



¿POR QUÉ PERDIÓ LA COSTA CARIBE EL SIGLO XX? Y OTROS ENSAYOS

ADOLFO MEISEL ROCA



ADOLFO MEISEL ROCA

**¿Por qué perdió
la costa Caribe el siglo xx?**



**Colección Historia Económica del Siglo XX
Banco de la República**

Meisel Roca, Adolfo, 1954-

¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx? / Adolfo Meisel Roca. – Cartagena: Banco de la República, 2009.

320 p.: il. mapas; 23 cm. – (Historia económica del siglo xx)

Incluye bibliografía.

Contenido: ¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces; Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana; La crisis fiscal de Cartagena en la era de la Independencia, 1808-1821; Puertos vibrantes y sector rural vacío: el Caribe neogranadino a fines del período colonial; Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional; ¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx?; La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957; Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950; Bajo el signo del cóndor: empresas y empresarios en el Caribe colombiano, 1982-2009; La estructura económica de San Andrés y Providencia en 1846.

ISBN 978-958-664-236-1

1. Economía – Historia – Caribe (Región, Colombia) 2. Estudios económicos – Historia – Caribe (Región, Colombia) 3. Caribe (Región, Colombia) – Historia I. Tít. II. Serie.

330.918611 cd 21 ed.

A1277016

CEP-Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango

Primera edición

Banco de la República

Marzo de 2011

ISBN: 978-958-664-236-1

Diseño de portada

Fredy Chaparro

Corrección de estilo

Luis Fernando García Núñez

Diagramación

G. Dimitrov

Derechos reservados

Banco de la República

Impresión

Litocamargo S. A. S.

CONTENIDO

5	Amor a primera lectura: a manera de prólogo
9	¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces
59	Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana
89	La crisis fiscal de Cartagena en la era de la Independencia, 1808-1821
113	Puertos vibrantes y sector rural vacío: el Caribe neogranadino a fines del período colonial
133	Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional
169	¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx?
203	La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957
247	Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950
287	Bajo el signo del cóndor: empresas y empresarios en el Caribe colombiano, 1982-2009
311	La estructura económica de San Andrés y Providencia en 1846

Amor a primera lectura: a manera de prólogo

EN 1964, O TAL VEZ 1965, leí con gran alegría y deleite el libro *Una historia con alas*, del coronel Herbert Boy, quien fue uno de los jóvenes aviadores alemanes que, concluida la I Guerra Mundial, atravesaron el Atlántico para trabajar en la recién fundada empresa, Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, Scadta. Nacido en 1897, durante sus actuaciones como piloto en la aviación alemana se apuntó cinco victorias. El 7 de octubre de 1918 fue derribado y capturado por los franceses. En 1924 uno de sus antiguos compañeros de la aviación militar, Hellmut von Krohn, lo invitó a Colombia para trabajar con la Scadta.

Sin lugar a dudas, la ágil prosa que se enriqueció con la colaboración del escritor Eduardo Caballero Calderón ayudó para engancharme con el libro. Lo que me cautivó desde un principio fue la presencia de muchos lugares del Caribe colombiano, que durante mi infancia se fijaron en mi mente para siempre, bien sea porque muchas veces escuché hablar de ellos a mis mayores, o porque eran parte de mi entorno. En estas páginas leí por primera vez acerca del hidropuerto de Veranillo, Bocas de Ceniza, los caimanes del río Magdalena, los primeros viajes aéreos entre Cartagena y Barranquilla. Así mismo, el autor nos cuenta sobre el profesionalismo de los pilotos y mecánicos alemanes de la Scadta, y cómo esta última se transformó en Avianca y el recorrido siguiendo la orientación de “radio río”: El Banco, Mompo, Gamarra, Ocaña. Lugares y temas sobre los que había oído hablar una y otra vez. Pero ahora, por primera vez, los encontraba en un texto. Con el tiempo he constatado que *Una historia con alas* resultó siendo un amor a primera lectura con la historia económica del Caribe colombiano.

Tal vez por el entusiasmo que entre mis primeras lecturas despertó el relato de Herbert Boy, el interés por la historia económica del Caribe nuestro me ha acompañado durante toda mi vida profesional. En 1980 publiqué mi primer artículo académico, “Esclavitud, mestizaje y haciendas en la Provincia de Cartagena, 1533-1851”, la cual salió en la revista *Desarrollo y Sociedad* del Cede. Ese ensayo fue producto de la búsqueda en fuentes primarias que

sobre las haciendas coloniales de la provincia de Cartagena realicé en 1976, en el Archivo General de la Nación, para lo que iba a ser mi tesis de economía. Finalmente, esa tesis no se concretó, pues opté por otra modalidad de grado, por lo que decidí usar el material recopilado para escribir un artículo. Mi interés al acometer esa investigación era conocer mejor los obstáculos al desarrollo económico de la costa Caribe, algo que se me hizo muy evidente durante mis años de estudio en Bogotá, 1972-1977, cuando por primera vez recorrí otras zonas del país. Por limitaciones de tiempo, tuve que limitarme, casi que exclusivamente, al período colonial. Sin embargo, cuando terminé mis estudios de maestría y doctorado en economía y sociología e ingresé al Banco de la República, volví a retomar el interés inicial por el desarrollo económico costeño en el largo plazo. Un primer ensayo en esa perspectiva fue “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, publicado en 1987 en *Lecturas de Economía*, de la Universidad de Antioquia. En los diez años siguientes, 1988-1997, publiqué artículos sobre la historia de los bancos y los banqueros de la costa Caribe, la industria manufacturera de Barranquilla y el creciente rezago de la región, con respecto a la zona andina, en la segunda mitad del siglo XX.

Los ensayos que se incluyen en este volumen fueron desarrollados en el período 1998-2009 y en casi todos ellos se profundizan y amplían temas que ya había tratado en artículos anteriores. La excepción es el que trata sobre la estructura económica de San Andrés y Providencia, tema relativamente nuevo para mí, y que surgió del hallazgo afortunado de una valiosa información sobre la estructura de la producción de las islas en 1847.

Hay dos grandes temáticas que están presentes en los ensayos incluidos en este libro, excluido de este análisis San Andrés y Providencia. El primer aspecto que hay que resaltar es el papel central de Cartagena en la economía colonial costeña y durante las primeras décadas del siglo XIX. Los primeros cinco artículos de esta compilación se refieren, principalmente, a la economía cartagenera y a su relación con su entorno rural y con el interior andino en el período colonial. Luego se discute la crisis de la ciudad después de la independencia, cuando perdió importancia militar y portuaria, y su recuperación a comienzos del siglo XX, hasta alcanzar una posición secundaria dentro de la economía nacional.

El segundo tema que está presente en este libro, desarrollado en los ensayos seis a nueve, es el creciente rezago de la economía de los departamentos del Caribe con respecto a los del interior a medida que avanzó el siglo XX. Aquí se

sostiene que la causa principal para ese resultado se encuentra en los efectos macroeconómicos de la expansión cafetera de la primera mitad del siglo XX, que le quitó competitividad a las exportaciones diferentes a las del café. Para caracterizar esa situación se discute la hipótesis de la enfermedad holandesa y se ilustra, en forma detallada, en el caso del banano, que se producía en el Departamento del Magdalena. Por supuesto, hubo otros factores y en uno de los ensayos se argumenta que la recomposición del sistema nacional de transporte influyó negativamente, cuando se generalizaron las carreteras y el transporte automotriz, con el consecuente abandono del río Magdalena. Así mismo, el centralismo y la alta tasa de crecimiento demográfico de la región Caribe a lo largo del siglo XX, limitaron sus posibilidades de crecimiento económico.

Así como se presentan varios factores que considero que influyeron en el rezago económico de la costa Caribe, también descarto uno que se ha discutido de manera marginal, o en torno a casos específicos como el de la Fábrica de Tejidos Obregón, a la cual le dediqué uno de los ensayos. Me refiero a la supuesta falta de capacidad empresarial en la región debido a razones culturales. También en el artículo “Bajo el signo del cóndor: empresas y empresarios del Caribe colombiano, 1982-2009”, se documenta como esas razones culturales no parecen haber sido un factor relevante para el rezago de la economía costeña en el siglo XX.

Antes de finalizar este prólogo, quiero reconocer todo lo que ha significado para mí la amistad y camaradería intelectual de Eduardo Posada Carbó y Haroldo Calvo Stevenson, con quienes, de manera constante, he intercambiado ideas y opiniones que han hecho más placentera la tarea de avanzar en la construcción de una nueva visión de la historia económica de la costa Caribe. A lo largo de los años he encontrado en sus consejos, comentarios, críticas y discusiones sobre mis trabajos, una ayuda invaluable para mejorarlos. También los diálogos con muchos amigos han enriquecido mi conocimiento sobre el Caribe nuestro. En particular estoy muy agradecido con Alberto Abello Vives, Gustavo Bell, Humberto Mora, Fabio Sánchez, Roberto Steiner, Adelaida Sourdís, Gerardo Ardila, Roberto Luis Jaramillo, Weildler Guerra, Jaime Bonet, Carlos Dávila, Roberto Burgos Cantor, Salomón Kalmanovitz, Miguel Urrutia y Jorge García García. No puedo terminar sin referirme a la diaria interacción intelectual con mis compañeros del Centro de Estudios Económicos Regionales, CEER, del Banco de la República en Cartagena. Las diferencias y controversias que siempre hemos tenido al interior del grupo

tal vez no nos hayan llevado a cambiar nuestros puntos de vista, pero sí a clarificarlos. A todos ellos les expreso mi enorme gratitud: María Aguilera, Juan David Barón, Leonardo Bonilla, Laura Cepeda, Luis Armando Galvis, Javier Pérez, Julio Romero, Irene Salazar y Joaquín Vilorio.

¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces

I. Introducción¹

EN ESTE TRABAJO SE ESTUDIA LA ECONOMÍA DE CARTAGENA DE INDIAS entre 1751 y 1810, uno de los períodos de mayor crecimiento y prosperidad en toda la historia de la ciudad, que era para entonces uno de los principales puertos fortificados del imperio español en América.

En la primera sección se examina la situación demográfica del puerto a fines del siglo XVIII, así como el avance de las obras destinadas a su defensa. En la siguiente sección se estudia la economía de la ciudad a través de los ingresos fiscales de su caja real, la principal del Virreinato de la Nueva Granada en las postrimerías del siglo XVIII. Para ello se utilizaron las cartas cuentas de la Caja Real de Cartagena que se encuentran en el Archivo General de Indias, en Sevilla. Se trata de una valiosa fuente primaria que hasta la fecha no ha sido suficientemente utilizada para el estudio de la historia económica de la Nueva Granada.

Tal vez el área en la cual en las últimas décadas se han hecho estudios que han ampliado más los conocimientos sobre la historia económica de las colonias de España en América es el de la historia fiscal. Los trabajos pioneros de los profesores Herbert S. Klein y John J. TePaske han sido de enorme importancia en este sentido². Estos autores y sus asociados han publicado las cartas cuentas de las cajas reales de buena parte de las colonias de España en América, incluidas Nueva España, Perú, Bolivia, Ecuador, Chile y Río de la Plata³.

¹ Una primera versión de este trabajo se publicó en Johanna von Grafestein Gareis (coordinadora), *El golfo-Caribe y sus puertos*, tomo I, México, D.F., Instituto Mora, 2006.

² Herbert S. Klein y John J. TePaske. *Ingresos y egresos de la Real Hacienda en Nueva España*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1986 y 1988; Herbert S. Klein and John J. TePaske. *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1982, vol. 1 (Perú), vol. 2 (Bolivia), vol. 3 (Chile and Río de la Plata); Alvaro Jara and John J. TePaske, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in América*, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1990, vol. 4 (Ecuador).

³ Las cartas cuentas relacionaban todos los ingresos (cargos) y todos los egresos (datos). En el Archivo General de Indias, en Sevilla, España, se encuentra la información anual de las cartas cuentas para casi todas las cajas reales de América durante el período colonial.

Las series de los ingresos y egresos fiscales anuales que se obtienen a partir de las cartas cuentas son de enorme utilidad, ya que por su calidad, continuidad y cobertura, permiten reconstruir la evolución económica global para una era en la cual las estadísticas eran muy escasas. Por ejemplo, en un trabajo reciente Herbert S. Klein utilizó los datos fiscales para determinar la evolución, desde 1680 hasta 1809, de las economías de México, Perú y Bolivia⁴.

Infortunadamente, en su ambicioso proyecto Klein y TePaske no incluyeron al Virreinato de la Nueva Granada. El presente ensayo hace parte de un trabajo más amplio, iniciado con el fin de llenar ese vacío. Para ello hemos recopilado la información acerca de los ingresos de todas las cajas reales del Virreinato de la Nueva Granada en el territorio de lo que hoy es Colombia en el período 1760-1800⁵.

