiento ilustrado, inspirado en los ideales fisiócratas heredado de los Borbones; la producción de la tierra era la única fuente de riqueza y para obtenerla debía producirse el conocimiento científico de la naturaleza y la sociedad. La instrucción de los hombres en los saberes prácticos representaba la principal herramienta para conseguir el desarrollo agrícola de la región. Para mediados del periodo se identifican nuevos planteamientos hacia el mismo objetivo; la influencia del liberalismo político y económico que se inicia en todo el país liderado por una nueva generación de dirigentes

nacionales, le daba gran importancia al papel del individuo en el control de las actividades comerciales. La riqueza seguía obteniéndose a través de la producción de la tierra, pero también se pensaba en su elaboración para conseguir el desarrollo industrial de la ciudad. A pesar de la evolución del pensamiento plasmado en los discursos de la época se reconocen ciertos aspectos que permanecen inalterables en los veinte años estudiados. El primero se refiere a la necesidad constante de mostrar al puerto como el mejor asentamiento de la región para comercializar y exportar la producción agrícola. Segundo un interés por mejorar las comunicaciones con puertos de permisión en su área de influencia para así formar un sistema portuario a favor de la ciudad. Tercero un aspecto implícito en las anteriores consideraciones que es la de mantener una jerarquía económica en la región la cual se muestra cada vez más débil.

3.1 La Continuidad de un Pensamiento Neo-Borbónico.

Desde inicios de los años treinta los grupos dirigentes locales se mostraron interesados en desarrollar una agricultura comercial en la Provincia de Cartagena. Este interés propio del pensamiento borbónico de finales de siglo XVIII, por lo que un historiador estadounidense ha denominado pensamiento "neo-borbónico", al considerar la explotación del suelo como la única actividad productiva generadora de riqueza para la sociedad y, al comercio como el destinado a transformar y distribuir lo

que aquella proporcionaba⁶⁰. Cuando los Borbones realizan sus reformas a mediados de siglo XVIII, procuraron suprimir abusos y abolir privilegios, impulsar la agricultura y mejorar la hacienda. En Cartagena cuando se inicia la crisis del comercio colonial producto de los conflictos bélicos de la metrópoli con Inglaterra entre los años de 1779-83, los comerciantes se ven en la tarea de buscar nuevos mecanismos para comerciar, reevaluando las condiciones del comercio local⁶¹. Sobre estas revaloraciones se encuentran los escritos de dos importantes representantes de la región de Cartagena, Antonio de Narváez y José I. de Pombo, hombres ilustrados que en sus años de trabajo legaron sus visiones sobre la región y el estado de su economía. El primero, nacido en Cartagena en una familia de alcurnia española logró una carrera militar y llegó a obtener el cargo de Mariscal de Campo, fue nombrado gobernador de la provincia de Santa Marta y Riohacha. En este cargo redacta su informe al virrey en el año de 1788⁶². José I. de Pombo de origen payanés pero radicado en la ciudad desde temprana edad, obtuvo un agudo conocimiento de las potencias europeas gracias a sus estudios y consiguió un reconocido éxito en sus negocios canalizados a través de su casa comercial con vínculos en Cádiz, México, Las Antillas y Quito. Desde

⁶⁰ Frank Safford. *EL IDEAL DE LO PRACTICO. EL DESAFÍO DE FORMAR UNA ÉLITE TÉCNICA Y EMPRESARIAL EN COLOMBIA*, Bogotá, 1989.

⁶¹ René De La Pedraja Toman. "Aspecto del Comercio de Cartagena en el Siglo XVIII", en, *ANUARIO COLOMBIANO DE HISTORIA SOCIAL Y DE LA CULTURA*, Bogotá, Universidad Nacional, 1976, Pág. 107-125.

⁶² Sergio Elías Ortiz (comp.). *ESCRITOS DES DOS ECONOMISTAS COLONIALES*, Bogotá, Banco de la Republica, 1965.

1789 se tienen noticias de sus actividades cívicas en la ciudad. Pionero del Consulado de Comercio que se estableció 1795⁶³.

Los escritos de estos personajes, coinciden en una visión fisiócrata del desarrollo económico, al indicar que la agricultura es el mejor negocio para que la región y la ciudad logre su prosperidad. Narváez en su informe de gobernador elabora un análisis del estado del comercio, las haciendas y los frutos de la provincia de Santa Marta manifestando:

"los pocos que se cogen ahora y los que pueden cultivarse y conviene fomentar para aumento de su comercio y agricultura... podría ser el origen de una prosperidad para si, para el reyno y para la monarquía, yace una miseria espantosa, sin agricultura, sin haciendas, sin caudales y sin comercio..."⁶⁴

Narváez plantea que para mejorar esta situación no solo se debe fomentar los cultivos agrícolas, sino también enseñar a los labradores quienes explotarian la tierra afirmando: *"... no puede haver comercio, sin agricultura, que le de frutos y materias, principalmente aquí donde no hay artes, ni fabricas que las beneficien. Para proporcionarse aquellos se necesitan fondos, inteligencia y actividades..."⁶⁵*

Pombo en su informe del Consulado de Cartagena en el año de 1805, al igual que Narváez atribuye a la naturaleza el origen de la riqueza, planteando de forma aguda y precisa que para mejorar el problema

⁶³ Op. Cit.

⁶⁴ Informe del Gobernador de la Provincia de Santa Marta y Riohacha al virreinato de Santa Fe, Mayo 19 de 1778, en, *ESCRITOS DE...* Op. Cit. Pág 19.

⁶⁵ Ibid.

agrario es necesario: "... mejorar la educación de los labradores y proporcionarles aquellos conocimientos precisos para distinguir las especies diversas de tierras; de abonos y de frutos mas propios y análogos..."⁶⁶. En los escritos de Pombo se puede observar propuestas más concretas sobre el desarrollo agrícola. Para la consecución de éste se debe construir un proceso coherente iniciado por la instrucción, la eliminación de los estancos del tabaco y el aguardiente los cuales limitan la producción e incentivan el trafico ilegal, extender los cultivos de productos solicitados por los mercados exteriores, tales como el algodón, el azúcar, el cacao y el tabaco.

