

EL CARIBE COLOMBIANO VERSUS CENTRO DEL PAÍS: RIVALIDADES ECONÓMICAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ECONOMÍA NACIONAL 1830-1848*

The Colombian Caribbean versus the center
of the country: economic rivalries in the
construction of a national economy 1830-1848

Raúl Román Romero

Universidad Nacional sede Caribe, Colombia

Antonino Vidal Ortega

Universidad del Norte, Colombia

RAÚL ROMÁN ROMERO

PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA SEDE CARIBE.
rromanr@unal.edu.co

ANTONINO VIDAL ORTEGA

PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DEL NORTE, DOCTOR EN HISTORIA DE LA
UNIVERSIDAD DE SEVILLA ESPAÑA. *avidal@uninorte.edu.co*

CORRESPONDENCIA: UNIVERSIDAD DEL NORTE, KM 5 VÍA A PUERTO COLOMBIA,
BARRANQUILLA (COLOMBIA).

RESUMEN

Este artículo analiza las tensiones entre el Caribe neogranadino y el centro del país en el proceso de construcción de un mercado nacional y los esfuerzos realizados en la primera mitad del siglo XIX por parte de las elites económicas de Cartagena para superar la crisis que enfrenta el puerto de esta ciudad. En esa dirección se examinan las iniciativas de los comerciantes para influir en las políticas económicas del gobierno y la oposición que estas encuentran por los comerciantes de Bogotá. El objetivo de los comerciantes cartageneros fue dinamizar el flujo comercial del puerto y convertirlo en el centro articulador de un mercado regional y nacional; entre esas iniciativas están eliminar los impedimentos fiscales sobre la producción agraria para estimular la producción de algunos frutos, eliminar el monopolio de la producción de tabaco y, posteriormente, crear la condición de puerto franco para Cartagena.

PALABRAS CLAVE: Cartagena, Bogotá, crisis económica, rivalidades regionales, mercado regional, comercio, puerto franco.

ABSTRACT

This article examines the tensions between the Caribbean New Granada and center of the country in the process of building a domestic market and the efforts made in the first half of the nineteenth century by the Cartagena economic elites to overcome the crisis facing by the port of this city, in this direction are discussed initiatives for merchants to influence the government's economic policies and opposition to those founded by traders in Bogota. The objective of the Cartagena traders was to boost trade flows of the port and make it the coordinator center of a regional and national market, among these initiatives are to eliminate tax impediments on agricultural production to stimulate the production of some fruits, eliminating the monopoly of the production of snuff and then to create a free port status to Cartagena.

KEYWORDS: Cartagena, Bogota, economic crisis, regional rivalries, regional market, trading, Freeport.

INTRODUCCIÓN

A lo largo del siglo XVI y XVII el puerto de Cartagena se convirtió en el más importante de Nueva Granada; su condición de factoría de esclavos lo constituyó en uno de los centros portuarios que se articuló al circuito comercial español, lo cual se debió en gran medida a su condición geoestratégica que le permitió integrar los circuitos comerciales de Suramérica, el Caribe, Europa y Asia (Vidal 2002; Múnera 1998; Garavaglia 2005; Castellero Calvo, 1992; Grahan. L 2005, 1997; Payne 2007). Esta situación en materia comercial que vivió Cartagena la convirtió en un centro urbano que se consolidó como uno de los núcleos regionales más importantes del virreinato de Nueva Granada (Colmenares, G 1969; Fals Borda 1976, 1982); sumado a lo anterior, su condición de plaza fuerte le permitió ejercer una influencia política y militar en la región que favoreció su posicionamiento como uno de los tres centros de poder más importantes en el territorio neogranadino, hecho que facilitó su temprano proyecto republicano, que logró con la independencia de España en 1811.

El Estado de la provincia de Cartagena se inauguró con la Constitución Política de 1812 y duró hasta finales de 1815, cuando la ciudad fue sometida nuevamente por las fuerzas expedicionarias españolas comandadas por Pablo Morillo. Durante los años siguientes a 1815, el puerto Cartagenero quedó controlado nuevamente por el débil imperio español, hasta finales de 1821, cuando es liberado como consecuencia de los esfuerzos independentistas liderados por Simón Bolívar desde el centro del territorio neogranadino. A partir de entonces el papel de Cartagena como puerto principal de Nueva Granada y la región del Caribe neogranadino quedó totalmente transformado y comenzó afrontar la agudización de una crisis económica y las imposiciones paulatinas del gobierno que comenzaba a construir el nuevo Estado republicano (Cuño 2008, pp. 124-174; Garavaglia & Marchena, 2005, pp. 385-386; Múnera, 1998, pp. 78-80; Meisel, 1994, pp.112-113, Del Castillo, 1981, pp 26, 127, 277, 282.).

La situación recrudecería las tensiones regionales que se habían presentado antes, durante y después de los primeros procesos independentistas, sobre todo por los intereses que había en juego y que tenía sus antecedentes inmediatos en la última década del siglo XVIII y la primera del siglo XIX, cuando las rivalidades regionales en la Nueva Granada tomaron cuerpo, desatando una de las confrontaciones más notorias, protagonizada entre la región Caribe y la región andina en especial, entre Cartagena y Santafé de Bogotá.

Alfonso Múnera (1994) ha demostrado (Nichols 1973) cómo a comienzos del siglo XIX se acentuaron las confrontaciones entre los comerciantes de estas dos ciudades por imponer un modelo económico neogranadino favorable a sus intereses. En esa misma dirección, Juan Marchena señala cómo a finales del periodo colonial la reactivación de la economía cartagenera en función de un circuito comercial revitalizado, en gran parte por la circulación de metal que llegó a la ciudad vía situado, favoreció a los comerciantes de esta plaza y exacerbó las rivalidades posteriores con los productores andinos por el control del espacio económico comercial neogranadino (Múnera, 1998, pp125-135; Marchena, 2002; Kuethe, Marchena, 2005, pp 161-213; Mcfarlane, 1975 pp. 110-112; Granh Lance,1997; Meisel & Calvo, 2005, pp. 101-102).