Cartagena de Indias fue la principal caja real del Virreinato de la Nueva Granada desde el punto de vista de los ingresos totales obtenidos. En este artículo analizaremos la evolución de los ingresos fiscales de Cartagena desde 1751 hasta 1810. Uno de los aspectos más sobresalientes de las finanzas virreinales de la Nueva Granada fueron las enormes transferencias que el resto de las cajas reales tuvieron que hacerle a sus puertos caribeños y, en especial, a Cartagena. Esas transferencias, conocidas como situado, representaron una carga onerosa para las provincias de uno de los Virreinos más pobres de América. A su vez, para el puerto de Cartagena el situado se convirtió en un sustento vital, no sólo de sus finanzas públicas sino de toda su economía.

Luego se aborda el tema del contrabando en el Caribe neogranadino, asunto que llevó a muchas controversias durante el período colonial. En esa sección se presentan algunos cálculos acerca de su incidencia. También se realiza un ejercicio contrafactual con el fin de estimar los valores máximos posibles para el tamaño del contrabando dentro de la economía virreinal y sus provincias caribeñas. Ello nos permite contrastar la relevancia del contrabando con respecto a la de los situados que recibió Cartagena para financiar sus fortificaciones y tropas.

Finalmente, se discuten distintas hipótesis en torno a la pregunta: ¿Por qué no prosperaron las plantaciones en el Caribe neogranadino? Éste es uno de los grandes interrogantes de la historia económica de la región Caribe. Como veremos, a finales del imperio español el comerciante criollo José

⁴ Herbert S. Klein. *The American Finances of the Spanish Empire, Royal Income and Expenditure in Colonial Mexico, Peru, and Bolivia, 1680-1810*, USA, University of New Mexico Press, 1998, p. xi.

⁵ La información se obtuvo del Archivo General de Indias en Sevilla, España, en el verano de 1998. Dicha investigación fue financiada por el Banco de la República.

Ignacio de Pombo, principal luz intelectual del Consulado de Comercio de Cartagena, se ocupó de este tema haciendo énfasis en los efectos negativos del sistema tributario imperial. Sin embargo, la respuesta que aquí presentamos le da más énfasis a la dotación natural de factores que a los efectos de las políticas imperiales. Esta discusión es importante porque pone de presente, aún más, lo crucial que fue para el Caribe neogranadino la economía militar de Cartagena de Indias.

La consideración anterior permite que en las conclusiones se presente una respuesta al interrogante que orienta todo este trabajo: ¿cuál era la base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces?⁶

II. Población y defensas

El único censo general de población realizado en la Nueva Granada durante el período colonial fue el de 1777-1778. En ese censo, la provincia de Cartagena tenía una población de 118.242 habitantes, el 14,2% de la población del territorio de lo que hoy es Colombia. La capital de la provincia, Cartagena de Indias, con 13.690 habitantes, era en ese momento el segundo centro urbano del Virreinato, pues sólo Santafé de Bogotá, con 16.002, la superaba en población⁷.

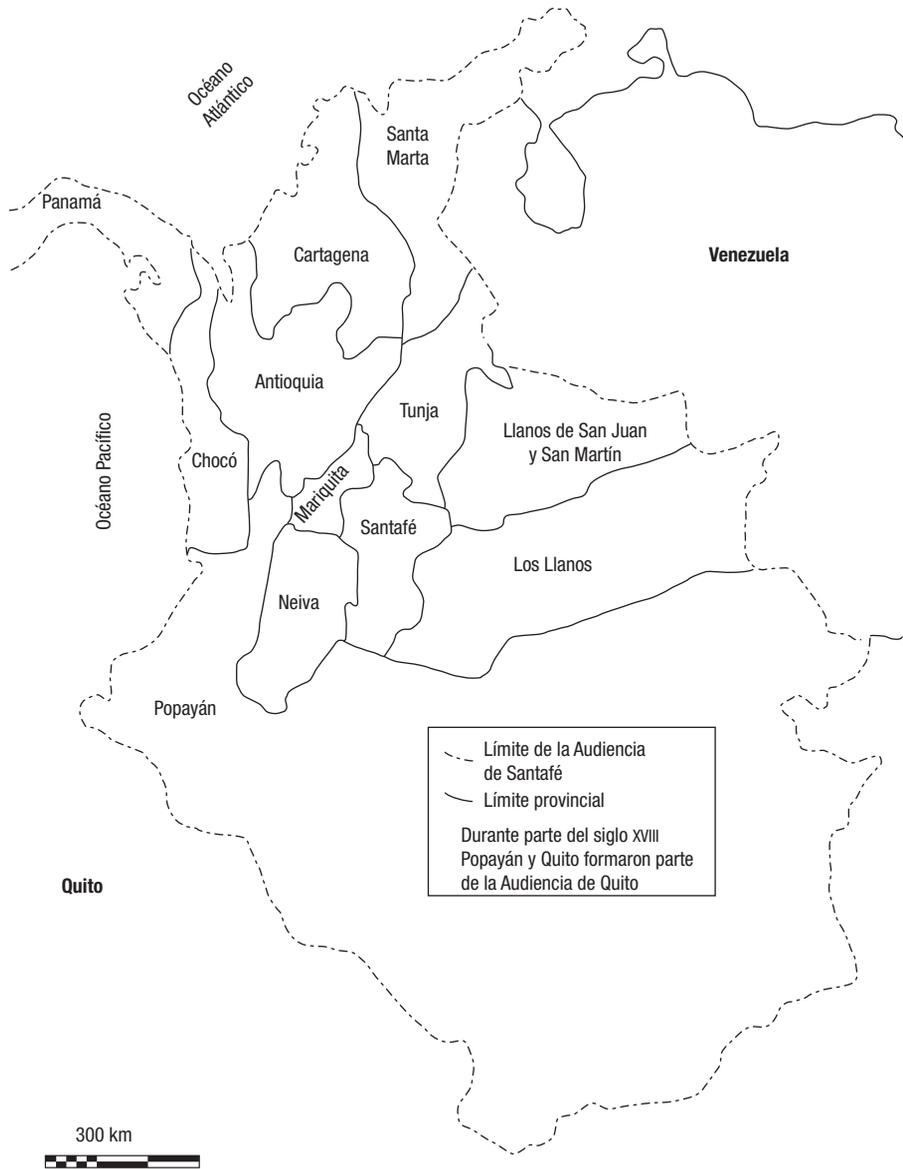
La población de Cartagena de Indias creció rápidamente a lo largo del siglo XVIII debido a la prosperidad de la economía local, especialmente en las décadas inmediatamente anteriores a la independencia. En el censo de población de 1777 el mayor número de habitantes se clasificó en la categoría de “libres de todos los colores”, que incluía a los negros libres, mulatos, mestizos y zambos. Los blancos representaron el 31,2% y los esclavos el 18,9% de los habitantes de la ciudad⁸. Entre los blancos, las ocupaciones principales eran el comercio y la carrera militar, lo cual refleja bien la función principal de la ciudad: la de ser un puerto fortificado.

⁶ El concepto de base económica se utiliza en economía regional con un significado muy preciso: la base económica de una región o ciudad la constituyen aquellas actividades que determinan el comportamiento económico global. Las demás actividades, o no básicas, derivan su comportamiento del de las primeras. Típicamente la base económica se identifica con el sector exportador de bienes y servicios.

⁷ Hermes Tovar et ál. *Convocatoria al poder del número. Censos y estadísticas de la Nueva Granada, 1750-1830*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1994, p. 289.

⁸ Adolfo Meisel Roca y María Modesta Aguilera. “Cartagena de Indias en 1777: un análisis demográfico”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, vol. XXXIV, núm. 45, 1997, p. 31.

Mapa 1. Provincias de la Nueva Granada (siglo XVIII)



Fuente: Marta Herrera. "Las divisiones político-administrativas del Virreinato de la Nueva Granada a finales del período colonial", *Historia Crítica*, núm. 22, julio-diciembre, 2001, p. 89.

Cartagena era el epicentro del comercio exterior legal, y buena parte del ilegal, en el norte de Sudamérica, y a través de su puerto se embarcaba hacia España la plata del Perú y Bolivia y el oro de la Nueva Granada. Por ello, la

ciudad resultó siempre muy atractiva para los piratas de distintas nacionalidades que merodeaban el Caribe.

En el siglo XVI la ciudad fue atacada y saqueada varias veces por piratas ingleses y franceses: Robert Baal (1542), Martín Cote (1559), John Hawkins (1568), Francis Drake (1586). Como resultado, las autoridades españolas se vieron obligadas a diseñar una estrategia defensiva y tuvieron que construir una serie de fortificaciones a lo largo de la bahía.

A comienzos del siglo XVII, se empezaron a construir murallas alrededor de toda la ciudad. Para 1638, Cartagena de Indias estaba ya casi completamente rodeada por baluartes y murallas que la protegían⁹. Sin embargo, durante el resto del período colonial se continuaron los refuerzos y ampliaciones de las defensas de la ciudad casi hasta los años de la independencia, por ejemplo, la construcción de las bóvedas en 1795 (véase el Mapa 2).

La edad dorada de las construcciones militares en Cartagena fue la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la corona española, preocupada por la toma de La Habana en 1762 por los ingleses, invirtió en fortificaciones adicionales y reforzó las existentes¹⁰. Para 1810, en las postrimerías de la era colonial, Cartagena contaba con un magnífico sistema defensivo. La principal entrada a la bahía, la de Bocagrande, había sido sellada con una muralla submarina o escollera, que impedía el paso hacia la bahía entre la isla de Tierrabomba y la península de Bocagrande. Esta impresionante obra de ingeniería civil, aún visible en la actualidad desde el aire, se construyó entre 1762 y 1768¹¹. Como resultado, para poder entrar a la bahía los barcos tenían que ingresar por el canal de Bocachica, que estaba defendido por los fuertes ubicados a cada lado del mismo, San Fernando y San José.

Adicionalmente, entre San Fernando y San José se tendía una cadena de hierro sumergida que entorpecía el ingreso de los barcos que se arriesgaban a recibir en sus flancos el fuego cruzado de las baterías ubicadas en los dos fuertes. En caso de que una flota atacante pudiera forzar su ingreso por Bocachica, dominando sus fortalezas, todavía tenía que enfrentarse a los fuertes que estaban ubicados a la entrada de la bahía interior para, al final, encontrarse con una ciudad completamente amurallada y protegida por el

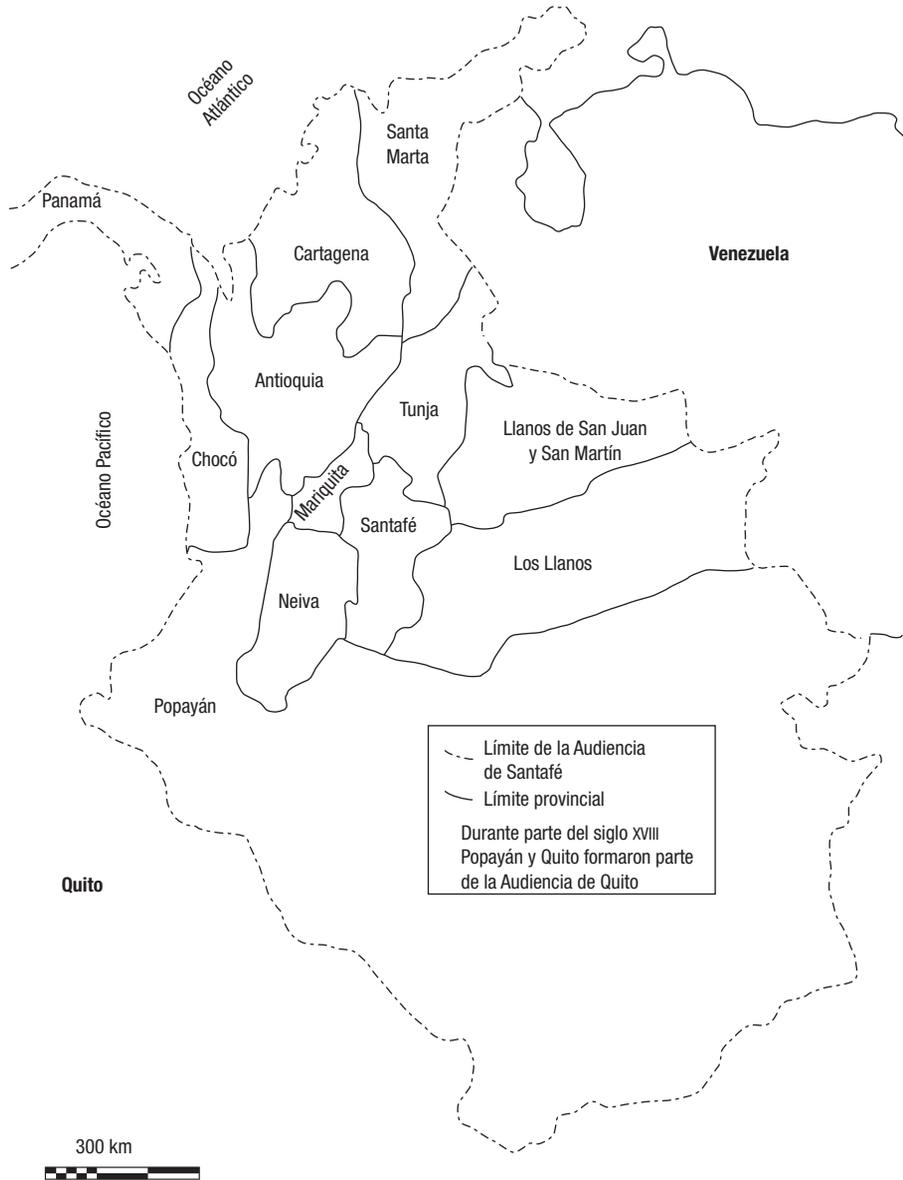
⁹ Rodolfo Segovia. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1987, p.24.