Para los primeros años de la década de los treinta cuando se ha disuelto la Gran Colombia y el país inicia el proceso de la construcción de la nación, la élite cartagenera es heredera de las visiones fisiócratas de los ilustrados de fines del período colonial, manteniendo el imaginario del desarrollo agrario como la principal vía para obtener el progreso. En 1835 un informe del gobernador a la cámara de la provincia de Cartagena, con el objetivo de describir las características comerciales de los cantones que la formaban⁶⁷. Señala para cada uno las mejores posibilidades sobre

⁶⁶ José I. De Pombo. Informe del real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema junta Provincial de la Misma, Junio 30-1805, en *ESCRITOS DE DOS...* Op. Cit. Pág. 138.

⁶⁷ La Ley del 7 de Junio de 1833 del Senado y la Cámara de Representantes se crea la división territorial de la provincia de Cartagena la cual queda dividida en nueve cantones donde el puerto era la ciudad cabecera del primer cantón, del segundo al quinto cantón se localizaban las localidades del norte de la provincia encabezado por Barranquilla y del sexto al octavo se localizaban las poblaciones de las sabanas del río Sinú y San Jorge. Y un noveno cantón formando por las zonas insulares y San Andrés. Manuel E. Corrales. *EFEMÉRIDES Y ANALES DE BOLÍVAR*, Bogotá, Casa Editorial J.J. Pérez, 1889.

los cultivos que podrían evolucionar. Para el cantón de Cartagena afirma que es posible la cría de ganado y el cultivo de productos como el maíz, caña, palos de tinte, maderas preciosas, a la vez que menciona como las producciones de algodón se ubican más hacia el cantón de Barranquilla⁶⁸.

Este informe a demás de ser rico en descripciones sobre las posibilidades de cultivos de los cantones, permite observar la continuidad de la idea sobre la importancia del desarrollo agrícola para la élite comercial y política de la ciudad. Las vías legales y de reglamentación se convirtieron en medios con los cuales la élite contó para motivar la producción de la tierra. En el Constitucional de Cartagena para 1835, se promociona un decreto que tenía el objetivo de fomentar la agricultura, la industria y el comercio, donde se ofrecen préstamos sin interés a quienes cultiven cacao y café, " *con el compromiso de plantarlas por el termino de un año*"⁶⁹. Un año más tarde, en este mismo medio se produce una petición de la cámara de la provincia al congreso nacional para que se "...*conceda premios para la exportación del Maiz en grano, ganado vacuno, chivos cerdos, carnes saladas de estos ganados, pescado, esteras de paja, sombrero de gipijapa...*"⁷⁰. Cuatro años después, en otro medio de la prensa local, el Semanario de la Provincia de Cartagena, se publica un artículo titulado "Industria Agrícola" en el que se aseveraba que la

⁶⁸ B.B.C., Prensa, El Constitucional de Cartagena, Cartagena Septiembre 30 1835.

⁶⁹ B.B.C., Prensa, El constitucional de Cartagena, Cartagena Octubre 30-1835.

⁷⁰ B.B.C. Prensa, El Constitucional de Cartagena, Abril 8 1836.

"agricultura es la principal industria para los pueblos que se hallan en la infancia", para luego lamentarse por el atraso en este campo y por el impacto negativo que se ha ocasionado sobre el comercio, la moral publica y el erario nacional. Entre las soluciones que el articulista planteaba para el problema agrario se encontraba la inmigración de extranjeros y "...promover la venida de agricultores, de profesores de ciencias naturales y de artes mecánicas..⁷¹".

Estos enfoques se presentaron en forma semejante para el caso del puerto de Maracaibo donde la dirigencia local también se dio a la búsqueda de un desarrollo agro-exportador para la región, a través de incentivos legales que estaban fundados en las percepciones económicas del empleo de la naturaleza . En el constitucional de Maracaibo para 1837 se enunciaba:

"...Desconociendo que la sólida y verdadera riqueza consiste en el cultivo de la tierra absoluta contracción al cuidado de las heredades, las abandonan por venir a vivir en la ciudad, para venir a ejercer otras profesiones de comerciantes, sin tener los elementos necesarios para ellas como son el crédito, el capital y nociones exactas..."⁷².

En Buenos Aires para la misma época Juan Manuel de Rosas emite una ley de Aduana reduciendo los impuestos de derecho de exportaciones a las mercancías agrícolas locales al igual que la de los cueros, también

⁷¹ B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena, Agosto 15 1839

⁷² El Constitucional de Maracaibo, 20 de Julio de 1837, citado por Germán Cardozo G. MARACAIBO...Op. Cit. Pág. 155.

reducción al valor del importe de instrumentos para la mejora en la agricultura, minería, ciencias y artes⁷³. La permanencia de un pensamiento ilustrado esta presente en todos los casos latinoamericanos bajo la misma concepción de progreso; vista desde la perspectiva de las nuevas relaciones con la civilización la cual esta integrada por hermanas naciones y carente de progenitores, a los cuales debe imitar⁷⁴. Para esta élite el Estado al igual que la iniciativa privada debían ser los líderes de los proyectos a ejecutar para su efectivo rendimiento.

Como se señaló anteriormente, desde mediados de 1840 la información disponible, permite observar una variación en el discurso sobre el progreso regional. Se mantiene la visión de que éste se obtiene a través de un desarrollo agroexportador, pero se comienza a afirmar que la creación de excedentes agrarios no solo debe motivar el desarrollo del comercio exterior, sino que también originar la creación de industrias que faciliten la modernización económica. Esta inflexión en el pensamiento local es producto del ascenso a nivel nacional, de una clase dirigente liberal que busca la modernización política y económica de la republica a través de doctrinas liberales. En dichos discursos se exaltan las posibilidades de actividad económica del individuo como trabajador e inversionista para el cultivo, transformación y comercialización de los

⁷³Ley de Aduana para 1836, elaborada el 18 de Diciembre de 1835. Juan Manuel de Rosas. *ARGENTINA DOCUMENTAL*, Buenos Aires.