Pese a las consecuencias que trajo esta confrontación para el desarrollo económico de Cartagena y la región Caribe, el tema ha sido muy poco estudiado. En este sentido este artículo se propone examinar las consecuencias políticas derivadas de las rivalidades locales y regionales que terminaron produciendo la pérdida de la hegemonía cartagenera en el contexto de la república neogranadina que se formaba en estos años. En este sentido, se hacen necesarias explicaciones desde las relaciones políticas y económicas entre Cartagena y el centro del país. Por esta razón se analizan las vicisitudes que enfrentaron los más importantes planes de desarrollo de este puerto en el periodo que siguió a la independencia política de España y durante el cual se fue dando

proceso de construcción del Estado nación colombiano. En este contexto se visualizan los conflictos entre las elites del puerto de Cartagena y los intereses económicos de algunos sectores comerciales y productores de la capital del país, Santa fe Bogotá¹ (Tovar, 1980; Posada Carbó, 1998).

PROYECTOS ECONÓMICOS ENFRENTADOS: LAS INICIATIVAS PARA EL DESARROLLO DE CARTAGENA

Muerto Bolívar, la inestabilidad política se apoderó del país, se disolvió el proyecto estatal de la Gran Colombia y se dieron de manera consecutiva cambios en el manejo del poder, que tuvieron como trasfondo un enfrentamiento civil que terminó con la toma del poder de José Ignacio Márquez en 1831. El cambio político trajo como resultado un nuevo proyecto político, cuya preocupación central fue asegurar los negocios en el ramo de la “Hacienda Nacional” (Ocampo 1989), para lograr con ello la subsistencia del naciente Estado. La medida que mejor se ajustó a las orientaciones del nuevo gobierno fue la imposición de una política económica de carácter conservadora y proteccionista que un año más tarde fue seguida por la presidencia de Francisco de Paula Santander hasta finales de los años cuarenta (Conde & Monsalvo, 2010). A propósito de esto Aníbal Galindo comenta en un detallado análisis sobre los procesos económicos y fiscales de Nueva Granada en la primera mitad del siglo XIX lo siguiente:

Toda la pretensión de los legisladores colombianos y neogranadinos desde 1821 hasta 1846, fue la de levantar las fábricas

1 Tovar Pinzón da una explicación a la crisis regional del Caribe colombiano. Señala que la hacienda, como centro económico y social característico del Caribe colombiano, propició el atraso de esta región, ya que imposibilitó el desarrollo de una economía agraria fuerte. Posada Carbó plantea otros aspectos que generan condiciones adversas para el desarrollo regional como el alto costo de la mano de obra como consecuencia de la baja densidad poblacional, los pocos desarrollos en las técnicas de explotación de los recursos agrarios, las escasas vías de comunicación, los frecuentes periodos de condiciones climáticas adversas que alteraban los ciclos productivos generando escasez y los riesgos en la inversión de capitales.

de lienzos y mantas del socorro a nivel de las fabricas europeas por medio de los derechos restrictivos, y la de fomentar la nacionalización de buques extranjeros, por medio de los derechos diferenciales (Galindo, 1978. p. 142).

Estos cambios claramente dirigidos a favorecer las incipientes industrias del centro del país lesionaban los anhelos económicos de los comerciantes más importantes del puerto cartagenero, quienes en medio de esta situación lograron integrar un propósito común para hacer frente a las desventajas que causaban las políticas proteccionistas dirigidas desde el Estado neogranadino (Mcfarlane, 1997, pp. 44; Múnera, 1993; Ospina, 1955; König Hans, 1994).

La primera de estas iniciativas se materializó con la reapertura del Consulado de Comercio con sede en el puerto de Cartagena con las mismas funciones que tenía durante su existencia en el periodo colonial; el objetivo principal que se buscaba con la reapertura del consulado era el de convertirlo en un órgano influyente en las decisiones económicas que se tomaran desde la administración del recién organizado Estado neogranadino, y lograr que el gobierno aprobara un conjunto de políticas de carácter económico y fiscal favorables para el desarrollo comercial y agro-exportador del deprimido puerto de Cartagena, la región que lo circundaba y del país en general. En la organización del consulado fueron designados en los principales cargos algunos de los más distinguidos comerciantes de la plaza, Manuel José Canabal, nombrado como primer cónsul; Manuel Marcelino Núñez, como teniente y Nelson De Francisco Martín, como prior². Este Consulado de Comercio se estableció mediante Decreto 3 de febrero de 1830:

Art.1 se restablece en la ciudad de Cartagena el Consulado de Comercio creado por la cédula de 14 de junio de 1795 y con

2 Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la Ley 13 de 1912 por la Sala de Negocios Generales del Consejo de Estado. Tomo VII. Suplemento. (1819 a 1835). p. 165.

arreglo a ella, en cuanto sea conforme con el presente decreto.
Art.2. El distrito de la jurisdicción de este consulado comprende los departamentos de Boyacá, Cundinamarca, Cauca Magdalena e Istmo.

Art. 3. En las capitales de la provincia de los departamentos y en los puertos, y en los lugares de comercio que se juzgue necesario, se establecerán diputados consulares que con los colegas nombren de cuatro que propongan las partes....³

Detrás de esta importante iniciativa se escondía la intención que desde Cartagena se influyera en una política económica que adoptara un modelo agro-exportador en el cual el puerto jugara un papel fundamental en la articulación de los mercados regionales. Este esfuerzo por favorecer los intereses de la región Caribe y en especial la reactivación comercial de Cartagena se hizo notorio en las peticiones reiteradas emitidas en los informes que se presentaron al presidente de la República bajo el título de *Representación al Supremo Poder Ejecutivo por parte del Consulado de Comercio de Cartagena* y en las solicitudes que se realizaron por medio de la Cámara de la Provincia de Cartagena.

Desde el Consulado de Comercio, en ejercicio desde 1831 a 1833, se propusieron varias reformas a favor del comercio nacional, la agricultura e industria⁴. El consulado apoyaba todas sus solicitudes con el pretexto de buscar una salida a la crisis y ruina que vivía el territorio neogranadino después de las grandes pérdidas ocasionadas por la guerra de la independencia y la recién ocurrida confrontación civil en 1831.