¹⁰ *Ibid.*, pp. 55-79.

¹¹ Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1979, p. 153.

flanco oriental por el imponente Castillo de San Felipe, ubicado cerca de la puerta de entrada al casco urbano desde la tierra firme.

Mapa 2. Cartagena de Indias y su bahía a fines del siglo XVIII



Fuente: Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, 1979.

Cuando en 1741 una flota naval inglesa de 124 navíos, bajo el mando del almirante Edward Vernon, atacó a Cartagena, los castillos de Bocachica fueron casi completamente destruidos y los invasores lograron entrar a la bahía. Las fuerzas atacantes estaban compuestas por 15.000 marineros y un ejército de 8.000 soldados. Solamente 3.000 hombres defendían la plaza.

Los sitiadores perdieron varios cientos de hombres en un fracasado intento por tomarse el Castillo de San Felipe. Esta derrota, sumada a la demora de más de una semana que tuvieron los invasores tratando de forzar su paso por Bocachica, resultó fatal para los ingleses, ya que al pasar el tiempo las enfermedades tropicales empezaron a diezmar la tropa. Vernon tuvo que retirar su flota sin haber podido tomarse la ciudad y con un saldo de 8.000 bajas¹². La efectividad del sistema defensivo de la ciudad había quedado demostrada.

A finales del siglo XVIII Cartagena era el principal puerto fortificado del imperio español en el Caribe, después de La Habana. Para su defensa, sin embargo, la ciudad requería no sólo de sus magníficas fortificaciones, sino también de la presencia permanente de un cuerpo de soldados profesionales. En las décadas finales del período colonial Cartagena contó con un regimiento fijo compuesto por soldados y oficiales peninsulares y criollos. Por ejemplo, en la década de 1770 ese regimiento estuvo compuesto por más de 800 hombres¹³.

La economía cartagenera fue muy dinámica en la segunda mitad del siglo XVIII por varias razones. En primera instancia, las numerosas construcciones militares que se realizaron durante este período fueron una fuente de empleo, por la gran demanda de mano de obra y de trabajadores calificados que ellas implicaron. Las numerosas guerras internacionales que enfrentaron a España con Francia e Inglaterra en el período 1740-1810, y el valor estratégico de este puerto hicieron necesario reforzar las defensas de Cartagena. Por eso, en la segunda mitad del siglo XVIII, la ciudad vivió el período de mayores inversiones en fortificaciones y defensas militares (véase Cuadro 1)¹⁴. Solamente la cons-

¹² Julian de Zulueta. "Health and Military Factors in Vernon's Failure at Cartagena", *The Mariner's Mirror*, vol. 78, núm. 2, 1992.

¹³ Juan Marchena. *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982, pp. 168-169.

¹⁴ La mayor parte de esas obras de fortificación las dirigió el ingeniero militar Antonio de Arévalo, quien trabajó en Cartagena entre 1742 y 1800. En ese último año murió a la edad de 80 años. Véase Juan Manuel Zapatero. "El ingeniero militar de Cartagena de Indias. Don Antonio de Arévalo, 1742-1800", *Anuario de Estudios Americanos, 1742-1800*, tomo XXXVIII, 1981.

trucción de la Escollera de Bocagrande costó 1.500.000 pesos, es decir, más o menos el 5% del PIB del Virreinato de la Nueva Granada¹⁵.

Cuadro 1. Obras militares realizadas en Cartagena (1750-1810)

Bajo la dirección de Antonio de Arévalo:	
1) La batería colateral de San Felipe de Barajas.	1762-1769
2) La escollera de la marina, entre los baluartes de Santo Domingo y Santa Catalina.	1765
3) La batería del Ángel de San Rafael en el cerro del Horno, Tierrabomba.	1762-1776
4) La batería de San Juan de Francisco de Regis y de Santiago, colaterales al Castillo de San Fernando de Bocachica.	1762-1769
5) El espigón de la Tenaza.	1779-1780
6) El dique (escollera) que cierra a la Bocagrande de la bahía.	1771-1778
7) Los edificios militares conocidos como "Las Bóvedas".	1789-1798
8) Hornabeque de Palo Alto, la Boquilla.	iniciado en 1779
Otras obras militares del período:	
1) Castillo de San Fernando de Bocachica.	1752-1759
2) Fuerte Batería de San José de Bocachica.	1751-1759
3) Santa Bárbara de Bocachica (se empezó y no se terminó).	1753

Fuente: Rodolfo Segovia, *Las fortificaciones de Cartagena. Estrategia e historia*, Bogotá, El Ancora Editores, 1996, y Eduardo Lemaitre. *Historia general de Cartagena*, Bogotá, Banco de la República, 1983, tomo 2.

El crecido número de militares que residían en forma permanente en la ciudad se constituyó en una fuente de ingresos y de demanda derivada para diversas ramas de la economía local.

Finalmente, es necesario señalar que Cartagena se beneficiaba por tener el monopolio del comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada, razón por la cual, a través de su puerto, debía ingresar o salir la carga que se comerciaba con España o con otros virreinos. Como resultado de lo anterior, Cartagena obtenía los recaudos por concepto de derechos de aduana que correspondían a todo el comercio ultramarino del Virreinato, los cuales ingresaban a la caja real de la ciudad. Estos impuestos correspondían a todo el Virreinato, pero durante este período se gastaba en atender las necesidades militares de Cartagena.

En contraste con la vitalidad económica de Cartagena, hacia fines del período colonial, su transpaís se encontraba escasamente poblado, con casi ninguna producción para los mercados externos y con el grueso de su actividad dirigida a atender los principales mercados regionales, los de Cartagena y Mompox. Por

¹⁵ Germán Colmenares. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1989, p. 112.

ello, la presencia de esclavos en las áreas rurales de la provincia de Cartagena fue muy limitada. Por ejemplo, en 1777 los esclavos representaron sólo el 6,7% de la población de la provincia, si se excluye al puerto de Cartagena¹⁶.

Es claro que la vitalidad de la economía cartagenera, en las últimas décadas del siglo XVIII, no se debía a su transpaís. Todo lo contrario, la limitada producción agraria comercializada se originaba en la demanda de consumo de Cartagena que, como ya se mencionó, era el segundo centro urbano del Virreinato desde el punto de vista demográfico, después de Santafé. ¿Pero de qué dependía el dinamismo económico de este puerto caribeño? Para algunos historiadores, la prosperidad de la economía cartagenera y, en general, de las provincias caribeñas del Virreinato de la Nueva Granada, estaba basada en el comercio de contrabando proveniente de las potencias extranjeras que ocurría a lo largo de su extenso litoral. En la cuarta sección presentaremos los estimativos que se han dado sobre el tamaño del contrabando en la Nueva Granada y haremos un sencillo ejercicio contrafactual con el fin de poner esas cifras en un contexto adecuado.

III. El situado: la base económica de Cartagena de Indias, 1751-1810

Entre 1751 y 1810, los ingresos fiscales netos de Cartagena de Indias crecieron a una tasa excepcionalmente alta, pues en promedio lo hicieron al 2,8% anual (véase Gráfica 1)¹⁷. En dicho período se pueden detectar tres fases. La primera, se extiende desde aproximadamente 1751 hasta 1769. En esta etapa inicial la tasa anual promedio de crecimiento de los ingresos fiscales netos fue de 2,1%. En la siguiente fase, 1770-1785, esa tasa de crecimiento fue de 6,7% anual. Finalmente, entre 1786 y 1810, los ingresos netos fiscales de la ciudad se estancaron en un nivel históricamente elevado, pero con amplias fluctuaciones de un año a otro.

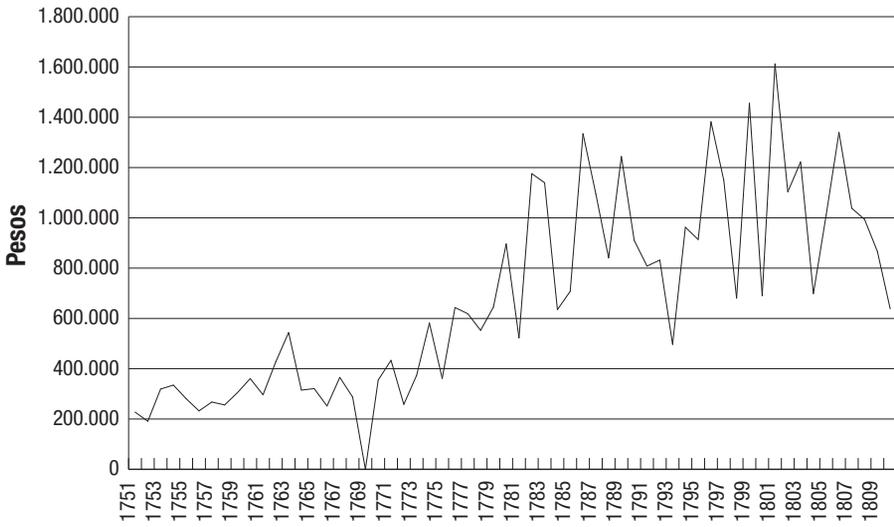
¿Qué factores explican el rápido crecimiento de los ingresos fiscales de Cartagena en las décadas finales del período colonial? Hay por lo menos cinco factores que pueden ayudar a explicar ese crecimiento: 1) la inflación, 2) el aumento de la población, 3) los aumentos en el ingreso per cápita, 4) los aumentos

¹⁶ Meisel y Aguilera, óp. cit., p. 32 y cálculos del autor.

¹⁷ Las cartas cuentas incluían tanto flujos como acervos, así como transferencias de fondos en tránsito hacia otras cajas reales, razón por la cual es necesario depurar la información que éstas traen para llegar a los ingresos netos. Para ese efecto hemos eliminado de los ingresos totales las transferencias, los saldos de años anteriores, los depósitos de distintos tipos, así como los impuestos adeudados. En esta materia he seguido de cerca las sugerencias de Herbert S. Klein. "Structure and Profitability of Royal Finances in the Viceroyalty of the Río de la Plata", *Hispanic American Historical Review*, vol. 53, núm. 3, 1973.

en el grado de presión fiscal y 5) el aumento en los subsidios llegados de otras regiones. A continuación discutiremos acerca de las posibles contribuciones de cada uno de los factores mencionados.

Gráfica 1. Ingresos fiscales netos de la Caja Real de Cartagena (1751-1810)



Fuente: Archivo General de Indias y cálculos del autor.

Los estudios sobre el comportamiento de los precios durante el período colonial en la Nueva Granada son muy escasos. El único índice de precios disponible para el siglo XVIII es el que construyó Alberto Pardo. Dicho índice muestra que en el período 1753-1804 la tendencia de largo plazo en los precios fue bastante estable, con una inflación promedio de cero¹⁸. Por lo tanto, no hay evidencia para afirmar que el aumento en los ingresos fiscales netos de la caja real cartagenera fue un fenómeno monetario, es decir, fruto de la inflación.

Entre los historiadores económicos hay un consenso muy amplio en el sentido de que, antes de la revolución industrial de fines del siglo XVIII, la tendencia del ingreso per cápita en el largo plazo era al estancamiento¹⁹. Por lo tanto, en este trabajo supondremos que la tasa de crecimiento del ingreso

¹⁸ Alberto Pardo Pardo. *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1972, p. 221. Para calcular la tendencia de los precios entre 1753 y 1804 se excluyeron los valores correspondientes a 1797 y 1798, los cuales son valores extremos, tal vez como resultado de errores de transcripción.