⁷⁴ Sergio P. Solano. "Empresarios, Proyectos de Modernización e Imaginarios Sociales en la Provincia de Cartagena Durante la Primera Mitad del Siglo XIX", en, *HISTORIA Y CULTURA* N°3, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994.

frutos. Pero como el individuo ha heredado un atraso económico, se necesitan elementos para mejorar sus condiciones productivas y permitirle una mentalidad competitiva para el mercado externo. Uno de ellos es la educación; el juicio de educar como signo de progreso está presente en las visiones de los dirigentes de la época.

En 1842 la Cámara de la Provincia de Cartagena redacta una solicitud de mejora en la educación encaminada a una formación industrial dejando de lado el interés solo por las carreras clásicas. En un aparte señala:

"...el numero de abogados y médicos aumenta prodigiosamente todos los años, en tanto que las clases productivas marchan con la misma celeridad a su casi absoluta extinción. Arrojad una mirada compasiva sobre la nueva generación: el hijo del artesano es abogado o es medico; abogado o medico el hijo del comerciante; abogado o medico el hijo del agricultor..."⁷⁵

Llama la atención en este escrito que la educación debe ser impartida no por locales, ya que ellos desconocen el progreso del campo, sino por extranjeros (ingles, alemán y norteamericana) que suministren conocimientos y a la vez establezcan centros de producciones agrícolas e industriales.

⁷⁵ B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena, Octubre 2 1842.

En este mismo año y orientado sobre la anterior premisa se emite un decreto sobre la inmigración de extranjeros industriales

"... como medio mas eficaz i seguro de promover los adelantos de la agricultura i demás ramos de la prosperidad publica...", asignando "...la cantidad de cinco mil pesos de las rentas comunes provinciales para auxiliar las empresas de inmigración de extranjeros industriales contratados por particulares para cualquier empresa o establecimiento agrícola o fabril dentro de la provincia..⁷⁶".

Cuatro años después en un artículo sobre el mejoramiento de las vías de comunicación se retoma el tema indagando en las posibilidades de atraer hacia la provincia una migración extranjera que aporte sus enseñanzas para el mejoramiento de las vías de comunicación y "*... para la formación de colonias agrícolas en las provincias marítimas...*⁷⁷". Las migraciones de extranjeros a la ciudad no fueron efectivas, diferente a los casos de Maracaibo y de Buenos Aires donde sus zonas de influencia se vieron beneficiadas por la entrada masiva de extranjeros capitalistas que realizaron aportes en el mejoramiento de las producciones agrícolas de las ciudades. Para el caso de Cartagena el discurso en pro de las migraciones más que un instrumento para la perfeccionamiento en la educación, se debe tomar como la necesidad de la elite por devolverle al puerto el carácter del mejor albergue comercial para los extranjeros en el país, pero sin darle alternativas efectivas para sus progresos comerciales.

⁷⁶ B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena Septiembre 25-1842.

⁷⁷ B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena, Septiembre 18-1846.

3.2 Intentos por Construir una Economía Productiva a Favor de Cartagena.

Otro aspecto muy presente en los escritos de la élite del período se refiere a las vías de comunicación litorales y terrestres de tipo interregionales, debido a la necesidad de integrar eficientemente las zonas productoras de la provincia con el puerto. Acerca de la indicada integración a través del mejoramiento de las vías, hay un especial reconocimiento de las calidades agropecuarias de las tierras del Sinú, las cuales mantuvieron una conexión económica con el puerto de Cartagena⁷⁸. Desde la colonia esta zona había sido el abastecedor de productos agrícolas y pecuarios para la plaza fuerte y lo seguía siendo después de la independencia. Pero en la nueva visión de la elite ya éstas no solo deberían servir para su suministro, sino también para generar excedentes agrarios para su comercialización exterior. Con base en este reconocimiento se encuentran ciertas referencias a mejorar las comunicaciones con la zona. Un artículo escrito en el año de 1849 permite observar el referido interés:

"...la del camino de Sincelejo a la costa, es de aquellas cosas cuya importancia se demuestra con su sola comunicación: ese camino es la única vía de los pueblos de la sabana para la exportación de sus productos; y su mejoramiento habra de influir incalculablemente en la prosperidad de aquella industria comarca...⁷⁹".

⁷⁸ Para este periodo el viajero Luis Strifler realiza su viaje a las zonas ribereñas del río Sinú dejando un legado histórico de las posibilidades comerciales de la región en su libro *RÍO SINÚ*, Cartagena, Tipografía el Anunciador, 1922.

⁷⁹ B.B.C. Prensa, El Porvenir, Cartagena Noviembre 5 de 1849.

Otra importante vía y el principal medio de comunicación directo del puerto con el interior del país era el canal del Dique, concentrando el interés en la búsqueda de su re-apertura y navegabilidad. La importancia del Canal del Dique en este contexto no solo estaba dado por las posibilidades de comunicación con el río Magdalena, sino también en la forma como los territorios costeros del Dique podrían participar con sus producciones agrícolas en las exportaciones del puerto. Señalando acerca de la apertura del canal se escribe en la prensa local: "...por fin parece que ha llegado la época por tan largo tiempo deseada en que solo se piensa en la necesidad de abrir el Dique, sino que se obra de una manera positiva por la consecución de este objeto...⁸⁰". En el decreto de la apertura del canal se observa como estaba constituida la junta directiva: "...bajo la dirección de una junta presidida por el Gobernador de la Provincia y asignándose al efecto con el mayor acierto y liberalidad casi la totalidad del derecho de caminos...⁸¹". En este decreto también se eleva la petición del crecimiento de los fondos al Congreso Nacional para invertirlo en la obra del Dique. Ocho meses después se enuncia

"... muy satisfactorio nos ha sido ver arribar a nuestro muelle en la semana pasada tres embarcaciones cargadas de palo de mora, procedentes de San Estanislao, que es uno de los productos que con tanta abundancia y excelencia ofrece en tributo a la industria humana los estensos y hermosos bosques que poblan las margenes del Dique. Se halla pues un estado navegable esa parte del canal que por tantos años había permanecido obstruido...⁸²".