Los argumentos centrales del consulado promovían la idea de garantizar en este nuevo orden la tranquilidad pública para lograr preservar los capitales privados que podían impulsar los adelantos económicos que exigía la deplorable situación del país. El punto de inicio para superar las barreras que obstaculizaban

3 *Ibid.*

4 Representación que ha dirigido el Consulado del Distrito al Supremo Poder Ejecutivo Proponiendo varias útiles reformas a favor de la agricultura, industria y comercio nacional. Cartagena, Tipografía herederos Juan Antonio Calvo (1831).

el desarrollo comenzaba por proponer soluciones a uno de los problemas cruciales heredados de la colonia: la adecuación de las vías de comunicación que existían y habilitar nuevas como condición indispensable para la reactivación del comercio. En esta dirección el informe señalaba:

La apertura de caminos, la reconstrucción de puentes y calzadas, la limpieza de diques y canales, y la mejora de la navegación de nuestros ríos es la obra del descanso de los pueblos bajo los auspicios de la paz y de la confianza de los individuos. Estos grandes medios de fomentar la riqueza pública deben adelantarse luego después que se halle el respeto a las instituciones y las garantías individuales⁵.

El segundo punto que pretendía asegurar la preeminencia comercial del puerto cartagenero estaba relacionado con las desventajas comerciales que enfrentaban los comerciantes nacionales, razón por la cual el informe atacaba demoledoramente el tratado de comercio establecido con Inglaterra desde 1825, que le garantizaba a los ingleses libertad de comerciar con los mismos derechos y deberes que los nacionales, señalando que era “*la gran calamidad o la cangrena destructora del comercio nacional*”: Para los dirigentes del consulado este tratado era nocivo para los intereses del neogranadinos y la causa de la ruina de los “hijos del país”, por tal motivo se hacía necesario entablar algunas negociaciones de carácter amistoso para solicitar una reforma del mismo por los perjuicios ocasionados al país.

Los súbditos de aquella nación se han hecho dueños de nuestra riqueza, prevalidos de los infinitos privilegios que se les han concedido mientras que a los infelices colombianos no les queda otro arbitrio, otro recurso que perecer en el abatimiento y la miseria⁶.

5 *Ibid.*, p 4

6 *Ibid.*, p 4.

También señalaba que el comercio de cabotaje se encontraba en ruina, en especial el de Cartagena a consecuencia de los privilegios concedidos a buques extranjeros para la realización de transacciones en las costas de la Guajira y de San Blas, en la mayoría de las veces con productos prohibidos, causando grandes perjuicios a los intercambios comerciales nacionales que no podían realizar ese tipo de comercio por no adquirir efectos de esa clase en el puerto cartagenero.

Sabido es que en los años 22 al 25 había como de 25 – 30 buque ocupados en el comercio de cabotaje de la Goajira a San Blas. Pero desde que se han admitido los extranjeros a este comercio sin más obligaciones que las de entrar a un puerto habilitado para despacharse con sus cargamentos y con solo pagar 12 reales por tonelada los nacionales se han retirado forzosamente de este comercio porque no pueden competir con los extranjeros que llevan tabaco, aguardientes y otros surtidos de mercancías sin pagar derechos algunos”.⁷

La situación causó grave quebranto a las posibilidades comerciales de los negociantes que dependían de la capacidad del puerto de Cartagena, ya que no tenía los productos suficientes para participar de un intercambio comercial ventajoso y se encontraban en una total incapacidad para competir con mercancías y precios que imponían los extranjeros, situación que imposibilitó la ampliación del circuito comercial articulado desde Cartagena, al tiempo que estrechaba el mercado local utilizando el comercio de cabotaje hacia los puertos inmediatamente vecinos, ya que por las rutas de Riohacha y Santa Marta entraban una buena cantidad de productos de contrabando (Moutoukias, 2001, 1989) y con ventajas arancelarias, que satisfacían la demanda de un amplio territorio del Caribe, hecho que reducía las posibilidades de Cartagena y de que sus comerciantes controlaran los intercambios con el litoral costero.

7 Representación que ha dirigido el Consulado (1831, p. 10).

En 1833 el Consulado insistía en la necesidad de que el gobierno decretara medidas fiscales, como que las mercancías que se introducían desde Venezuela, vía de los puertos o por el interior del país, pagaran los mismos derechos que cualquiera otra de nación amiga, debido a que un año antes el gobierno venezolano expidió un decreto para reglamentar el comercio con Nueva Granada y Maracaibo, que fue declarado puerto de depósito para el “Comercio de Tránsito” hacia territorio neogranadino, con lo cual aumentó la prosperidad económica de este puerto y los comerciantes de la Guajira y Santa Marta tenían mejores posibilidades de abastecer la demanda de varios mercados locales en la costa y algunos del interior (Cardozo, 1991).

Como una medida de conveniencia á los fondos del erario importa mucho que el gobierno decrete, que los efectos extranjeros que de Venezuela se introduzcan por cualquiera puerto del Estado, bien por la costa ó por el interior, satisfagan los mismos derechos que cualquiera otra nación amiga de la Nueva Granada, teniéndose para esto á la vista que siendo el consumidor el que satisface los derechos al gobierno, no parece justo que la Nueva Granada satisfaga el derecho en su consumo que sirve para atender á los gastos particulares de aquel Estado⁸.

Como una solución, el Consulado recomendaba eliminar el pago diferencial que tenían los productos que provenían del puerto marabino y extremar la vigilancia en las aduanas para acabar con la corrupción que al interior de esta se generaba, y para ello, era conveniente hacer cumplir las reglas establecidas y evitar el contrabando.

Los informes enviados por el Consulado de Comercio al gobierno evidenciaron las preocupaciones de las elites económicas comerciales de Cartagena y los problemas centrales que enfrentaban dada las políticas proteccionistas implementadas por el ejecutivo. Por esta razón, hicieron recomendaciones al

8 Representación dirigida por el Consulado (1831, p. 10).

poder ejecutivo tendientes a lograr un mayor control desde el puerto cartagenero en la distribución de mercancías y en el aseguramiento de un mercado comercial más amplio (Garavaglia, 1983; Assadourian, 1983; Gelman, 1987), al mismo tiempo que proponían adecuar la política económica del Estado para lograr un desarrollo adecuado de la agricultura en el país y la región costeña en especial con el objeto de fortalecer las exportaciones de frutos. De esta manera, mientras criticaban las ventajas que tenían los extranjeros en el comercio de cabotaje proponían que esta actividad solo la realizaran los comerciantes nacionales, exceptuándolos del pago de los derechos de sanidad, alcabala y otros establecidos, y complementaban esta propuesta solicitando al gobierno que esta situación desventajosa del intercambio comercial para los comerciantes de Cartagena y los capitales nacionales se podía remediar:

[...] Con la libre introducción de los frutos y metales preciosos en barras ó amonedados procedentes de nuestros vecinos la República del Centro-América con un corto derecho de depósito sobre los frutos únicamente hasta que se reexportasen para el extranjero. Esta medida no puede ser perjudicial á nuestra agricultura porque no tenemos los mismos productos; y aunque los tuviésemos no serían los suficientes para saldar nuestras importaciones, que en su mayor parte se satisfacen en oro: y aun cuando así no fuese respecto de algunos frutos, tampoco podría perjudicarnos porque á su llegada á este puerto se hallarían recargados con los gastos de transporte y depósito, y además sujetos á pagar el derecho de depósito que se establezca⁹.