¹⁹ Robert Lucas. "The Industrial Revolution: Past and Future", *The Forum Public Policy Lecture Series*, USA, 1996, p. 11.

per cápita de los cartageneros en el siglo XVIII no tuvo una tendencia a crecer en el largo plazo, sino que se mantuvo estable.

Ello implica que sólo nos quedan tres posibles explicaciones para el crecimiento de los ingresos fiscales per cápita de Cartagena en el siglo XVIII: el crecimiento de la población, el crecimiento de los subsidios totales provenientes de otras cajas reales y el aumento en la presión fiscal. Veamos qué sucedió con cada una de estas variables.

En las décadas anteriores a la independencia, la población de Cartagena aumentó a un ritmo considerable, sobre todo para lo que eran las tasas de crecimiento de la población en esa época. Mientras que, como ya se vio, en el censo de 1777 la ciudad registró 13.690 habitantes, ya para 1810 éstos habían aumentado a 25.000²⁰. Ello implica que la tasa de crecimiento promedio anual de la población cartagenera entre 1777 y 1810 fue de 1,8%. Por lo tanto, y suponiendo que el ingreso per cápita y la presión fiscal permaneció constante, una buena parte del aumento en los ingresos fiscales per cápita ocurrió como resultado del aumento en la población. Sin embargo, los ingresos fiscales crecieron a una tasa anual que estuvo 1,0% por encima del aumento anual de la población. Ese 1,0% restante vendría a estar explicado básicamente por el aumento en los subsidios per cápita provenientes de otras cajas reales a través del situado, que era como se conocían los recursos enviados a Cartagena para financiar los gastos militares para los cuales los recursos locales resultaban insuficientes²¹. Por su parte, el situado creció a una tasa anual promedio de 2,7% en el período 1751-1810²².

²⁰ Manuel Ezequiel Corrales. *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena*, Bogotá, Imprenta Raimundo Rivas, 1883, p. 368.

²¹ La mayor parte del situado que llegaba a Cartagena de Indias provenía del resto del Virreinato de la Nueva Granada. De la información disponible en las cartas cuentas correspondientes a Cartagena no es posible trazar el origen del situado, ya que esa información normalmente no se especificaba. Sin embargo, en el período 1751-1810 en cuatro ocasiones (1757, 1758, 1759 y 1760), se reportaron transferencias recibidas de La Habana por un valor total de 331.017 pesos de plata. Estos fondos muy probablemente provenían del Virreinato de Nueva España de donde se enviaban a Cuba para ser redistribuidos a los distintos sitios del Caribe que recibían el situado.

²² En las décadas finales del XVIII para financiar los gastos militares en la defensa de Cartagena se apeló también a los préstamos exigidos a los comerciantes más prósperos de la ciudad. Debido a que era de hecho un mecanismo confiscatorio, dichos préstamos generaron creciente malestar entre el grupo comerciante asentado en la ciudad. En el apéndice se puede ver que en 1785 los préstamos representaron un total de 386.276 pesos de plata, es decir, una cifra superior a los 346.578 que recibió Cartagena por el situado ese año. Llama la atención que en la lista de comerciantes en mención aparecen los progenitores de varios de los dirigentes de la independencia de la Nueva Granada: Antonio Benito Revollo, padre de José María Benito Revollo, firmante del Acta de Independencia del 11 de noviembre de 1811, Matías Torices, padre de Manuel Rodríguez Torices, mártir de la independencia,

El principal ingreso fiscal que Cartagena recibía de afuera era el situado, el cual se puede ver como el pago que se recibía por los servicios militares “exportados” por la ciudad. Esto implica que los servicios militares constituían la parte principal de la base económica local y que la mayoría de las demás actividades económicas cartageneras se derivaban de ella. Por todo esto, es de esperarse que el situado fuera un factor determinante de la evolución de los recaudos obtenidos de los impuestos sobre las transacciones locales, tales como los que se cobraban sobre el consumo de tabaco, aguardiente y carne. Esto se confirma por medio de una prueba de causalidad de Granger. Dicha prueba muestra que en el sentido estadístico el situado causó los impuestos locales, pero que los impuestos locales no causaron al situado (véase Cuadro 2)²³.

Cuadro 2. Test de causalidad de Granger (1751-1810)

Rezagos: 1
Observaciones: 49

Hipótesis nula	Estadística-F	Probabilidad
Los impuestos locales no causan, en el sentido de Granger, al situado	1,52	0,23
El situado no causa, en el sentido de Granger, los impuestos locales	6,27	0,02

Nota: para el situado se usó un promedio móvil de tres años, pues la serie tiene fluctuaciones bruscas.

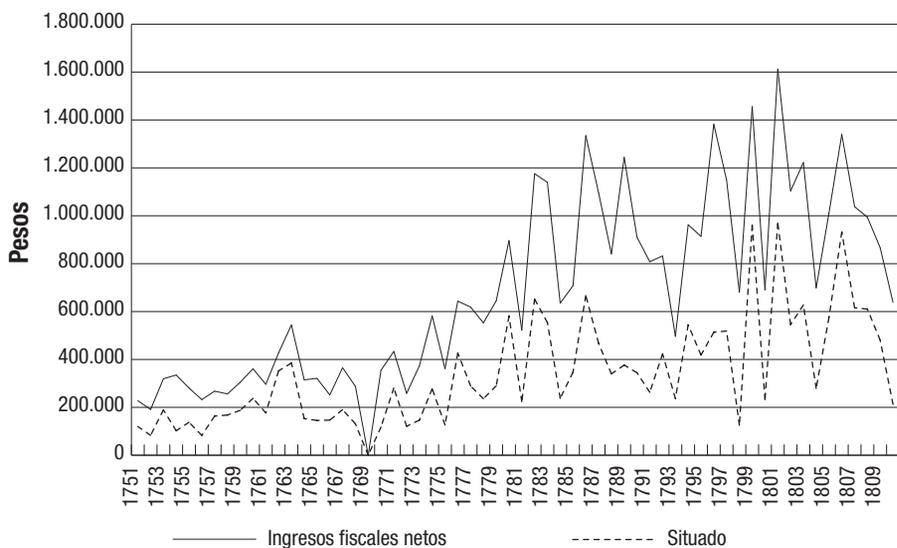
En la segunda mitad del siglo XVIII también es probable que se hubiera aumentado la presión fiscal en algún grado, sobre todo a través de los impuestos al consumo de aguardiente y tabaco, los principales impuestos locales, pues los recaudos de estos dos rubros crecieron a una tasa anual promedio de 3,0%.

Del análisis anterior se desprende el enorme peso del situado en las finanzas públicas de Cartagena en las postrimerías de la era colonial. En la Gráfica 2, se observa que en la segunda mitad del siglo XVIII el comportamiento global de los ingresos fiscales de la ciudad se asemeja al del situado. En efecto, el coeficiente de correlación entre el situado y los ingresos fiscales totales entre 1751 y 1810 es de 0,91. Durante ese mismo período, el situado representó el 49,6% de los recaudos netos de la caja real de Cartagena.

y Esteban Baltasar de Amador, padre de José María Amador, firmante del Acta de Independencia de 1811 y de Martín José Amador, fusilado en la ciudad en 1815 por patriota.

²³ Utilizando la prueba de Johansen se encontró que para el período 1751-1810 los impuestos locales y el situado estaban cointegrados (las dos variables eran integradas de orden uno). Ello implica que entre el situado y los impuestos locales había una relación de equilibrio de largo plazo.

Gráfica 2. Ingresos fiscales netos y situado recibido por Cartagena de Indias (1751-1810)



Fuente: Archivo General de Indias y cálculos del autor.

Es importante analizar el situado que recibía anualmente Cartagena en el contexto de las finanzas de la corona española en América. Empezando en el siglo XVI, la corona instituyó una serie de transferencias periódicas intra-imperiales para el sostenimiento de bastiones militares estratégicos. Muchos de esos sitios eran puertos del Caribe a los cuales se les enviaban recursos para atender el pago de las tropas, los gastos de construcción y el mantenimiento de las fortificaciones, ya que por lo general los recursos locales resultaban insuficientes para cubrirlos en su totalidad.

En las décadas finales del siglo XVIII la ciudad que más se benefició con los recursos del situado fue La Habana, la cual lo recibía del Virreinato de Nueva España vía Veracruz. Nueva España era, en ese momento, el más próspero Virreinato de toda la América Hispánica y también subsidiaba a Santo Domingo, Puerto Rico, Cumaná, Trinidad y, en ocasiones, a Cartagena²⁴.

Las transferencias que recibía La Habana eran cuantiosas. De 1750 a 1799, ese puerto recibió un promedio anual por década de 1.400.000, 1.900.000, 1.900.000, 5.219.000 y 2.674.000 pesos de plata, respectivamente²⁵. En términos per cápita, el

²⁴ Carlos Marichal and Matilde Souto Mantecon. "Silver and Situated: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century", *Hispanic American Historical Review*, vol. 74, núm. 4, 1994, p. 603.

²⁵ *Ibíd.*, p. 603.

subsidio que La Habana recibió del Virreinato de Nueva España fue enorme. Entre 1751 y 1790 el situado per cápita alcanzó a ser de 41 pesos de plata al año²⁶.

Después de La Habana, el segundo puerto caribeño en cuanto al valor del situado asignado fue Cartagena de Indias. Entre 1751 y 1810, la ciudad recibió un situado total de 20.912.677 pesos de plata, lo cual equivale a 19 pesos per cápita al año. Aunque menos de la mitad de lo que recibió La Habana en términos per cápita, estas transferencias fueron de una gran importancia para la economía cartagenera y, en general, para toda la costa Caribe del Virreinato de la Nueva Granada. Ello se observa con claridad si tenemos en cuenta que en ese período el jornal diario de un trabajador no calificado era alrededor de 1,5 reales de plata, razón por la cual el jornal anual debía ser de unos 37,5 pesos de plata²⁷. Es decir, a fines del siglo XVIII, por cada habitante que tenía, Cartagena recibía de otras regiones del Virreinato una transferencia anual equivalente a la mitad del jornal anual de un trabajador no calificado.

En esta época las autoridades españolas en Madrid a menudo se referían a la elite comercial cubana como “los llorones cubanos”, ya que se tenía la percepción de que siempre estaban presionando para obtener mayores privilegios comerciales en razón de las necesidades militares de la isla, especialmente después de la pérdida de La Habana a manos de los ingleses en 1762²⁸. Allan J. Kuethe es de la opinión que la isla de Cuba recibió un tratamiento tan especial por parte de las autoridades españolas que ésta resultó siendo una colonia “malcriada”. En buena medida, lo mismo se podría decir de Cartagena, a la cual las demás provincias de la Nueva Granada, uno de los virreinos más pobres de América, mantenían con grandes sacrificios de su parte. Hasta qué punto el resto del Virreinato resentía las cuantiosas transferencias que debía enviarle todos los años a “los llorones cartageneros”, se hizo evidente una vez se inició el proceso de emancipación de España y se restringió, y en algunos casos se eliminó, el situado de Cartagena²⁹.

²⁶ Cálculos con base en Allan J. Kuethe. “Guns, Subsidies, and Commercial Privilege: Some Historical Factors in the Emergence of the Cuban National Character, 1763-1815”, *Cuban Studies*, 16, 1986, p. 130.

²⁷ Hermes Tovar. *Hacienda colonial y formación social*, Barcelona, Sendai Ediciones, 1988, p. 173.

²⁸ Allan J. Kuethe. “Los llorones cubanos: the socio-military basis of commercial privilege in the American trade under Charles IV”, en Jacques A. Barbier and Allan J. Kuethe. *The North American role in the Spanish imperial economy*, Great Britain, Manchester University Press, 1984.

²⁹ Ya desde 1810 Cartagena empezó a sentir las consecuencias de las restricciones en el envío del situado por parte de las cajas reales de Mompox y Santa Fe, entre otras. El situado que se recibió en 1810, 212.500 pesos de plata, fue el más bajo desde 1798 y sólo un 44,2% del que se obtuvo en 1809. El 3 de noviembre de 1810, Tomás de Andrés Torres, presidente de la Junta Provisional de la ciudad, en

Es bueno enfatizar que el situado no sólo fue el principal motor de la economía cartagenera durante el medio siglo anterior a la independencia, sino que también lo fue para toda la costa Caribe del Virreinato de la Nueva Granada.