⁸⁰ B.B.C. Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena, Febrero 1 de 1839.

⁸¹ *Ibíd.* La junta directiva estaba compuesta por el Gobernador Agustín Argumedo, Manuel M. Núñez, Francisco de Zubiria, y Cenen Benedeti este ultimo nombrado secretario.

⁸² B.B.C. Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena, Cartagena Octubre 17 de 1839.

La navegación por el canal a lo largo del siglo XIX, tuvo un inestable éxito en la comunicación efectiva al río Magdalena, los numerosos bancos de arena y la sedimentación mantuvieron ciertos trayectos intransitables que no le permitió una exitosa navegación a lo largo de él⁸³. A pesar de los intereses por las mejoras del canal, las obras demandaban inversiones mayúsculas que el gobierno local no podía afrontar y el nacional no aportaba lo suficiente. Esta dificultad de comunicación con el interior del país no logró mejorarse perjudicando la llegada de los productos del interior y de la región y beneficiando en la larga duración a puertos de la provincia con fácil acceso como fue el caso de Barranquilla.

Los proyectos sobre la consecución de un modelo agro-exportador de la provincia tenían un interés particular por ciertos frutos producidos en las zonas a integrar los cuales revestían especial atención en el mercado mundial. Este interés fue continuo en las dos décadas analizadas y en particular sobre dos productos: el tabaco y el algodón. El tabaco revistió un interés particular encontrándose varias solicitudes constantes del establecimiento de factorías en la ciudad como forma de impulsar la agricultura local. En 1835 la cámara de la provincia de Cartagena eleva un memorial ante el poder ejecutivo central, donde se enunciaba que el establecimiento de factorías de tabaco en la provincia era un negocio de vital importancia para "... *dar un impulso a la agricultura, para sacarla de*

⁸³Theodore E. Nichols. *TRES PUERTOS DE COLOMBIA*, Bogotá, Biblioteca Popular, 1973.

su abatimiento, de la nulidad, por decirlo así, a que esta reducida entre nosotros, se ve forzada a reiterar esta solicitud con la esperanza de que esta vez no quedara sin efecto⁸⁴". Estas peticiones al parecer fueron infructuosas ya que cuatro años después se encuentra un artículo titulado "Factoría del Tabaco en esta Provincia" donde se indicaba que:

"... la cámara de esta provincia guiada por inspiraciones patrióticas y de acuerdo con la opinión de un gran número de sus constituyentes, ha elevado sus clamores multitud de veces a los poderes legislativo y ejecutivo de la república con el laudable designio de que se establezcan en esta provincia una o más factorías de tabaco; pero desgraciadamente fueron siempre infructuosos tan razonables esfuerzos..⁸⁵".

Las peticiones se realizaban constantemente y en los discursos implícitamente se puede observar que el establecimiento de las factorías en la ciudad estaba inmerso dentro del interés de la élite por mantener privilegios políticos y comerciales en la región, en este caso dentro del monopolio tabacalero, privilegios que no pretendía conceder el poder central santafereño. En un documento redactado en 1842 se puede determinar los intentos fallidos tenidos por la élite en la obtención de las factorías de tabaco en la ciudad :

"....Excmo. Sr. Presidente de la Republica esta es la decima vez que la Camara de la provincia de Cartagena eleva su voz a los poderes nacionales solicitando el establecimiento de una o mas factorías de tabaco en esta provincia ya que por el interés de erario o por errados calculos económicos no se puede o no se quiere

⁸⁴ B.B.C. Prensa, El Constitucional de Cartagena, Cartagena Diciembre 10 de 1835.

⁸⁵ B.B.C. Prensa. El Semanario de la Provincia de Cartagena Marzo 7-1839.

destacar este precioso jenero llamado a ser el principio de nuestra riqueza i de nuestra importancia comercial...⁸⁶.

Frente a que el Estado seguía manteniendo el monopolio del tabaco, a pesar de las constantes peticiones de desaparecerlo⁸⁷, el establecimiento de una factoría podría permitirle a la ciudad convertirse en el centro del abastecimiento de las poblaciones que conformaban la provincia y a la vez exportar el excedente nacional traído en su mayor parte de Ambalema, ya que la extracción regional era casi nula.

Otro producto de especial interés para los comerciantes de la época era el algodón. En los discursos encontrados se incitaba a cultivar el algodón ya que era uno de los artículos más solicitados en el extranjero. Estas solicitudes iban siempre ligadas con la posibilidad de exportar y a la vez incentivar un desarrollo fabril en la ciudad. Un decreto de la cámara de la Provincia buscaba fomentar la industria de hilados concediendo un auxilio de tres mil pesos de lo producido por las harinas extranjeras a quienes introduzcan tornos de hilar algodón⁸⁸. El desarrollo de la industria algodonera permitiría la evolución de las manufacturas lo que la pondría en la primera etapa de la evolución de potencias como la inglesa o norteamericana. Para el éxito del proyecto era necesario la expansión del

⁸⁶ B.B.C. Prensa. El Semanario de la Provincia de Cartagena Octubre 23- 1842.