Lo que se buscaban era un ensanchamiento del circuito comercial de Cartagena que facilitara articular una economía de complementariedad con el Caribe centroamericano, que además permitiera contrarrestar las ventajas que le brindaba a los puertos de la Guajira y Santa Marta en el comercio con las islas del Caribe

9 Representación que ha dirigido el Consulado (1831, p. 10-11).

suroccidental y con el puerto de Maracaibo. En efecto, en la representación consular se argüía que:

Para efectuar el buen éxito de a importación de frutos y metales preciosos de la República del Centro-América, se hace indispensable igualmente admitir la libre importación de mercancías extranjeras en depósito con un corto derecho. En el caso en que V.E. juzgase que fuere perjudicial el hacerlo extensivo a todos os puertos de la República podría limitarse á este, por la seguridad de su puerto, la poca facilidad para el contrabando y comodidad de formarse almacenes en la misma Aduana á muy poco gasto¹⁰.

Sin duda, la doble intención de los jefes del consulado era, primero, concentrar en Cartagena los capitales provenientes del comercio del Caribe suroccidental, fortaleciendo las relaciones comerciales con los puertos centroamericanos para buscar intercambios favorables que pudieran suplir los precarios niveles productivos de frutos de la tierra, y aumentar la entrada de mercancías. Con ello se quería retener el oro que normalmente compensaba el déficit productivo y, si se podía, en un futuro remplazar a los puertos de Jamaica, Cuba y Belice en el comercio con los centroamericanos. La segunda intención era lograr que el puerto se convirtiera en un gran depósito de mercaderías que les permitiera surtir a los puertos vecinos vía navegación de cabotaje y a las localidades del interior del país, para de esta forma configurar un circuito mercantil y controlar un mercado regional y el espacio comercial neogranadino (Bjer & Zebeiro, 1999, pp. 287-306; Sánchez, 2003).

TENSIONES E INTERESES LOCALES EN EL MARCO DEL PROYECTO DE PUERTO FRANCO

Las tensiones entre los diversos intereses que se presentaron en la década del treinta tomaron forma de enfrentamiento hacia 1843, cuando los comerciantes de Cartagena y sus principales au-

¹⁰ *Ibid.*,

toridades, desesperados por el estado de miseria que se vivía en el territorio, solicitaron al gobierno la declaratoria de puerto franco. Para estos años los habitantes de la Provincia se recuperaban del impacto dejado por la viruela, brote epidémico que había cobrado la vida de por lo menos 234 personas, y de las consecuencias de la Guerra de los Supremos que habían dejado el fisco en crisis al igual que en el interior del país¹¹.

La iniciativa de la franquicia portuaria para Cartagena estaba en armonía con lo solicitado años antes y buscaba convertir a Cartagena en puerto receptor de mercancías libres de impuestos para su distribución en diferentes zonas de la región y el país; sin embargo, esta solicitud se convertía en una petición urgente, ya que en ese momento el gobierno nacional amenazaba con convertir a Sabanilla en puerto de exportación e importación, funciones que realizaban solo en esos años el puerto de Santa Marta y el de Cartagena; de realizarse esta determinación se asumía como causante de la ruina definitiva del puerto cartagenero:

Hemos publicado en uno de nuestros últimos números una correspondencia de Cartagena en que se anunciaba que las dos grandes cuestiones que agitan en este momento la Nueva Granada, son decidir si el puerto de Sabanilla será abierto a la importación, y si el de Cartagena será declarado puerto franco. Estos son dos hechos importantes bajo el aspecto político y comercial, en atención a que ellos amenazan la Costa firme con nuevos disturbios, y a que prometen la industria americana y europea nuevas salidas¹².

Los comerciantes de Cartagena intentaron persuadir al Congreso de la República para que aprobara la solicitud de puerto franco y para ello fue necesario convencer al gobierno y a la opinión pública de que existía una necesidad apremiante en la localidad para promover la franquicia como una medida importante de

11 "Memoria del gobernador de Cartagena a la Cámara de la Provincia en 1840". *Semanario de la Provincia de Cartagena*. (1840).

12 "Puerto Franco", *Semanario de la Provincia de Cartagena* (1843).

recuperación económica. En esa dirección, la Cámara Provincial orientó todos sus esfuerzos a hacer aprobar la medida en el Congreso, entre tanto los comerciantes por medio de la opinión difundida en la prensa esgrimieron buena parte de los argumentos con los que se señalaban las ventajas de la medida. A propósito de esto el *Semanario de la Provincia de Cartagena*, el órgano de información más importante de estos años en la ciudad, indicaba:

Es indudable que a la adopción de esta medida se debería un ingreso a nuestro país de especuladores activos, inteligentes y poderosos, que radicándose entre nosotros es seguro se consagrarían a explotar los fecundos veneros de riqueza que encierra nuestro suelo, sustituyendo a la inacción y languidez en que hoy nos hallamos, el movimiento, la acción, el ruido de los trabajos útiles. El comercio dejaría de ser lo que ha sido hasta ahora: los productos de las fábricas de Europa serían retornados ventajosamente con nuestros productos naturales: y como para realizar este dichoso cambio en nuestra condición industrial sería indispensable el aumento de brazos útiles, entonces tendría lugar la inmigración de cultivadores y menestrales: cosa sumamente fácil para empresarios europeos que a los recursos pecuniarios unirían el conocimiento práctico de los hombres y de las cosas de los países de donde aquella inmigración debería venirnos.¹³