De acuerdo con los cálculos del comerciante ilustrado y promotor del Consulado de Comercio de Cartagena, José Ignacio de Pombo, hacia 1805 el Virreinato exportaba 3.500.000 pesos de plata, 3.000.000 en oro y 500.000 en otros productos primarios³⁰. En su inmensa mayoría, las exportaciones de oro provenían de las zonas productoras ubicadas en Popayán, Chocó y Antioquia. Los otros productos incluían cacao del Ecuador, cueros de casi todo el Virreinato, y perlas de Panamá, entre otros productos. A partir de la información con la cual contamos, es prácticamente imposible calcular la participación de la costa Caribe en el total de las exportaciones. Sin embargo, sabemos que el aporte de esta última región a las exportaciones era mínimo. En caso de que consideremos las exportaciones diferentes al oro como las de la costa Caribe, lo cual es una clara sobreestimación de su valor real, la participación de esta región en las exportaciones totales hubiera sido del 12,5%, mucho menos que su participación en la población. Con ese porcentaje

carta al presidente de la Junta del Virreinato de la Nueva Granada expresó su temor por la suerte de la economía cartagenera sin el apoyo del situado, ya que los ingresos locales eran insuficientes para cubrir los gastos de las tropas y el mantenimiento de las fortificaciones requeridas para la defensa de la plaza: "... yo quisiera que se me dijere para el caso de ser bloqueada la plaza, qué recursos son con los que cuenta Cartagena. Desgraciadamente aún los escasos que pudiera prometerse de su propia Provincia se han sustraído. De la que fue capital del Reino, Santa Fe, por sus propias últimas comunicaciones vemos que nada hay que esperar... Con que quedamos reducidos a lo que rinda la Administración de la Aduana y ventas estancadas del casco de Cartagena, y aún estas tristes esperanzas problemáticas, porque no está fuera del orden que nuestros propios puertos y los de los ingleses se cerrasen a nuestro comercio para que por todas partes quedáramos aislados. ¿Cuál sería en tan amarga circunstancia la suerte de Cartagena y de sus habitantes ¡Horroriza el considerarlo! Y no es menos espantoso que después de haber persuadido al Pueblo de sacarlo de la infelicidad y miseria en que esta constituido, seamos nosotros mismos los que lo conduzcamos al precipicio". "Carta de Tomás de Andrés Torres al Presidente de la Suprema Junta Provincial", *Archivo personal de Celedonio Piñeres*, Cartagena. Un año después, José María García Toledo, uno de los dirigentes patriotas más influyentes y que fue fusilado en Cartagena en 1816 por los españoles, expresó sus dudas sobre la conveniencia de que este puerto hubiera declarado su independencia absoluta de España en vez de haber esperado para haberlo hecho conjuntamente con el resto del Virreinato de la Nueva Granada. Consideraba García Toledo, tal vez con algo de razón, que si Cartagena hubiera actuado en concordancia con el resto de las provincias, éstas se hubieran sentido más comprometidas para enviarle el situado, Corrales, óp. cit., p. 369. Como resultado de la reducción en los envíos del situado, durante la llamada Primera República, 1811-1815, Cartagena se enfrentó con una aguda crisis fiscal. En 1812, Manuel Rodríguez Torices, el vicepresidente de la joven república caribeña, se lamentaba que en los dos años anteriores la ciudad sólo recibió 200.000 pesos de situado, mientras sus gastos anuales ascendían a 700.000 pesos, José Manuel Restrepo. *Documentos importantes de Nueva Granada, Venezuela y Colombia*, tomo V, Bogotá, Imprenta Nacional, Bogotá, 1969, p. 64.

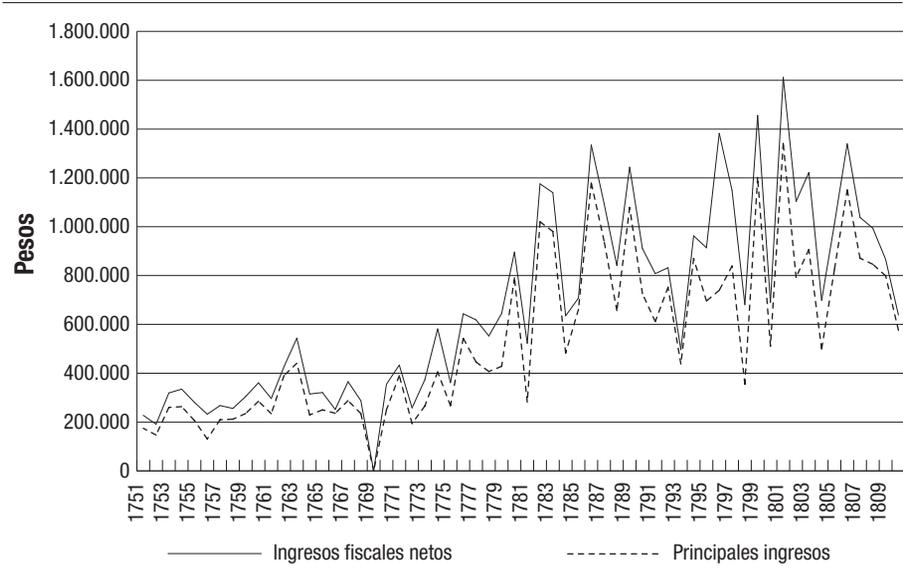
³⁰ Sergio Elías Ortiz (comp.). *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República, 1965, p. 127.

las exportaciones de la costa Caribe arrojan un valor anual de 437.500 pesos de plata, es decir, mucho menos de los 685.369 pesos de plata que se recibieron por concepto de situado en Cartagena anualmente entre 1806 y 1810.

Además, mientras que las exportaciones per cápita del Virreinato eran de sólo un peso y seis reales al año, la costa Caribe recibió dos pesos y cuatro reales per cápita por concepto del situado cartagenero en la primera década del siglo XIX.

Por lo anterior, resulta claro que el elemento clave para entender el funcionamiento de la economía de la costa Caribe de la Nueva Granada, al cierre del período colonial, es el situado que sostenía la economía de Cartagena, su principal centro urbano. Esta ciudad, a su vez, demandaba productos agropecuarios y artesanales, por lo cual resultaba siendo el mercado principal para los escasos productores de un transpaís con una densidad de población mínima.

Gráfica 3. Ingresos fiscales netos de Cartagena de Indias comparados con los principales ingresos (1751-1810)



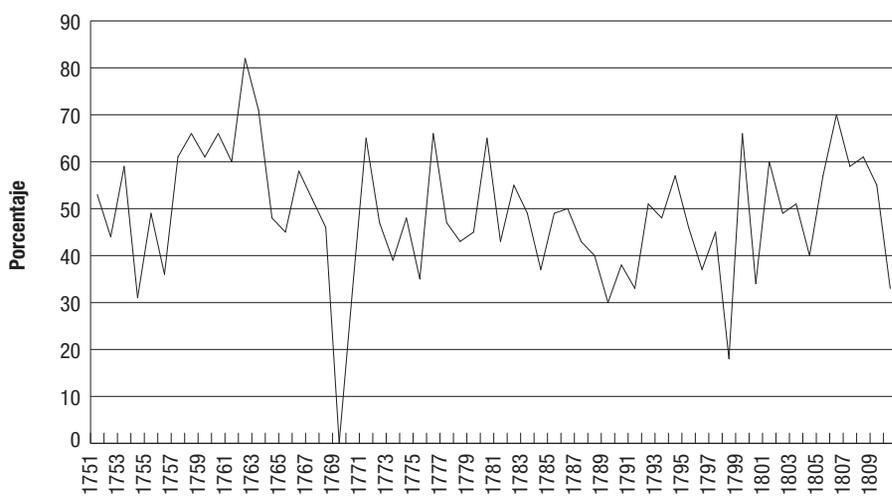
Nora: los principales ingresos era el situado, aguardiente, tabaco, avería, aduana y sisa.

Fuente: Archivo General de Indias y cálculos del autor.

Los más significativos impuestos del fisco cartagenero eran el aguardiente, el tabaco, la sisa y los de aduana (véase Cuadro 3). El coeficiente de correlación entre los ingresos por concepto de estos cuatro impuestos locales, más el situado con los ingresos fiscales, totales es de 0,97. En la Gráfica 3 se observa que en el período 1751-1810 las variaciones y el nivel de los ingresos fiscales netos de Cartagena estaban determinados por el situado y los cuatro impuestos que

acabamos de mencionar. Sin embargo, en algunos años en la década de 1790 esa coincidencia se redujo un poco. La razón es que en esa época los ingresos por la venta de los bienes decomisados a los jesuitas, las llamadas temporalidades, fueron importantes también.

Gráfica 4. Participación del situado en los ingresos totales de Cartagena de Indias (1751-1810)



Fuente: Archivo General de Indias y cálculos del autor.

Tal como se muestra en el Cuadro 3, los impuestos sobre el tabaco, aguardiente, sisa y las aduanas, eran los principales ingresos fiscales después del situado³¹. Sin embargo, es bueno explicar que los costos en que incurría el fisco para cobrar cada uno de estos impuestos eran distintos. Por ejemplo, el recaudo de los impuestos de aduana demandaba muy pocos gastos. Entre 1780 y 1788, sólo el 5,8% de lo recaudado por aduana se gastó para su cobro³². En contraste, para recaudar los impuestos al consumo de aguardiente se gastaron, en el período 1780-1787, el 46,7% de los ingresos por ese concepto³³. Algo similar a esto último ocurrió con el tabaco, para el cual en el período 1779-1782 las erogaciones fueron el 50,3% de los ingresos. Como resultado, los ingresos de aduana eran claramente los ingresos fiscales más importantes de Cartagena después del situado.

³¹ Después de la década de 1780 los impuestos de aduana se consolidaron en un solo agregado. Antes de esa década había varios impuestos al comercio exterior, pero aquí sólo mostramos el de avería, que era el principal.

³² Germán Colmenares. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, Banco Popular, 1989, tomo 1, anexos.

³³ *Ibíd.*

Cuadro 3. Ingresos fiscales de Cartagena de Indias

Período	Aguardiente		Tabaco		Aduana		Avería		Situado		Sisa		Principales ingresos		
	Ingresos	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	Part. %	(8)	Part. %	
	(1)	(2)	(2/1)	(3)	(3/1)	(4)	(4/1)	(5)	(5/1)	(6)	(6/1)	(7)	(7/1)	(2 a 7)	(8/1)
1751-1755	1.353.433	107.832 ²	7,97	-	-	137.947	10,19	632.417	46,73	172.508	12,75	1.050.704	77,63		
1756-1760	1.421.287	99.542	7,00	-	-	87.720	6,17	839.229	59,05	44.818	3,15	1.071.309	75,38		
1761-1765	1.903.733	116.543	6,12	30.657 ³	1,61	144.746	7,60	1.212.175	63,67	40.871	2,15	1.544.992	81,16		
1766-1770	1.259.920 ¹	207.957 ¹	16,51	92.520 ²	7,34	-	-	94.967 ⁴	7,54	585.947 ¹	46,51	27.643 ¹	2,19	1.009.034	80,09
1771-1775	2.008.505	261.902	13,04	174.458	8,69	-	-	96.614	4,81	952.548	47,43	37.444	1,86	1.522.966	75,83
1776-1780	3.355.560	355.091	10,58	292.135	8,71	-	-	88.721	-	1.822.747	54,32	56.331	1,68	2.615.025	77,93
1781-1785	4.180.423	401.975	9,62	316.211	7,56	645.075	15,43	-	-	2.014.018	48,18	48.882	1,17	3.426.161	81,96
1786-1790	5.425.626	578.622	10,66	651.652	12,01	1.097.384 ⁴	20,23	-	-	2.194.629	40,45	60.437	1,11	4.582.724	84,46
1791-1795	4.013.097	208.338	5,19	503.950	12,56	697.566	17,38	-	-	1.885.931	46,99	71.647	1,79	3.367.432	83,91
1796-1800	5.357.909	302.958	5,65	572.256	10,68	376.413	7,03	-	-	2.348.929	43,84	46.581	0,87	3.647.137	68,07
1801-1805	5.647.684	248.188	4,39	572.029	10,13	487.021	8,62	-	-	2.997.262	53,07	60.285	1,07	4.364.785	77,28
1806-1810	4.876.211	204.162	4,19	632.423	12,97	489.898	10,05	-	-	3.426.845	70,28	65.202	1,34	4.818.530	98,82
Total	40.803.388	3.093.110	7,58	3.838.291	9,41	3.793.357	9,30	650.715	1,59	20.912.677	51,25	732.649	1,80	33.020.799	80,93

Notas:

- 1 Solo incluye cuatro años ya que no se encontró información para 1769.
- 2 No incluye 1752.
- 3 No incluye 1764 y 1765.
- 4 No incluye 1788.
- 5 No incluye 1774.