⁸⁷ Las peticiones sobre la libre siembra de tabaco se hacen numerosas sobre todo para los años comprendidos entre 1847-1850, periodo en que el Congreso nacional estudia las posibilidades de privatización del cultivo. Para 1848, se encuentra un artículo en el Semanario de la Provincia de Cartagena titulado "Libre Siembra del Tabaco" donde se proponen liberar el monopolio del producto bajo el principio del pago de una base de indemnización pecuniaria al gobierno. Abril 16 de 1848.

⁸⁸ B.B.C. Prensa, El Constitucional de Cartagena. Septiembre 25 de 1835.

cultivo que se presentó en cantidades mayoritarias hacia el cantón de Barranquilla y en 1839 se escribe un artículo felicitándolo donde se manifiesta:

"...con sumo placer hemos sabido que un gran número de habitantes de esta ciudad y de otras poblaciones pertenecientes a este cantón, están dedicados con tesson y perseverancia al cultivo de la espresada planta...satisfactorio que sea tan grande el número de sus imitadores y tan feliz el resultado de sus laudables esfuerzos, que dentro de pocos años sea el algodón en este puerto y los demás de la provincia, uno de los artículos mas solicitados del comercio extranjero...⁸⁹".

Esta producción de algodón cerca de Barranquilla perjudicó a Cartagena en sus exportaciones del producto, ya que con la apertura de Sabanilla al comercio de exportaciones se hicieron crecientes las salidas de éste, mientras por Cartagena se fueron reduciendo. En 1846 se intenta estimular a los agricultores del cantón de Cartagena para que aumenten la producción de algodón avisándoles que se pagará: *"...dos y medio reales la arroba (mitad dinero y mitad mercancías), en lugar de dos reales que hasta ahora se ha pagado; cuyo aumento nace en virtud de la prima concedida al exportador últimamente por el congreso..⁹⁰".* Este aviso es publicado por el señor Senen Benedeti quien manejaba el comercio del producto por el puerto beneficiándose de los auxilios brindados por el gobierno liberal a los exportadores nacionales.

⁸⁹ B.B.C. Prensa, El Semanario de la Provincia de Cartagena Septiembre 5 de 1839.

⁹⁰ B.B.C. Prensa , La Realidad, Septiembre 17 de 1846.

Construido el panorama sobre los proyectos que se tenían sobre el desarrollo agrícola regional se puede afirmar que estos fracasan debido al manteniendo de una herencia colonial de la improductividad agrícola regional. Después de la independencia las haciendas sufren un proceso de cerramiento sobre si misma, involución explicada por las condiciones decadentes de su principales mercados como el de Cartagena y Mompox, aumentando su carácter de auto-abastecimiento⁹¹. A esta involución de la hacienda se agrega la escasez de mano de obra. Problema que se presenta desde fines de la colonia y se agudiza después de la independencia cuando se produce la caída demográfica de la provincia y mucha de ella se encuentra de forma dispersa y arrochelada, lo que dificulta su empleo.

⁹¹ Adolfo Meisel R. "Esclavitud... Op. Cit. Pág. 135.

IV. CONCLUSIONES

En el anterior análisis se ha examinado el puerto de Cartagena en el período de 1830-1850 y las condiciones en que se encontraba luego de las guerras por independencia. Pudiendo comprobar que el puerto sufre una crisis la cual es de forma paulatina y no es una consecuencia inmediata de la guerra. En los años estudiados se determina como el puerto seguía conservando una posición estratégica dentro de la seguridad nacional, permitiéndole prolongar su status de plaza militar heredado de la colonial, que a la vez beneficiaba la continuidad en las exportaciones de oro a través de ella, ya que era el único puerto que por sus condiciones seguras permitía la comercialización del metal. Y aquí se encuentra lo paradójico de la hipótesis ya que en la nueva integración económica externa de Colombia que se inicia en los gobiernos liberales de tipo radical, las cuales se basaban en la explotación y comercialización externa de los productos agrarios, la necesidad de un puerto seguro se va desplazando para dar paso a aquellos donde las producciones agrarias nacionales transiten de forma rápida y fácil. La misma posición geoestratégica de Cartagena le niega la posibilidad de desarrollar sus recursos ya que conservó una relación de espalda a su hinterland agrícola, el que mantuvo el carácter de una economía de subsistencia.

Es claro que la élite local no desconoció las dificultades que estaba presentando el puerto y la necesidad de construir un modelo agrario eficiente en pro del desarrollo comercial externo de la ciudad, pero sus intentos por mejorarlo fracasan por dos aspectos principales. El primero es que la agricultura de la provincia no despegó y segundo los discursos locales buscaron la recuperación de privilegios corporativos más que la conducción eficiente hacia una Provincia agrícolamente productiva.

En 1849 se expide el decreto nacional que ordena: "*...habilitese para la importación el puerto de Sabanilla, en la Provincia de Cartagena, en los mismos términos que lo están los demás puertos habilitados de la Republica...*"⁹². De esta forma se inaugura el puerto de Cartagena en la década de los años cincuenta, con un competidor que jamás la deja gozar de ninguna condición portuaria privilegiada y mucho menos de un triunfo económico en este ámbito. En la evolución del siglo XIX, el puerto se caracteriza por su decadente comportamiento frente a sus homólogos nacionales quienes se vieron beneficiados por el comercio nacional debido a su fácil comunicación con el río Magdalena. Cartagena vislumbra un moderado despertar económico a finales del siglo XIX, cuando la ciudad inicia la exportación constante de ganado producido en los valles del Sinú y del Atrato, favorecido por el mejoramiento de los sistemas de comunicación como fue el tráfico con los ríos Sinú y Atrato y el ferrocarril

⁹² B.B.C. Prensa, semanario de la Provincia de Cartagena, Cartagena Marzo 11 de 1849.

Cartagena-Calamar, que motivó la llegada de productos agropecuarios hacia el puerto costero.