El estímulo a la migración para fomentar la inversión de capitales fue el argumento central emitido desde Cartagena para convencer al gobierno de lo importante que era decretar el puerto franco, no solo para el beneficio de la provincia y su puerto, sino también para los intereses de la Nación. Desde Cartagena se analizaron las limitaciones de la política gubernamental sobre estímulo a la migración, señalando que en el estado de precariedad económica en que se encontraba el gobierno nacional, era imposible en los próximos años impulsar una empresa de esa naturaleza, ya que demandaba un volumen importante de capital y su éxito era incierto. Así mismo, se enfatizaba que las *fortunas*

13 “Inmigración”, *Semanario de la Provincia de Cartagena* (1843).

particulares han sufrido, en lo general, iguales descalabros y aunque existen ciudadanos con capacidad de emplear capitales, en provecho individual y del país, el desconocimiento de las leyes que generan la riqueza de las naciones y del suelo reducían las posibilidades de esos esfuerzos, en este sentido, la aprobación del puerto franco era una salida importante para fomentar la migración y generar otros beneficios con costos menores para el erario del Estado.

Otro de los argumentos importantes estaba relacionado con la posibilidad de aprovechar ciertas circunstancias ventajosas que ofrecía el puerto, como su seguridad en términos geográficos y arquitectónicos frente a los puertos del Caribe, que personificaban riesgos para las inversiones extranjeras. Pues en una de las defensas hechas a favor de la creación del puerto franco, la prensa exaltaba las ventajas que para los puertos caribeños representaba el establecimiento de la franquicia, sobre todo en aquellos que eran colonias de Inglaterra, que alcanzaron los mejores niveles de prosperidad en la región y en esta misma dirección indicaba que la aprobación del proyecto sería benéfica para el país y la ciudad, dadas dichas ventajas frente a otros prósperos puertos colonias ingleses.

Todos los puertos habilitados de las colonias inglesas en las Antillas son puertos francos con respecto a los buques ingleses y mercancías procedentes de la metrópoli, y algunos gozan de la franquicia del depósito para efectos extranjeros. En San Tómas pueden entrar y salir libremente buques de todas las naciones, y entregar sus cargamentos sin que se les exija derecho alguno fuera del de peso ya mencionado: y esta es la causa única y verdadera de la inmensa prosperidad de esta pequeña isla, teniendo un mal puerto, y siendo una mera roca que produce absolutamente nada¹⁴.

14 No Oficial. Puerto Franco. *Semanario de la Provincia de Cartagena* (1843). Ver, solicitud de la Cámara de la Provincia de Cartagena. PETICION Sobre establecimiento de un puerto franco. HH Senadores y Representantes. La Cámara de la provincia de Cartagena vuelve a llamar la atención del soberano cuerpo legislativo hacia un asunto de inmensa importancia nacional. Cuando el comercio atemorizado en las vecinas Antillas vuelve con ansiedad los ojos, buscando un puerto de salvación para sus propiedades amenazadas de la Nueva Granada, obrando en el sentido de sus bien

Tanto los representantes de la Cámara del Provincia, como los principales medios de información emitieron variados argumentos para que el Congreso aprobara la medida. Sin embargo, tanto la iniciativa como los argumentos a favor de la franquicia para el puerto fueron fuertemente cuestionados por un pequeño círculo de comerciantes ubicados en Santa fe de Bogotá, desde donde frustraron la iniciativa y combatieron la idea entre 1843 hasta 1847, cuando definitivamente fue abandonada y se inició un periodo de reformas liberales para la economía nacional.

Los principales argumentos con los que se combatió la iniciativa de la franquicia fueron: 1) que con la medida se establecería el monopolio comercial por un grupo reducido de comerciantes cartageneros; 2) que esta medida fortalecería el contrabando en detrimento del fisco de la Nación, y 3) que Cartagena no representaba ninguna ventaja para el comercio exterior dado lo insalubre del puerto. En efecto desde la prensa cartagenera se refutaban los cuestionamientos con lo siguiente:

Los opuestos a esta medida han alegado que ella favorecería el contrabando; más que a poco que se reflexione se conocerá que, establecido el puerto franco, sería más difícil hacer el contrabando que ahora. Los negociantes del interior en lugar de ir a países extranjeros para abastecerse de mercancías, las encontrarían en esta plaza: menos gastos tendrían que hacer en sus viajes, y menos tiempo perderían en hacerlos. A la salida de la plaza los derechos de internación serían asegurados, y con un resguardo bien organizado no habría que temer el fraude: a la entrada en el puerto los comerciantes extranjeros, no teniendo que pagar derechos, no tendrían tampoco aliciente para hacerlo. ¿Habrà quien niegue que en el día es más fácil introducir efectos de contrabando, cuando toda la bahía está abierta a los defraudadores, que cuando ya introducidas dentro de las murallas las mercancías, tengan que pasar por puertas bien resguardadas? La

entendidos intereses, debe apresurarse a franquearle el camino, a fin de atraer hacia su seno aquel fecundo germen de civilización i de progreso. El medio más seguro de obtener este feliz resultado sería, en concepto de la Cámara, el establecimiento de un puerto franco.

vigilancia del resguardo sería infinitamente más eficaz estando contraída a solo tres o cuatro puntos por donde precisamente había de salir el contrabando, mientras que ahora puede ser burlada en toda la extensión de esta inmensa bahía. Esto es clarísimo, y acaso lo que habrá motivado la furiosa oposición de ciertos negociantes del interior a quienes con la franquicia del puerto de Cartagena sus operaciones fraudulentas vendrían a ser mucho más difíciles, si no imposibles¹⁵.

Frente a las acusaciones provenientes de la prensa bogotana, la cartagenera denunciaba a un sector del comercio del interior del país que se beneficiaba del comercio ilícito practicado en la ciudad y se indicaba que la nueva condición de franquicia del puerto se convertía en una medida que limitaba que estos comerciantes realizaran estas prácticas contrabandistas. También cuestionaba la idea popularizada el interior del país que sostenía que la franquicia no tendría efecto favorable para el comercio del interior, indicando que aunque era cierto que se habían introducido mercaderías directamente de Europa por algunos comerciantes andinos, la otra verdad era que la mayoría de las mercaderías llegaron de Jamaica y otro tanto de Curazao, y Saint Thomas, lo que indicaba que los beneficiarios del comercio directo con Europa era solo un reducido número de comerciantes interioranos, quienes se oponen a este proyecto. En consecuencia, enfatizaban que la franquicia favorecería la mayoría del comercio del país y lo reactivaría.