Es bueno resaltar que los ingresos de aduana eran una transferencia adicional que el Virreinato de la Nueva Granada le entregaba a Cartagena³⁴. Decimos esto ya que casi todas las exportaciones e importaciones correspondían a las demás provincias, por lo cual no había ninguna razón para que los ingresos de las aduanas tuvieran que ser gastados en el puerto donde se cobraban. En ese sentido, ese recaudo le correspondía principalmente a las provincias del interior, las cuales se lo cedían a Cartagena.

El impacto principal del situado sobre la economía de Cartagena ocurrió a través del gasto de la caja real. La estructura de esos gastos la mostraremos para un año específico, ya que año tras año se observaban comportamientos muy similares.

Cuadro 4. Gastos de la Tesorería de Cartagena de Indias (1795)

	Pesos	Participación %
Salarios:		
Tesorería y justicia	23.430	3,64
Tropas veteranas	225.518	35,03
Milicias	64.014	9,94
Oficiales militares	24.700	3,84
Inquisición	6.466	1,00
Inválidos	9.042	1,40
Subtotal	353.170	54,86
Trabajos de artillería	6.932	1,08
Fortificaciones	72.232	11,22
Guarda costas	181.923	28,26
Generales y extraordinarios	11.042	1,72
Hospitales	17.724	2,75
Campaña del Darién	760	0,12
Subtotal	290.613	45,14
Total	643.783	100,00

Fuente: Archivo General de Indias y cálculos del autor.

En el Cuadro 4 se presentan los gastos de la caja real de Cartagena en 1795. Casi todas las erogaciones correspondían a los gastos militares directos o indi-

³⁴ Después de la independencia de España, los impuestos sobre el comercio exterior dejaron de ser un ingreso de los puertos donde se cobraban, para entrar a formar parte de los ingresos generales de la nación.

rectos, ya que sólo los de tesorería y justicia e inquisición eran independientes de éstos. La construcción y el mantenimiento de las fortificaciones e infraestructura de artillería representaron egresos correspondientes al 11,22% y 1,08% del total, respectivamente. El mayor desembolso lo constituían los salarios de la tropa y los oficiales, que participaron con el 48,82% del total³⁵. Otros gastos militares fueron la campaña para someter a los indígenas del Darién y el sostenimiento de los guardacostas. Los gastos militares en total representaron el 89,49% de los egresos de la caja real cartagenera.

Los encadenamientos hacia atrás de los gastos militares debieron recaer en buena medida sobre la economía local, pues los salarios se gastaban, en una buena proporción, en bienes y servicios producidos localmente: vivienda, alimentación, diversión, productos artesanales y servicios personales. Como resultado de ello, durante este período Cartagena tuvo un grupo de artesanos bastante dinámico que abastecía al mercado local en diversos campos. En el censo de 1777, se encontraron 499 artesanos en los cuatro barrios para los cuales existe información (no se han encontrado los registros correspondientes al Barrio de Santa Catalina). Los artesanos más numerosos de la ciudad en ese momento fueron, en su orden, los zapateros, carpinteros y panaderos³⁶.

IV. El pecado original de las provincias caribeñas: el contrabando

El 2 de diciembre de 1721 el guardamayor del puerto de Cartagena de Indias, José de Águila, señaló que en el Caribe neogranadino el contrabando estaba tan generalizado que era prácticamente el pecado original del lugar³⁷. En el siglo XVIII, en las discusiones acerca de la economía de la Nueva Granada, el tema del contrabando siempre estaba presente. Incluso algunos altos funcionarios de la corona española le atribuyeron a las consecuencias negativas del contrabando

³⁵ En una investigación acerca de las erogaciones militares de Cartagena de Indias en el siglo XVIII, José Manuel Serrano utilizó la información de la data (egresos) de las cartas cuenta de Cartagena disponibles en el Archivo General de Indias en Sevilla para los años 1700-1788. Su conclusión es que los gastos de la guarnición fija, incluyendo las compañías de artillería, eran la parte principal de los sueldos militares. Entre 1751 y 1788, los pagos por sueldos del Regimiento Fijo representaron el 32,3% de los ingresos fiscales totales de la caja real de Cartagena, véase José Manuel Serrano. “El factor humano en la defensa de tierra firme. Sueldos en Cartagena de Indias, 1700-1788”, *Temas Americanistas*, núm. 16, Sevilla, 2003.

³⁶ Meisel y Aguilera, óp. cit., p. 50.

³⁷ Lance R. Grahn. “Political Corruption and Reform in Cartagena Province, 1700-1740”, *Center Discussion Paper Series*, Center for Latin America, University of Wisconsin-Milwaukee, núm. 88, February, 1995.

el estado de abatimiento económico en que se hallaban estos territorios. Por ello se realizaron numerosos esfuerzos para erradicar el comercio ilegal de las costas neogranadinas.

En 1724, Felipe V destinó dos navíos de la armada española para servir de guardacostas, con base en Cartagena³⁸. Estas embarcaciones estuvieron activas hasta 1732. No están claras las razones por las cuales fueron retiradas del servicio de guardacostas, pero probablemente se consideró que resultaban poco efectivas en relación con los altos costos que generaban. Ese mismo año se empezó a usar una nueva estrategia para combatir el contrabando: el uso de guardas apostados en varios sitios estratégicos del litoral. El sistema se utilizó entre 1732 y 1737, aparentemente con menos éxito aún que los guardacostas³⁹. Otros esfuerzos, terrestres, marítimos o combinados, también resultaron infructuosos para eliminar el contrabando.

En su relación de mando de 1796, el Virrey de la Nueva Granada, José de Ezpeleta, se refirió a lo que en su opinión era el motivo principal por el cual en esta sección del imperio el comercio enfrentaba una situación difícil⁴⁰:

Al principio de esta relación dije que siempre que hubiese un honesto motivo para ir y venir de las colonias extranjeras vecinas, se haría el contrabando sin poderse evitar. Así ha sucedido con motivo del libre comercio de negros, permitido a los nacionales y a los extranjeros. Unos y otros, pero principalmente los primeros, han inundado las Provincias de la costa de géneros y efectos prohibidos, cuya abundancia ha refluído hasta el interior de este Reino.

Cuando en 1795, en una carta enviada al virrey Ezpeleta, los comerciantes cartageneros se quejaron de "... el escandaloso y casi público contrabando que se hace en el día en esta ciudad...", éste les increpó que ello era así por cuanto muchos comerciantes de Cartagena estaban involucrados en ese comercio ilícito⁴¹.

³⁸ G. Earl Sanders. "Counter-Contraband in Spanish America, Handicaps of the Governors in the Indies", *The Americas*, vol. XXXIV, núm. 1, July, 1977, pp. 61-62.

³⁹ *Ibíd.*, p. 63.

⁴⁰ German Colmenares. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, tomo II, p. 237.

⁴¹ Anthony McFarlane. "El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)", *Annuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 6-7, 1971-1972, Bogotá, pp. 107-108.

Debía tener buenas razones el virrey Ezpeleta para lanzar esta acusación. Además, lo generalizado que estaba el tráfico comercial ilegal lo corroboró el destacado comerciante Tomás de Andrés Torres, quien fue primer prior del Consulado de Cartagena, cuando ese mismo año fue arrestado por vender artículos de contrabando. En vez de negar los cargos, se limitó a decir que si el proceder del gobernador era razonable, entonces tendría que arrestar a toda la ciudad, puesto que todo el mundo estaba involucrado en dicho comercio ilícito⁴².

Cuadro 5. Guerras internacionales en las que estuvo involucrada España (1750-1810)

Contra	Periodo
Inglaterra	1762-1763
Inglaterra	1779-1783
Francia	1793-1795
Inglaterra	1796-1802
Inglaterra	1805-1807

Sin lugar a dudas, uno de los elementos que más contribuyó al comercio ilegal de los neogranadinos con las potencias extranjeras fue el de las continuas guerras en que se vio involucrada España, en las décadas finales del siglo XVIII y en los inicios del siglo XIX. Como se observa en el Cuadro 5, en el medio siglo transcurrido entre 1760 y 1810 España estuvo en guerra con Francia o Inglaterra un total de 20 años. Es decir, el 40% del tiempo. En 1800 el comerciante José Ignacio de Pombo, del Consulado de Comercio de Cartagena, y tal vez la persona más ilustrada en temas económicos en el Virreinato, se refirió a las consecuencias de la guerra de 1796-1802 con Inglaterra sobre el comercio exterior de la Nueva Granada en los siguientes términos⁴³.

... cortada la comunicación con la Metrópoli por un efecto de la presente guerra y superioridad del enemigo, escasearon desde luego toda clase de efectos y frutos de Europa y que no habiéndose adoptado ningún medio extraordinario para suplir esta falta, y siendo los comunes expuestos a mil

⁴² Anthony McFarlane. *Colombia Before Independence. Economy, Society, and Politics Under Bourbon Rule*, USA, Cambridge University Press, 1993, p. 159.

⁴³ José Ignacio de Pombo. "Informe del Real Tribunal del Consulado de Cartagena de Indias al Sr. virrey del Reyno sobre el origen y causas del contrabando, sus perjuicios, los medios de evitarlo, y de descubrir los fraudes. Extendido de su orden por don José Ignacio de Pombo, 2 de junio de 1800", en José Ignacio de Pombo, *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986, p. 45.

dificultades y riesgos, el interés de la ganancia y las seguridades que ofrecía el comercio con el enemigo excitaron el contrabando.

El científico alemán Alexander von Humboldt, quien estuvo en Cartagena en 1801, describió con detalle los sitios por donde se introducía el contrabando en las costas del Caribe neogranadino. Explicando cómo se internaban las mercancías ilícitas hacia el río Magdalena señaló⁴⁴:

El contrabando llega al río principalmente: 1) Por las bocas o desembarcando al este de Galerazamba, al pie del volcán que nunca arde, y transportando la mercancía al río. 2) Por San Agustín de Playas Blancas donde uno está muy cerca del mar en el estero y de las islas del Rosario tan cómodamente situadas para el contrabando. 3) A través del Caño Cesar, cerca del Banco saliendo de Riohacha, fuente principal de todo contrabando, a través de Valledupar. Gran cantidad va también directamente por el río Catatumbo desde Riohacha y Maracaibo y hacia Ocaña y Vélez...

Habría que preguntarse qué tan importante era el contrabando desde el punto de vista económico. Casi toda la discusión acerca de este problema está dominada por una literatura anecdótica e impresionista, pero hay muy pocos análisis sistemáticos de las cifras. En parte, es obvio que el carácter clandestino de la actividad contribuye a que existan muy pocos rastros sólidos que permitan establecer, con alguna certeza, un cálculo del tráfico por esta vía. Pero esta dificultad no puede convertirse en un obstáculo para someter los distintos estimativos a un análisis económico riguroso.

Sin lugar a dudas, había un intenso comercio de contrabando en el virreinato de la Nueva Granada, hasta el punto que muchos funcionarios veían a esta región como el principal foco de esa actividad en todo el imperio. Por ejemplo, en sus estimativos sobre el tamaño del contrabando en varios Virreinos el contador general del Consejo de Indias, Tomás Ortiz Landázuri, calculó que en términos de porcentaje el contrabando representaba un mayor volumen con respecto al comercio legal en la Nueva Granada, 80%, que en Perú, 48,8%, o México, 5,1%⁴⁵.

⁴⁴ *La ruta de Humboldt, Colombia y Venezuela*, tomo II, Bogotá, Villegas Editores, 1994, p. 57.

⁴⁵ Miklos Pogonyi. "The Search for Trade and Profits in Bourbon Colombia, 1765-1777", University of New Mexico, Ph.D. Dissertation, 1978, p. 244.

Precisamente con el fin de reducir el contrabando se efectuó la primera e infructuosa creación del Virreinato de la Nueva Granada en 1717. Pero nadie menos que el primer virrey, Jorge de Villalonga (1719-1724), estuvo involucrado en el negocio del contrabando, lo cual refleja la magnitud de la corrupción y las dificultades para ponerle fin a esta práctica⁴⁶.

Algunos analistas llegan a afirmar que el contrabando dominaba toda la economía del Virreinato de la Nueva Granada. Lance Grahn, quien es tal vez la persona que más ha estudiado este tema para la primera mitad del siglo XVIII, dice⁴⁷:

Para utilizar el balance de Mario Bonetti sobre el contrabando en Hispaniola, el contrabando “constituía la base económica de la sociedad” de Nueva Granada a comienzos de la era borbónica.

En el caso de las provincias de Cartagena, Santa Marta y la Guajira, Grahn es igualmente tajante en sus apreciaciones⁴⁸.

El comercio ilegal domina las economías comerciales de las tres provincias caribeñas.