ANEXOS

ANEXO I**VALORES DE LAS EXPORTACIONES DE ORO Y PLATA A TRAVÉS DE
CARTAGENA 1836**

PERIODO 1836	ORO Y PLATA
JULIO	174.265
AGOSTO	53.351
SEPTIEMBRE	32.033
OCTUBRE	87.284
NOVIEMBRE	60.913
DICIEMBRE	70.253

Fuente: B.B.C., Prensa, El constitucional de Cartagena 1836.

**VALORES DE LAS EXPORTACIONES DE ORO Y PLATA A TRAVÉS DE
CARTAGENA 1837**

PERIODO 1837	ORO Y PLATA
FEBRERO	106.641
ABRIL	173.930
MAYO	172.167
JUNIO	76.132
JULIO	110.786

Fuente: B.B.C., Prensa, El Constitucional de Cartagena 1837.

VALORES DE LAS EXPORTACIONES A TRAVÉS DE CARTAGENA 1838-1839

PERIODO	ORO Y PLATA (pesos)	FRUTOS (pesos)	TOTAL (pesos)
1SEP1838-1AGT.1839	1.179.145	94.873	1.274.018
ENERO 1839	112.143	16.496	128.639
FEBRERO 1839	127.722	6.172	133.894
MARZO 1839	38.317	9.877	48.194
ABRIL 1839	79.092	6.676	85.768
MAYO 1839	231.967	18.305	250.272
JUNIO 1839	83.664	4.803	88.467
JULIO 1839	80.712	4.597	85.309
OCTUBRE 1839	137.866	14.107	151.973
NOVIEMBRE 1839	125.687	2.728	128.415
DICIEMBRE 1839	60.443	22.670	83.113

Fuente: B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena 1839-1840.

VALORES DE LAS EXPORTACIONES A TRAVÉS DE CARTAGENA 1840-1842.

PERIODO	ORO Y PLATA (PESOS)	FRUTOS (PESOS)	TOTAL
ENERO 1840	119.119	17.993	137.112
FEBRERO 1840	94.584	2.010	96.594
MARZO 1840	54.694	3.618	58.312
ABRIL 1840	103.835	27.156	130.961
MAYO 1840	89.144	24.974	114.118
JUNIO 1840	92.464	9.394	101.858
JULIO 1840	67.642	18.004	85.646
AGOSTO 1840	76.846	23.693	100.539
SEP1841-AGT 1842	714.096	44.736	758.832

Fuente: B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena 1840-1841-1842

VALORES DE LAS EXPORTACIONES A TRAVÉS DE CARTAGENA 1842-1844.

PERIODO	ORO Y PLATA(PESOS)	FRUTOS (PESOS)	TOTAL
SEP-OCT-NOV 1842	157.546	22.851	180.397
DICIEMBRE 1842	48.872	3.915	52.787
SEP1842-AGT 1843	1.097.135	115.563	1.212.698
ENERO 1843	141.919	18.893	160.812
FEBRERO 1843	59.131	1.805	60.936
MARZO 1843	116.200	20.512	136.712
ABRIL 1843	225.904	16.278	242.182
MAYO 1843	118.151	785	118.936
JUNIO 1843	53.838	21.211	75.049
JULIO 1843	93.069	14.792	107.861
SEP1843-AGT 1844	1.122.338	151.330	1.273.668
ENERO 1844	91.330	7.963	99.293
FEBRERO 1844	89.645	20.986	110.631
MARZO 1844	121.827	10.617	132.444
ABRIL 1844	109.813	5.272	115.085
MAYO 1844	75.421	6.837	82.258
JUNIO 1844	98.718	11.293	110.011
AGOSTO 1844	145.211	7.518	152.729
NOVIEMBRE 1844	62.919	8.789	71.708

Fuente: B.B.C. Prensa, Semanario de la Provincia de Cartagena 1843-1844-1845

ANEXO 2**EXPORTACIONES DE FRUTOS EN AGOSTO 1836**

CANTIDAD	FRUTO
699 ld.	BÁLSAMO
110.419 ld.	MIEL
168 ld.	RAICILLA
37 ld.	SANGRE DRAGO
933 ld.	ZUELA
73	CUEROS DE CABRA
458 ld.	RES
2.500 libras	CACAO
14	HAMACAS
2	CABALLOS
18	MULAS
13 docenas	ESTERAS
33 fanegas	MAIS
30 tercios	CASABE

Fuente: B.B.C.; Prensa, El Constitucional de Cartagena, Septiembre 8 de 1836.

EXPORTACIONES DE FRUTOS EN MARZO 1837

CANTIDAD	FRUTOS
2438	CUEROS DE RES
588 fanegas	MAIS
213	ESTERAS
24	PETATES
427 docenas	ÑAME
33 trozos	CEDRO
18 ld.	TABLAS
25 libras	CHOCOLATE
925 ld.	FRIJOL
2300 pesos	MACUQUINO CARAQUEÑO
122.114 libras	MIEL
701 quintales	PALO DE MORA
4000 libras	BÁLSAMO
7 cueros	TIGRES
9 ld.	LEÓN
5ld.	BECERRO
75 libras	SAGU
2015 ld.	RAICILLA
17 ld.	SANGRE DRAGO
22.000	COCOS
1	HAMACA
1950 libras	ZALSA
150 petacas	CUERO
70	CUEROS DE CABRA
100 quintales	DIVIDIVI
3	MULAS
1	CABALLO
4 docenas	TABLAS DE SEIBA

Fuente: B.B.C., Prensa, El Constitucional de Cartagena. Cartagena Marzo 8 de 1837.

BIBLIOGRAFÍA

Bejarano Ávila, Jesús Antonio. **HISTORIA ECONÓMICA Y DESARROLLO. LA HISTORIOGRAFA ECONÓMICA SOBRE LOS SIGLOS XIX Y XX EN Colombia**, Bogotá, CEREC, 1994.

Bell, Lemus, Gustavo. **CARTAGENA DE INDIAS DE LA COLONIA A LA REPÚBLICA**, Bogotá, Fundación Guberek, 1991.