A pesar de los esfuerzos realizados por algunos sectores cartageneros para lograr la aprobación de la franquicia del puerto, todo parece indicar que las denuncias y los argumentos de un sector importante del interior del país surtieron un efecto significativo en la decisión final del Congreso de la República. A propósito del rechazo y la discusión que suscitó la aprobación de la solicitud en el primer debate, el informativo *El Día de Bogotá* impugnaba la medida atacando la solicitud por convertirse en un

15 No Oficial. Puerto Franco. *Semanario de la Provincia de Cartagena* (1843). Ver a propósito del enfrentamiento con Santafé Bogotá.

privilegio para los comerciantes cartageneros y en un atentado contra la decadente hacienda pública:

Importante a los legisladores

PUERTO FRANCO

Muchos miles de pesos cuesta ya a la nación la repentina exigencia de que Cartagena sea declarado puerto franco, y los escritores públicos han guardado un silencio obstinado porque la notoria inconveniencia del proyecto y las repetidas negativas del cuerpo legislativo hacían creer a todos que era un negocio definitivamente rechazado por la opinión nacional. En pero hoy, que con sorpresa hemos visto recomendar este negocio por el jefe del Gobierno, nos vemos ya en la necesidad de decir algo de lo mucho que brota de mi este proyecto, funesto precursor de la anarquía en la costa, de la ruina de la mejor renta nacional; de una renta cuyos productos están casi todos importados a favor de acaparadores nacionales y extranjeros.

Esta injusta concesión de favoritismo no bastara sin embargo para dar vida al cadáver de lo que fue y no puede volver á *ser*; pero es ruinosa para la hacienda pública opresiva para las provincias del interior é injusta con respecto á las de la costa¹⁶.

Después de 1846, es decir tres años después que desde Cartagena se impulsara la medida, aumentaron los ataques contra el proyecto y el argumento central para hacerlo fracasar utilizado por los círculos bogotanos fue el de indicar el grave atentado que este constituía para la frágil economía del Estado colombiano, sindicando a Cartagena de ser históricamente una ciudad que se ha venido consumiendo las rentas de la Nación y de vivir de manera parasitaria de las rentas que producen otras localidades del país. En efecto, en una denuncia que hicieron en el periódico de la capital *El Día* se señalaba esta condición tradicional de la ciudad puerto.

16 La defensa que realiza el cartagenero, Lazaro María Pérez de las acusaciones lanzadas contra la medida del puerto franco en Cartagena. *El Día*, Bogotá (marzo 29 de 1846).

PUERTO FRANCO

Parece que los defensores de este proyecto destructor de la hacienda y la tranquilidad pública cuentan ya seguro triunfo por haber pasado en primer debate la declaratoria de puerto franco a favor de la ciudad de Cartagena, de esa vorágine insaciable de la Nueva Granada y de sus rentas. En efecto desde que se fundó esa ciudad se consumían en ella no solo las rentas del antiguo Virreinato sino las ingentes sumas que como situado enviaba la antigua presidencia de Quito. (...) pero no era esta la contribución más gravosa en Cartagena hacía, pagar era la de hombres, más insoportable, porque las provincias del Socorro, Antioquia, Bogotá y Tunja han sido constantemente despobladas para enviar sus más útiles labradores, como reclutas, que desaparecían rápidamente bajo el clima deletéreo, pues es bien sabido que de cada cien hombres, solo logran aclimatarse veinte o veinticinco [...] ¹⁷.

A fin de cuentas, y pese a los argumentos emitidos por los representantes de la Cámara Provincial de Cartagena, por la prensa y el dedicado entusiasmo del Proyecto de Ley presentado por los infrascritos miembros de las comisiones reunidas 1º y 2º de Hacienda, y la de Cuentas, Juan de Francisco Martín, Juan A. Marroquín, Manuel J Quijano, Jaime Arroyo, Ramón Argaez, la iniciativa fracasó, y el 17 de mayo se publicaba en el *Semanario de la Provincia de Cartagena* la desalentadora noticia que sepultaba de momento tres años consecutivos de esfuerzos para lograr la aprobación de la medida:

Nuestro corresponsal nos dice:

Contra mis esperanzas se negó en el segundo debate el proyecto de puerto franco, por una mayoría de 26 votos contra 25 [...] Cuenta además el proyecto con la opinión i el voto de todos los diputados del Sur, los del Istmo, i gran parte de los de Tunja, Veles, el Socorro & c; i si se jugara limpio no dudo que obtuviéramos el triunfo. Pero, amigo, el interés personal ha puesto en juego todos sus recursos para impedir la realización

17 Puerto franco, *El Día*, Bogotá (abril 23 de 1846).

de una medida que había de dar en tierra con la preponderancia de unos pocos monopolistas del interior, i U sabe lo que es el interés personal, i lo que pueden la táctica i la maña contra un proyecto que tiene escasa mayoría. Para que forme U idea de la parte principal que ha tomado en la cuestión el interés personal, le diré que la pérdida del proyecto fue celebrada con baile i banquete por dos de los principales negociantes de esta ciudad, *que tienen casa en Europa*¹⁸.

El proyecto del puerto franco y otros con los que se pretendía impulsar el desarrollo de la ciudad puerto de Cartagena no fueron los únicos que produjeron enfrentamientos entre los intereses de los sectores económicos de la ciudad contra los intereses del gobierno central y los de algunos sectores económicos del interior del país, ya que la iniciativa de convertir a Cartagena en un puerto que pudiera proveer a bajo costo los otros puertos de la costa y el comercio del interior estaba aparejado con otras iniciativas de vital importancia para asegurar el fortalecimiento económico de la ciudad y el control de un mercado regional y el espacio económico nacional que se configuraba por estos años. Estas otras iniciativas frustradas por los intereses de los sectores comerciantes y de productores agrarios del interior andino se esgrimieron a partir de las iniciativas del Consulado de Comercio de Cartagena en 1831 y fueron reiteradas por los gobernadores y los miembros de la Cámara Provincial.