El problema con este tipo de afirmaciones es que aparentemente dicen mucho y a la postre resultan huecas. ¿Qué entiende Lance Grahn por la base económica? Nunca define el concepto y termina siendo más una metáfora que ambienta una percepción bastante subjetiva que una herramienta analítica que ilumina el tema. ¿Qué significa que el contrabando dominaba la economía de las tres provincias caribeñas? ¿Qué representaba más del 50% de su producto interno bruto? Autores como Grahn nunca definen este tipo de aseveraciones en forma rigurosa, razón por la cual es necesario ponderar las cifras disponibles y el significado de éstas dentro del contexto neogranadino, a la luz del orden de magnitudes factibles en sociedades con economías similares.

En el Cuadro 6 se presentan las estimaciones que varios contemporáneos de los hechos hicieron acerca del valor del contrabando en la Nueva Granada en distintos años. El cálculo más alto es el de Pombo y el más bajo el de Humboldt. Sin embargo, este último se refiere a sólo una parte, pero sin duda la principal,

⁴⁶ Lance Grahn. *The Political Economy of Smuggling, Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*, USA, Westview Press, 1997, p. 28.

⁴⁷ *Ibid.*, pp. 8-9.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 29.

del tráfico de exportación ilegal. Ahora bien, ¿cómo saber qué tan precisas son estas cifras? ¿Eran todos los observadores personas desinteresadas que no tenían ningún interés en aumentar o reducir las cifras? Peor aún, incluso si no tenían ningún sesgo, no era fácil saber realmente cuál era la magnitud de algo que era subrepticio. Tomemos el caso de José Ignacio de Pombo. Éste era un comerciante ilustrado y gran conocedor de la economía de la Nueva Granada, como se desprende de los distintos informes que sobre el tráfico ilícito le rindió al Consulado de Comercio de Cartagena. Pero, ¿era su juicio completamente neutral? Como comerciante bien establecido que se beneficiaba de distintos privilegios y gozaba de amplio reconocimiento social e intelectual, no podía verse involucrado en el comercio ilegal, razón por la cual era uno de los damnificados por esta práctica.

Cuadro 6. Cálculos sobre el tamaño del comercio internacional de contrabando en el Virreinato de la Nueva Granada

Valor (pesos)	Persona que hizo el cálculo	Fecha	Comentario
2.000.000	Tomás Ortiz Landázuri contralor general Consejo de Indias	Segunda mitad del siglo XVIII	-
3.000.000	José Ignacio de Pombo	1802-1803	La mayor parte en oro.
340.000	Alexander von Humboldt	1801	Oro del Chocó, Barbacoa, Antioquia y Popayán.
3.000.000	Blas de Lezo	1740	Comercio ilegal en la Guajira, probablemente era el total de entrada y salida; es decir, 1.500.000 de importación y 1.500.000 de exportación.
250.000	Vicente Restrepo	1750-1760	-

Fuentes:

- (1) Cifra de Tomás Ortiz Landázuri: Miklos Pogonyi, "The Search for Trade and Profit in Bourbon Colombia, 1765-1777", Ph.D. Dissertation, University of New Mexico, 1978, p. 244.
- (2) Cifra de José Ignacio de Pombo: *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986, p. 62.
- (3) Cifra de Alexander von Humboldt: *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa, 1973, p. 424.
- (4) Cifra de Blas de Lezo: Lance Grahn. *The Political Economy of Smuggling, Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*, USA, Westview Press 1997, p. 49.
- (5) Cifra de Vicente Restrepo en su *Estudio sobre las minas de oro y plata de Colombia*, Medellín, FAES, 1979, p. 171.

Por otra parte, los funcionarios públicos como Blas de Lezo, que estaban dedicados a combatir el contrabando y que a menudo se debieron sentir sin apoyo y sin recursos para lograr sus objetivos tenían un claro incentivo para magnificar el problema que enfrentaban. Por todo lo anterior, es probable que el cálculo del científico alemán Alexander von Humboldt sea el mejor estimativo del valor real de este tráfico. Humboldt se documentaba muy bien para hacer este

tipo de cálculos y, en general, todas las cifras que presenta en sus escritos sobre las colonias españolas en materia de producción, finanzas estatales y población, son bastante acertadas. Como veremos más adelante, el cálculo del valor del contrabando que hacemos en este trabajo se acerca más al de Humboldt que al de los demás contemporáneos que hemos mencionado.

¿Cómo podríamos aproximarnos a un cálculo razonablemente aproximado del valor del contrabando en la Nueva Granada durante el siglo XVIII? Ante la escasez de cifras, una posibilidad es analizar el valor de los decomisos a los contrabandistas por parte de las autoridades virreinales. Lance Grahn obtuvo de los registros de la caja real de los puertos del Caribe neogranadino los valores que le correspondieron al fisco en las ventas de decomisos de contrabando y captura de embarcaciones involucradas en éste. Aunque se presume que sólo un porcentaje reducido del tráfico total de contrabando caía en manos de las autoridades coloniales, si los valores de los decomisos son muy elevados tendríamos una indicación de que el contrabando total era aún mayor.

Lo que muestran las cifras de Lance Grahn es que para el período 1715-1750 los ingresos obtenidos de la venta del contrabando decomisado fueron un elemento importante de las finanzas públicas cartageneras. Hubo un año en que los ingresos de comisos, como se conocían, llegaron a ser el 77,8% de los ingresos fiscales netos. Entre 1715 y 1750, esos ingresos derivados de la interceptación del contrabando representaron, en promedio, el 28,9% de los ingresos netos anuales de la Caja Real de Cartagena⁴⁹.

El análisis de Grahn sólo llega hasta 1765. En este trabajo hemos recopilado las cifras de los comisos y presas de Cartagena hasta 1810 a partir de los registros de la Caja Real.

Curiosamente, en el período 1751-1810 los ingresos provenientes de los decomisos de contrabando sólo representaron, en promedio, el 0,93% de los ingresos netos anuales de la Caja Real cartagenera. La participación más alta de los comisos en este período fue la de 1764, cuando se elevó al 5,8% (véase Cuadro 7 y Gráfica 5).

Sin embargo, es imposible saber si la reducción en las capturas de mercancías de contrabando por parte de las autoridades reflejan una menor efectividad en los controles, como parece pensar Grahn que ocurrió entre 1751 y 1765, o una reducción del tráfico ilícito, como parece pensar McFarlane⁵⁰. En todo

⁴⁹ Lance Grahn. *The Political Economy of Smuggling, Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*, USA, Westview Press, 1997, p. 224.

⁵⁰ Grahn, *ibíd.*, p. 143 y McFarlane, *óp. cit.*, p. 117.

caso, las cifras anteriores no permiten concluir que hubo un gran volumen de contrabando entre 1750 y 1810.

Cuadro 7. Comisos y presas en Cartagena de Indias (1751-1810)

Año	Comisos	Presas	Comisos y presas	Comisos y presas como porcentaje de los ingresos netos de la Caja Real de Cartagena
1751	4.122	0	4.122	1,81
1752	6.019	0	6.019	3,15
1753	2.255	0	2.255	0,70
1754	862	0	862	0,26
1755	522	1.265	1.787	0,64
1756	0	11.864	11.864	5,10
1757	0	351	351	0,13
1758	0	0	0	0,00
1759	3.946	1.240	5.186	1,70
1760	3.513	134	3.647	1,01
1761	385	1.076	1.461	0,49
1762	714	0	714	0,17
1763	2.412	0	2.412	0,44
1764	18.254	0	18.254	5,80
1765	10.066	0	10.066	3,13
1766	0	293	293	0,12
1767	7.475	582	8.057	2,20
1768	0	181	181	0,06
1769	nd	nd	nd	nd
1770	466	0	466	0,13
1771	4.839	0	4.839	1,12
1772	1.547	0	1.547	0,60
1773	0	0	0	0,00
1774	0	483	483	0,08
1775	0	69	69	0,02
1776	3.557	72	3.629	0,56
1777	0	0	0	0,00
1778	3.078	0	3.078	0,56
1779	39	0	39	0,01
1780	0	0	0	0,00
1781	269	0	269	0,05
1782	147	0	147	0,01

Cuadro 7. Continuación.

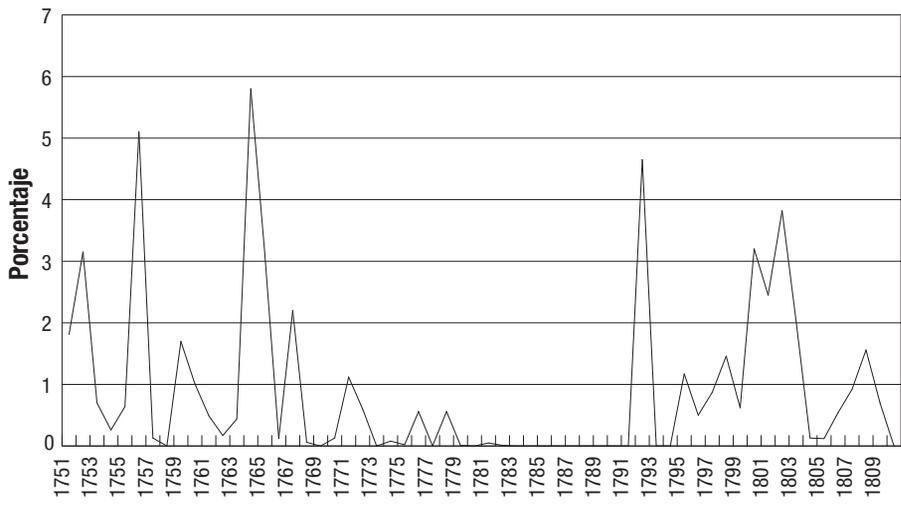
Año	Comisos	Presas	Comisos y presas	Comisos y presas como porcentaje de los ingresos netos de la Caja Real de Cartagena
1783	0	0	0	0,00
1784	0	0	0	0,00
1785	0	0	0	0,00
1786	0	0	0	0,00
1787	0	0	0	0,00
1788	0	0	0	0,00
1789	0	0	0	0,00
1790	0	0	0	0,00
1791	0	0	0	0,00
1792	38.727	0	38.727	4,65
1793	0	0	0	0,00
1794	0	0	0	0,00
1795	10.675	0	10.675	1,17
1796	6.966	0	6.966	0,50
1797	10.034	0	10.034	0,87
1798	9.956	0	9.956	1,46
1799	9.081	0	9.081	0,62
1800	22.114	0	22.114	3,20
1801	39.503	0	39.503	2,45
1802	42.124	0	42.124	3,82
1803	24.852	0	24.852	2,03
1804	939	0	939	0,13
1805	1.185	0	1.185	0,12
1806	7.267	0	7.267	0,54
1807	9.567	0	9.567	0,92
1808	15.521	0	15.521	1,56
1809	6.138	0	6.138	0,70
1810	0	0	0	0,00

Fuente: Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y cálculos del autor.

Hemos considerado conveniente hacer un cálculo del *valor máximo* que pudiera haber alcanzado el contrabando neogranadino a comienzos del siglo XIX, para así establecer cuáles de las cifras que se han mencionado son más factibles. Para ello, realizaremos un sencillo ejercicio contrafactual. Para el estimativo se hace uso de los excelentes trabajos sobre historia económica del Virreinato de la Nueva España, en los que se han hecho cálculos del valor y la estructura del

producto interno bruto⁵¹. Hacia 1800 la colonia de España en América que tenía una economía más próspera y exportaba más era Nueva España (hoy México). Por esa razón, se puede suponer que el comercio exterior total, legal e ilegal, como porcentaje del producto interno bruto de ese Virreinato, que era de 4,5%, establece un tope máximo de cuánto podría haber sido la participación del comercio exterior en el producto interno bruto de la Nueva Granada, uno de los virreinos más pobres y menos exitosos desde el punto de vista de las exportaciones. Los cálculos se presentan en el Cuadro 8.

Gráfica 5. Participación de los comisos y presas en los ingresos netos de la Caja Real de Cartagena de Indias (1751-1810)



Fuente: Cuadro 7.

Cuando se hace el ejercicio usando un PIB per cápita para la Nueva Granada igual al de Nueva España, obtenemos un cálculo superior para el contrabando de 1.156.000 pesos de plata de la época. Ese valor representaba el 2,2% del PIB de la Nueva Granada hacia 1800. Si utilizamos un PIB per cápita para la Nueva Granada ligeramente inferior al de Nueva España, lo cual es razonable, ya que esta última era la colonia más rica de España, resulta un valor máximo de 1.008.938 pesos, o sea el 2,1% del PIB de Nueva Granada. Se trata de valores muy significativos, pero ciertamente no de la magnitud que se desprende de las afirmaciones que aquellos historiadores arguyen, según los cuales el

⁵¹ John H. Coatsworth. *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990.

contrabando “dominaba” la economía neogranadina y, en especial, la de sus provincias caribeñas⁵².