_____. "Conflictos Regionales y Centralismo. Una Hipótesis Sobre las Relaciones Políticas de la Costa Caribe con el Gobierno central en los primeros Años de la Republica 1821-1840", en, Gustavo Bell Lemus(comp.). **EL CARIBE COLOMBIANO**, Barranquilla, Ediciones UNINORTE, 1988.

Bethell, Leslie (ed.). **HISTORIA DE AMERICA LATINA VOL VI**, Barcelona, Editorial Critica, 1991.

Borrego Plá, María del Carmen. **CARTAGENA DE INDIAS EN EL SIGLO XVI**, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1983.

Bonilla, Heraclio. **LA HISTORIA ECONÓMICA EN AMÉRICA LATINA**, México, Editorial Sep Setentas, 1972.

Braudel, Fernad. **CIVILIZACIÓN MATERIAL, ECONÓMICA Y CAPITALISMO. SIGLO XV-XVIII. LOS JUEGOS DEL INTERCAMBIO. VOL.3**, Madrid, 1984.

Burgos Puche, Remberto. **EL GENERAL BURGOS**, Cartagena, Gobernación de Bolívar/ Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 200.

Carmagnani, Marcelo. "Metodología y Técnicas para una Historiografía Económica Latinoamericana", en, Bonilla, Heraclio. **LA HISTORIA ECONÓMICA EN AMÉRICA LATINA**, México, Editorial Sep Setentas, 1972.

Cardozo Galue, Germán. **MARACAIBO Y SU REGION HISTÓRICA. EL CIRCUITO AGROEXPORTADOR, 1830-1860**, Maracaibo, Editorial Universidad del Zulia.

_____. "Relaciones Comerciales de Maracaibo con el Caribe en el Siglo XIX", en, **HISTORIA Y CULTURA Nº 2**, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994.

Colmenares, Germán. HISTORIA ECONÓMICA SOCIAL DE COLOMBIA, 1537-1719, Bogota, Edit. La Carreta, 1973.

_____. HISTORIA ECONOMÍA Y SOCIAL DE COLOMBIA II: POPAYÁN, UNA SOCIEDAD ESCLAVISTA 1680-1800, Bogotá, Ediciones Punta de Lanza, 1973.

_____. "La Formación de la Economía Colonial (1500-1740)", en, José A. Ocampo (Comp.). HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA, Bogotá, Siglo Veintiuno editores, 1988, Págs. 9-49

_____. "El Tránsito a Sociedades Campesinas de Dos Sociedades Esclavistas en la Nueva Granada: Cartagena y Popayán, 1780-1850", en, HUELLAS Nº 29, Barranquilla, Universidad del Norte, 1990. Págs. 8-24.

_____. "La formación de la Economía Colonial, 1500-1740", en, Ocampo, José Antonio (comp.). HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1992.

Chaunu, Pierre. LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA LATINA, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1973.

Deas, Malcolm. "Venezuela, Colombia y Ecuador", en, Leslie Bethel. HISTORIA DE AMÉRICA LATINA VOL. 6, Barcelona, Editorial Crítica, 1991.

De La Pedraja Toman, Rene . "Aspecto del Comercio de Cartagena en el Siglo XVIII", en, ANUARIO COLOMBIANO DE HISTORIA SOCIAL Y DE LA CULTURA, Bogotá, Universidad Nacional, 1976, Pág. 107-125.

_____. "El comienzo de la Crisis en el Comercio Colonial: la Nueva Granada, 1796-1810", en, DESARROLLO Y SOCIEDAD Nº 2, Bogotá, Universidad Nacional, 1976.

Del Castillo Mathieu, Nicolás, LA LLAVE DE LAS INDIAS, Bogotá, Editorial Planeta, 1997.

Fray Juan de la Cruz de Santa Gertrudis. MARAVILLAS DE LA NATURALEZA, Tomo I, Bogota, Biblioteca Banco Popular, 1970.

Fals Borda, Orlando. HISTORIA DOBLE DE LA COSTA. MOMPOX Y LOBA, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1980.

Grahn, Lance R.. CONTRABAND, COMERCE AND SOCIETY EN NEW GRANADA 1713-1763, Duke University, 1985.

Guerra, Francois-Xavier. MODERNIDAD E INDEPENDENCIA, Barcelona, Edit MAPFRE, 1992.

Jaramillo Uribe, Jaime. "La Economía del Virreinato (1740-1810)", en, José A. Ocampo (Comp.). HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA, Bogotá, Siglo Veintiuno editores, 1988, Pág. 49-87.

Konig, Hans-Joachim. EN EL CAMINO HACIA LA NACION. NACIONALISMO EN EL PROCESO DE FORMACIÓN DEL ESTADO Y LA NACIÓN DE LA NUEVA GRANADA, 1750-1856, Bogotá, Banco de la Republica, 1994.

Kuethe J., Allan REFORMAS MILITARES Y SOCIALES EN LA NUEVA GRANADA 1773-1808, Bogotá, Banco de la Republica,

_____. "Flexibilidad Racial en las Milicias Disciplinadas de Cartagena de Indias", en, HISTORIA Y CULTURA N° 2, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994, Pág. 177-192.

Lemaitre, Eduardo. HISTORIA GENERAL DE CARTAGENA VOL 4, Bogotá, Banco de la República, 1983.

Lynch, John. "Las Republicas del Río de la Plata", en, Leslie Bethel (comp.). HISTORIA DE AMÉRICA LATINA N° 6, Barcelona, Edit. Critica, 1991.

Marco Dorta, Enrique. CARTAGENA DE INDIAS PUERTO Y PLAZA FUERTE, Cartagena, Alonso Amador Editor, 1960.

McFarlane, Anthony. COLOMBIA ANTES DE LA INDEPENDENCIA: ECONOMÍA, SOCIEDAD Y POLÍTICA BAJO EL DOMINIO BORBÓN, Bogotá, Banco de la República /El Ancora editores, 1997.