Si bien estas solicitudes y recomendaciones fueron repetidas en las exposiciones que el Consulado de Comercio tenía la obligación de presentar a la junta de gobierno todos los años¹⁹, las recomendaciones no se cumplieron por lo menos durante los años de funcionamiento el consulado (1830-1833) ni en años in-

18 *Semanario de la Provincia de Cartagena* (1846).

19 Ver: Exposición que presenta el secretario del Consulado del Distrito a la Junta de Gobierno del mismo tribunal, en cumplimiento de lo que dispone el artículo 30 de la Cédula de su Erección. Cartagena. Tipografía herederos de Juan Antonio Calvo (1832). Exposición que presenta el secretario interino del Consulado del Distrito a la Junta de Gobierno del mismo tribunal, en observancia del artículo 30 de la Cédula de su Erección. Cartagena. Tipografía herederos de Juan Antonio Calvo (1833).

mediatamente posteriores. Lo que se buscó por todos los medios fue bloquear la influencia de este consulado en las decisiones políticas sobre el impulso que se le debía dar a la economía nacional; primero, acusando a este organismo de extralimitarse en sus funciones, ya que no podría convertirse en un ente alterno al ministerio encargado del fomento y el desarrollo del país y porque, además, se denunciaba al consulado de ser un órgano obsoleto, ya que tenía las mismas facultades que había tenido durante la colonia y lo que ahora existía era una república. Finalmente, en mayo de 1832 se decretó la derogación del mismo, y con ello se bloquearon las posibilidades de un sector comercial de la ciudad y de influir en las decisiones en materia económica del Estado²⁰.

Este objetivo estaba lejos de lograrse, dado la crisis económica que también padecía la región andina y el interés que tenían los comerciantes del interior de consolidar un mercado que vinculaba a la costa como consumidora de los productos agrarios que se producían en la meseta cundiboyacense, y porque además contaban con el favor de las leyes proteccionistas, que tantos alegatos produjo por parte de los comerciantes costeños. Francisco Soto, encargado del ministerio de Hacienda en 1844, un año después de haber sugerido en su informe que se colocaran aranceles solo a los productos extranjeros que tenían homólogos en la producción del país, cuestionó el proteccionismo extremo de Márquez y puso en evidencia lo inconveniente para la costa que era mantener los elevados impuestos a la harina que se introducía por los puertos del Caribe neogranadino con el exclusivo objetivo de favorecer la producción de trigo del interior del país

20 El decreto (7 de mayo de 1832). Art. 3. Se declaran derogados por las citadas leyes de 5 de abril de 1825 y de 23 de marzo del presente el Decreto (3 de febrero de 1830). Artículo 53 de la cédula de creación del consulado (14 de junio de 1795). Todo lo que se oponga a la presente, de cuya ejecución y circulación queda encargado el Secretario del Estado del despacho de Hacienda.

José Ignacio De Márquez por su excelencia el vicepresidente del estado encargado del poder ejecutivo. Bogotá (7 de mayo de 1832). Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la Ley 13 de 1912 por la Sala de Negocios Generales del Consejo de Estado. Tomo VII. Suplemento (1819 a 1835), p. 579-580

Es pues necesario —agregaba— el examen de esta materia, y considerar en la fijación de los derechos específicos el interés futuro que puede alegar en su favor las provincias internas productoras de trigo, y con el interés positivo que tienen las de la costa a no ser privadas del goce inocente de ciertos frutos que en mucho tiempo no podrán recibir del interior. De otro modo la protección de aquéllas se hace acosta de las otras y los esfuerzos legislativos serán infructuosos como siempre lo será cuanto directamente ofenda los intereses nacionales²¹.

CONSIDERACIONES FINALES

Entre 1830 a 1853, los proyectos impulsados por los sectores de la elite cartagenera con el objetivo de enfrentar la crisis económica que vivía el puerto y el de fortalecer un modelo económico exportador apoyado en la producción agraria y en la capacidad del monopolio comercial del puerto de Cartagena fracasaron en gran medida por las restricciones y trabas que puso el gobierno central, hecho que favoreció los intereses económicos y comerciales de los productores del interior del país, los que en muchos casos tenían vínculos estrechos con sectores del gobierno del país.

Las trabas y restricciones a los proyectos impulsados desde Cartagena y otras regiones periféricas pusieron de presente la pugna de los intereses locales y regionales por controlar la demanda y oferta de un mercado nacional que estaba en proceso de conformación; de lo que se trataba era de una histórica confrontación por los espacios comerciales neogranadinos y el control de los flujos de capital. Por ello, la postura del gobierno y su política económica, junto a la oposición de los sectores económicos del centro del país especialmente bogotanos, a las iniciativas de los cartageneros jugó un papel significativo en las tensiones y conflictos regionales que se presentaron en la primera mitad del siglo XIX, en momentos en que se construía la República, de lo

21 Informe del Ministro de Hacienda al Congreso (1916). Bogotá, Imprenta Nacional (1916, p. LXX-LXXI).

que se fue evidenciando una debilidad creciente de la influencia política y económica de Cartagena en el avance del siglo XIX.

FUENTES CONSULTADAS

Archivo General de la Nación (Colombia):

Fondo República, Ministerio de Relaciones Exteriores
Solicitudes Cámara de la Provincia de Cartagena. (1844)

Biblioteca Bartolomé Calvo (Cartagena)

Semanario de la Provincia de Cartagena (1846-1850).
El Constitucional de Cartagena (1835-1936).

Biblioteca Nacional de Colombia

Representación que ha dirigido el Consulado del Distrito al Supremo Poder Ejecutivo proponiendo varias útiles reformas a favor de la agricultura, industria y comercio nacional. Cartagena. Tipografía herederos de Juan Antonio Calvo (1831, 1932 y 1933).

Informe del Ministro de Hacienda al Congreso (1916). Bogotá. Imprenta Nacional. (1916).

Codificación nacional de todas las leyes de Colombia. (1821). Hecha conforme a la Ley 13 de 1912 por la Sala de Negocios Generales del Consejo de Estado. Tomo VII. Suplemento. (1819 a 1835). Bogotá. (1912).

Biblioteca Luis Ángel Arango

El Día, Bogotá 1946.