_____. "El Comercio del Virreinato de la Nueva Granada. Conflictos en la Política Económica de los Borbones 1783-1789", en, ANUARIO COLOMBIANO DE LA HISTORIA SOCIAL Y DE LA CULTURA N° 6, Bogotá, Universidad Nacional, 1972, Págs. 69-116.

Meisel, Adolfo. CRECIMIENTO A TRAVÉS DE LOS SUBSIDIOS: CARTAGENA DE INDIAS Y EL SITUADO, 1751-1810, en, cuadernos de Historia Económica y Empresarial N°9, Cartagena, Banco de la República, 2002.

_____. "Esclavitud, Mestizaje y Hacienda en la Provincia de Cartagena 1533-1851", en, Gustavo Bell Lemus (comp.). EL CARIBE COLOMBIANO, Barranquilla, Edic. UNINORTE, 1988, Págs. 69-138.

_____. **CARTAGENA 1900-1950: A REMOLQUE DE LA ECONOMÍA NACIONAL**, en Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N° 4, Banco de la República, 1999.

Múnera, Alfonso. **EL FRACASO DE LA NACIÓN. REGIÓN, CLASE Y RAZA EN EL CARIBE COLOMBIANO**, Bogotá, Banco de la República/ Ancora Editores, 1998.

_____. "Comerciantes de Cartagena y el Conflicto Regional con Santa Fé a Principios del Siglo XIX", en, **HISTORIA Y CULTURA N° 1**, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1993.

_____. "Ilegalidad y Frontera", en, Meisel, Adolfo (comp.). **HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL CARIBE COLOMBIANO**, Barranquilla, Ediciones Universidad del Norte, 1994.

Nichols, Theodore E. **TRES PUERTOS DE COLOMBIA. ESTUDIO SOBRE EL DESARROLLO DE CARTAGENA, SANTA MARTA Y BARRANQUILLA**, Bogotá, Banco de la República, 1973.

Ocampo, José A. **COLOMBIA Y LA ECONOMÍA MUNDIAL 1830-1910**, Bogotá, Siglo XXI Editores-FEDESARROLLO, 1984.

_____. y Montenegro, Santiago. **CRISIS MUNDIAL, PROTECCIÓN E INDUSTRIALIZACIÓN. ENSAYOS DE HISTORIA ECONÓMICA COLOMBIANA**, Bogotá, CEREC, 1984.

Ospina Vásquez, Luis. **INDUSTRIA Y PROTECCIÓN EN COLOMBIA**, Medellín, Editorial Santa Fé, 1955.

Ortiz, Sergio Elías (comp.). **ESCRITOS DE DOS ECONOMISTAS COLONIALES**, Bogotá, Banco de la República, 1965.

Palacios Preciado, Jorge. **LA TRATA DE NEGROS POR CARTAGENA DE INDIAS**, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973.

Pérez Herrero, Pedro. "La Estructura Comercial del Caribe en la Segunda Mitad del Siglo XVI", en, **REVISTA DE INDIAS N°181**, Madrid, Universidad Complutense, 1987, Págs. 779-810.

Pombo, José Ignacio. **COMERCIO Y CONTRABANDO EN CARTAGENA DE INDIAS**, Bogotá, 1986.

Pofman, Alejandro B y Romero, Luis A. **SISTEMA SOCIOECONÓMICO Y ESTRUCTURA REGIONAL EN LA ARGENTINA**, Bueno Aires, Editorial Amorroutu.

Reclus, Eliseo. COLOMBIA, Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la Republica, 1958.

Rodríguez B., Manuel y Restrepo R., Jorge A.. "La Actividad Comercial y el Grupo de Comerciantes de Cartagena a Fines del Siglo XIX", en, ESTUDIOS SOCIALES VOL. 1, Medellín, 1986.

Rodríguez, Octavio. LA TEORÍA DEL SUBDESARROLLO DE LA CEPAL, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1980

Romero, José Luis. LATINOAMÉRICA. LAS CIUDADES Y LAS IDEAS, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1999.

Safford, Frank. EL IDEAL DE LO PRACTICO EL DESAFÍO DE FORMAR UNA ELITE TÉCNICA Y EMPRESARIAL EN COLOMBIA, Bogotá, 1989.

Segovia, Rodolfo. "Por Qué se Pierde un Siglo" (Prologo), en, Donaldo Bossa. CARTAGENA INDEPENDIENTE. TRADICIÓN Y DESARROLLO, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1967.

Sourdis Nájera, Adelaida. "Ruptura del Estado Colonial y Tránsito hacia la República, 1800-1850", en, Meisel, Adolfo. HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL CARIBE COLOMBIANO, Barranquilla, Ediciones Universidad del Norte, 1994.

Strifler, Luis. RÍO SINÚ, Cartagena, Tipografía el Anunciador, 1922.

Solano, Sergio P. "Empresarios, Proyectos de Modernización e Imaginarios Sociales en la Provincia de Cartagena Durante la Primera Mitad del Siglo XIX", en, HISTORIA Y CULTURA N°3, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994. .

Tovar Pinzón, Hermes. GRANDES EMPRESAS AGRÍCOLAS Y GANADERAS, Bogotá, 1980.

_____. "La Lenta Ruptura con el Pasado Colonial 1810-1850", en , José A. Ocampo (comp.). HISTORIA ECONÓMICA DE COLOMBIA, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1999.

Vergara y Velasco, F. J. NUEVA GEOGRAFÍA DE COLOMBIA, Bogotá, Archivo de la Economía Nacional, 1901.

Vidal, Antonino. CARTAGENA DE INDIAS EN LA ARTICULACIÓN DEL ESPACIO REGIONAL CARIBE: 1580-1640. LA PRODUCCIÓN AGRARIA, Agrija Ediciones, 1998.