BIBLIOGRAFÍA

Assadourian, C.S. (1983). La organización económica espacial del sistema colonial. En: *El sistema de la economía colonial*. México.

Cardozo, G. (1991) *Maracaibo y su región histórica*. El círculo agroexportador 1830-1860, Universidad de Zulia, Maracaibo.

Castillero, C. (1992). “El comercio regional del Caribe. El complejo portuario Cartagena-Portobelo. (S.XVI-XIX). En: *Actas del Primer Congreso Internacional de Historia Económica y Social de la cuenca del Caribe*. San Juan de Puerto Rico.

- Colmenares, G. (1969). *Encomienda y población en la provincia de Pamplona* (1549-1650). Bogotá: Universidad de los Andes.
- Conde, J. & Monsalvo, E. (2010, julio-diciembre). Referentes doctrinales en la independencia de la Nueva Granada. *Revista Investigación y Desarrollo*, 18 (2).
- Cuño, J. (2008). El retorno del Rey: el restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de Indias. (1815-1821). Universitat Jaume I.
- Del Castillo, N. (1981). *La llave de las Indias*. Bogotá: El Tiempo.
- Fals Borda, O. (1976). Capitalismo, hacienda y poblamiento en la costa Atlántica. Bogotá. Eds. Punta de Lanza.
- Fals Borda, O. & Valencia, C. (1982). *Historia doble de la costa atlántica. Tomo 1 Mompox y Loba*.
- Garavaglia, J. (1983). *Mercado interno y economía colonial*. México.
- Garavaglia, J. & Marchena Fernandez J. (2005). *América Latina. De los orígenes a la independencia Volumen I* América precolombina y la consolidación del espacio colonial. Barcelona: Critica.
- Gelman, J. (1987) *¿Gauchos o campesinos?* Anuario IEHS No. 2 Tandil.
- Granh, L. (1995). Political corruption and reform in Cartagena Province. (1700-1740). *Center discussion paper series*. Center for Latin America, University of Wisconsin-Milwaukee, N° 88.
- Granh, L. (2005). Comercio y contrabando en Cartagena de Indias. (S. XVIII). Calvo Haroldo y Meisel Adolfo. (2005). *Cartagena de indias. (S. XVIII)*. Cartagena: Banco de la República.
- Grahn, L.R. (1997) *The Politic Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*. Boulder).
- Konig Hans, Joachin (1994). En el camino hacia la nación. Nacionalismo en el proceso de formación del estado y la nación de la nueva granada. Bogotá, Banco de la Republica
- Macfarlane, A (1975) Comerciantes, monopolio en la nueva granada. El consulado de Cartagena de Indias. Anuario colombiano de historia social y de la cultura. Universidad Nacional Bogotá
- Macfarlane, A (1997). *Colombia antes de la Independencia*. Bogotá: El Áncora y Banco de la República.
- Marchena F, J (2005). *Desde las tinieblas del olvido. Los universos indígenas en los infinitos endecasílabos de Juan de castellanos*. Academia de Historia de Boyacá. Tunja.
- Marchena F, J Capital, créditos e intereses comerciales a finales del periodo colonial: los costos del sistema defensivo americano.

- Cartagena de Indias y el sur del Caribe. *Tiempos de América* 9 Universidad de Jaune I. Castellón. (2002).
- Meisel, Adolfo (1994) "Rezago relativo y creciente integración 1950 - 1994". Historia Económica y social del caribe colombiano. Ediciones Uninorte
- Meisel & Calvo (2005) Cartagena de Indias S. VIII, Banco de la República Cartagena.
- Moutojkias, Z. (2001). "El comercio interregional". En: Historia de América Latina. UNESCO. Vol.III-1. París.
- Moutoukias, Z. (1989). *Contrabando y control social. Buenos Aires, entre el Atlántico y el espacio peruano en el S.XVII*. Buenos Aires.
- Múnera, A. (1998). El Fracaso de la Nación. Bogotá. El Ancora editores- Banco de la Republica.
- Múnera, A. (1994). Ilegalidad y frontera. (1700-1800). Meisel Adolfo. *Historia económica y Social del Caribe*. Barranquilla: En: Ediciones Uninorte
- Múnera, A. (1993). Los enfrentamientos regionales entre los comerciantes de Santafé de Bogotá y Cartagena. *Historia y cultura 1* Universidad de Cartagena.
- Nichols, T. (1973). Tres Puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena. Santa Marta Y Barranquilla. Banco Popular Bogotá Meisel Adolfo. Esclavitud, mestizaje y hacienda en la provincia de Cartagena. (1982).
- (2005) "¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces". Calvo Haroldo y Meisel Adolfo. Cartagena de indias. (S. XVIII). Cartagena. Banco de la República.
- Calvo S. H (1999) Meisel Adolfo. ¿por qué perdió la costa caribe en el siglo XX? El rezago de la costa caribe colombiana. Bogotá. Banco de la Republica-Fundesarrollo.
- Ospina Vasquez L (1955). Industria y Protección en Colombia. (1810-1930). Tercer mundo editores.
- Ocampo, J.A. (1984). Colombia y la Economía mundial. (1830-1910). TM editores. Colciencias, Fedesarrollo. Santafé de Bogotá.
- Payne, E. (2007). *El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*. Honduras: Guaymuras.
- Pedraja de la, R. (1976). Aspectos del comercio en Cartagena en el siglo XVIII. *Anuario colombiano de la historia social y de la cultura* No 8, Bogotá.

- Posada Carbó (1998). El caribe colombiano: Una historia regional. Banco de la republica.
- La Crisis económica de Cartagena: procesos sociales y conflictos políticos. (S. XIX). Tesis doctoral en curso. Universidad Pablo de Olavide. Sevilla, España.
- Sanchez, H (2003). “El surgimiento de una economía campesina: poblamiento y mercados locales en el Bajo Magdalena”. Colombia y el Caribe XIII congreso de colombianistas. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Tovar Pinzón, H. (1980). *Grandes empresas agrícolas y ganaderas*. Bogotá: CIEC.
- Valencia, Llanos Alonso. (1996). *Empresarios y políticos en el Estado Soberano del Cauca*. Universidad del Valle. Cali.
- Vidal, A. (2002). Cartagena de Indias y la región Histórica del Caribe. (1580-1640). Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- (1998). Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe. (1580-1640). La producción agraria. Cádiz.