En la medida en que hay un margen de error para el cálculo superior que hemos establecido en 2% del PIB, podemos afirmar, con un amplio rango de confianza, que el verdadero valor de ese máximo estaba ubicado en un intervalo que va del 1% al 3% del PIB.

Cuadro 8. Estimativo contrafactual de los valores máximos probables del contrabando en el Virreinato de la Nueva Granada (hacia 1800)

	Pesos
ESCENARIO I	
Valor del PIB de Nueva Granada suponiendo un PIB per cápita igual al del Virreinato de Nueva España en 1800 (40 pesos de la época).	52.360.000
Valor del comercio exterior de la Nueva Granada suponiendo una participación en el PIB igual a la participación del comercio exterior en el PIB de Nueva España en 1800 (4,3% legal más 0,2% ilegal).	2.356.200
Valor del comercio exterior legal de la Nueva Granada según José Ignacio de Pombo.	1.200.000
Valor del contrabando de Nueva Granada para que el comercio exterior fuera 4,5% del PIB.	1.156.000
Contrabando como porcentaje del PIB de Nueva Granada como resultado del cálculo anterior.	2,2%
ESCENARIO II	
Valor del contrabando de la Nueva Granada si el PIB per cápita era ligeramente inferior al de Nueva España (37,5 pesos per cápita).	1.008.938
Contrabando como porcentaje del PIB de Nueva Granada de acuerdo con el cálculo anterior.	2,1%

Fuentes:

- (1) La población de Nueva Granada hacia 1800 de José Manuel Restrepo. *Historia de la Revolución de Colombia*, Medellín, Editorial Bedout, 1969, tomo I, p. 401.
- (2) PIB per cápita de Nueva España y porcentaje del comercio exterior dentro del PIB, de John Coatsworth. *Los orígenes del atraso, Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos xviii y xviii*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, p.117.
- (3) Exportación legal de Nueva Granada de José Ignacio de Pombo. *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986.
- (4) Tamaño del contrabando en Nueva España de Pogony, óp. cit., p. 244.

Si el cálculo máximo por parte de los contemporáneos que hemos mostrado en el Cuadro 6, el de José Ignacio de Pombo, fuera acertado, entonces tendríamos que el comercio exterior total de la Nueva Granada, legal más ilegal, hubiera sido el 8,6% del PIB del Virreinato. Es decir, casi el doble de la participación que tenía en la Nueva España, la colonia más exitosa del imperio en términos de las exportaciones.

En contraste con esto, el estimativo de Humboldt, 0,7% del PIB, es prácticamente igual al rango inferior del intervalo de confianza de 1% a 3% que

⁵² Lance Grahn. *The Political Economy of Smuggling, Regional Economies of Early Bourbon New Granada*, USA, Westview Press, 1997, p. 29.

hemos propuesto. Es más, consideramos que, analizada toda la evidencia, el valor real del contrabando de Nueva Granada debía estar cerca del margen inferior: 1% del PIB.

Esta cifra debe ser contextualizada. No se trata de decir que no había mucho contrabando en la Nueva Granada en el siglo XVIII o que éste no le hubiera dado jugosas ganancias a quienes lo practicaban y que podían, por lo tanto, sobornar a funcionarios de todos los niveles de la administración imperial. Dentro del comercio exterior de la Nueva Granada era un porcentaje alto y, sobre todo, muy lucrativo. Pero no era la base de la economía virreinal y lo era menos para las tres provincias caribeñas. Afirmamos esto último por cuanto casi todo lo que se exportaba de contrabando era oro y éste provenía mayoritariamente de Antioquia, Chocó y Popayán. Con ese oro dichas provincias compraban en el exterior telas inglesas y otros artículos de consumo que hacían el tránsito por la costa Caribe, pero no se quedaban allí. Obviamente, al darse el comercio de contrabando por sus costas, los habitantes del Caribe tenían una participación en la operación sobre la cual debían obtener unas ganancias marginales, ya que el grueso de éstas probablemente se concentró en los centros de producción mineros. Eso explica por qué, por ejemplo, a pesar de que todos los autores coinciden en que por Santa Marta y la Guajira entraba y salía la mayor parte del contrabando, estas provincias estaban escasamente pobladas y sus habitantes vivían en medio del abandono y la pobreza⁵³.

Hay algunas similitudes entre la discusión sobre la importancia del contrabando en la Nueva Granada y la actual discusión sobre el tamaño del narcotráfico en la economía colombiana contemporánea. En esta última discusión también hay dos tendencias. Una es la que se encuentra entre los enfoques más periodísticos dominados por relatos anecdóticos, que tienden a magnificar la importancia económica del narcotráfico sin realmente cuantificarlo. La otra corriente es la de los economistas, que hacen esfuerzos para superar las dificultades inherentes a la cuantificación de una actividad ilícita y, por medios indirectos, pero explícitos y consistentes, establecen un cálculo. En los estimativos realizados por estos últimos el narcotráfico no supera el 2% del PIB colombiano: Caballero y Junguito, 0,8%, Kalmanovitz, 1,0%, Pontón y Urrutia, 1,2%, Rocha, 0,7%, Steiner, 1,9%⁵⁴. Por supuesto, nadie niega el

⁵³ Celestino Andrés Arauz Monfante. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de Historia, 1984, p. 250.

⁵⁴ Ricardo Rocha. *La economía colombiana tras 25 años de narcotráfico*, Bogotá, Siglo del Hombre Editores, 2000, p. 91.

enorme impacto del narcotráfico en la economía y la sociedad colombianas, pero ciertamente nunca ha sido su base.

A continuación analizaremos un aspecto del Caribe neogranadino que es relevante para entender las fuentes de su vitalidad económica en el siglo XVIII: la debilidad de su sector agroexportador. Dicha debilidad fue una de las principales razones por la cual el situado resultó siendo tan crucial para esta región del Virreinato.

V. ¿Por qué no prosperaron las plantaciones en el Caribe neogranadino?

Fue sólo en las primeras décadas del siglo XX, con el café, que Colombia logró tener por primera vez en toda su historia un sector exportador dinámico y con posibilidades de irrigar ampliamente sus efectos positivos al resto de la economía. En 1912, Colombia ocupó el puesto número 18 entre todos los países de América Latina en el valor de las exportaciones per cápita, superando sólo a Haití y a Honduras. Además, en ese año el valor de sus exportaciones per cápita alcanzó solamente el 31,4% del valor de las exportaciones per cápita promedio de América Latina ¿Por qué se presentó ese mediocre desempeño exportador de Colombia durante el período colonial y el siglo XIX?⁵⁵. Entre los historiadores existe un relativo consenso en el sentido de que fue la abrupta geografía de Colombia, cuyas mejores tierras y más elevadas densidades de población estaban ubicadas en las cordilleras andinas a miles de kilómetros del mar, lo que frenó, durante siglos, su integración con la economía mundial.

Es mucho más complejo entender por qué razones las provincias caribeñas de la Nueva Granada no lograron desarrollar una vigorosa economía de exportación de productos de agricultura tropical, siendo que su topografía es plana y su territorio se extiende a lo largo del Mar Caribe, es decir, que no enfrentaban los obstáculos físicos que frenaron el desarrollo exportador del resto de la Nueva Granada.

Mientras que en las islas del Caribe español, inglés y francés se instauraron economías dominadas por las plantaciones: unidades agrícolas intensivas en capital y mano de obra esclava cuya producción se exportaba a Europa en su mayoría, las costas neogranadinas permanecieron casi deshabitadas y con

⁵⁵ Victor Bulmer-Thomas. *The Economic History of Latin America Since Independence*, USA, Cambridge University Press, 1994, p. 61.

haciendas relativamente pequeñas, desde el punto de vista de la mano de obra involucrada, y con la producción orientada hacia el mercado doméstico.

A finales del siglo XVIII en la isla de Jamaica el tamaño promedio de las plantaciones era de unos 180 esclavos⁵⁶. En contraste, las explotaciones agropecuarias que encontramos por esa época en las provincias de Cartagena y Santa Marta en ningún caso se acercaban a este crecido número de esclavos. Es más, sólo conocemos de un caso en el cual los esclavos de una hacienda eran más de 100, el de la Hacienda San Pablo, ubicada en el Canal del Dique, con 101, y sobran dedos en una mano para contar las que se aproximaban a esa cifra, ya que sólo hay noticias acerca de las haciendas de Santa Rosa, 100 esclavos, y el Hato de Calenturas, 97 esclavos, en ese rango, además de la ya mencionada Hacienda de San Pablo⁵⁷.

Para adentrarnos en este tema repasemos cómo era el poblamiento de la costa Caribe del Virreinato a fines del siglo XVIII. Lo primero que llama la atención es lo poco pobladas que estaban la mayor parte de las zonas rurales. En el Cuadro 9 se presenta la información acerca de la población de las tres provincias en 1777. Como se puede ver, la mayor parte de la población registrada en el censo se incluyó en la categoría residual libres de todos los colores, donde entraban los mestizos, mulatos, zambos y negros libres. También se observa que el porcentaje de esclavos no era muy elevado. Como veremos, buena parte de esos esclavos estaban dedicados a labores urbanas: servicio doméstico, artesanos, transporte, construcción.

Cuadro 9. Población total de las provincias del Caribe del Virreinato de la Nueva Granada (1777)

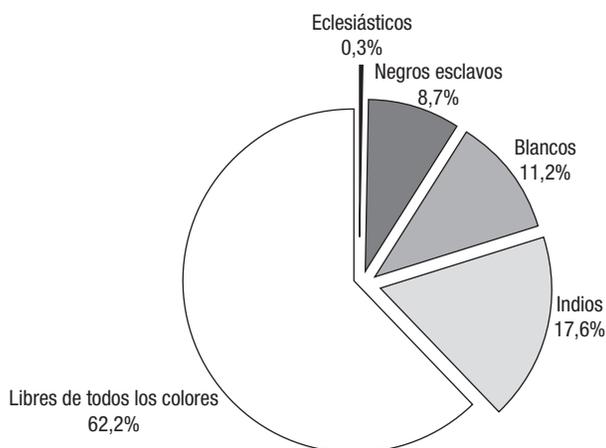
Clasificación	Personas	%
Eclesiásticos	520	0,3
Negros esclavos	14.023	8,7
Blancos	18.197	11,2
Indios	28.553	17,6
Libres de todos los colores	100.822	62,2
Total	162.115	100,0

Fuente: Miguel Urrutia y Mario Arrubla. *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*, Bogotá, Universidad Nacional, 1970, p. 18.

⁵⁶ Robert William Fogel and Stanley L. Engerman. *Time on the Cross, The Economics of American Negro Slavery*, USA, W.W. Norton and Company, 1995, p. 22.

⁵⁷ Hermes Tovar Pinzón. *Hacienda colonial y formación social*, Barcelona, Sendai Ediciones, 1988, p. 117; Adolfo Meisel Roca. “Esclavitud, mestizaje y haciendas en la Provincia de Cartagena, 1533-1851”, en Gustavo Bell (ed.). *El Caribe colombiano*, Barranquilla, Uninorte, 1988, p. 102.

Gráfica 6. Población de las provincias del Caribe del Virreinato de la Nueva Granada (1777)



Fuente: Cuadro 9.

Hay que tener en cuenta que en el censo de 1777 quedaron por fuera muchos pobladores rurales que no estaban bajo el control de las autoridades coloniales, especialmente indígenas que tenían problemas con esas autoridades. De acuerdo con el cálculo de Antonio de Narváez, solamente los guajiros sumaban unas 30.000 personas. Por otra parte, los chimilas de la Provincia de Santa Marta sumaban unos 10.000 individuos, de acuerdo con el estimativo de ese mismo observador⁵⁸.

Incluso si tenemos en cuenta la población Guajira y Chimila no incluida en el censo de 1777, la densidad de población de la costa Caribe neogranadina en esa época era muy baja: menos de 1,5 personas por kilómetro cuadrado. Al respecto opinó el ilustrado criollo Pedro Fermín de Vargas⁵⁹.

Es verdad que por una rareza sin ejemplo se hallan las costas de este Reino casi despobladas, según su extensión, y lo interior algo más poblado... Las muchas enfermedades que regularmente reinan en las más bajas y ardientes, es la causa, en mi concepto, de su poca población...

La zona más despoblada era la Provincia de Santa Marta, con una densidad de menos de un habitante por kilómetro cuadrado. En efecto, con sólo 46.985

⁵⁸ Sergio Elías Ortiz. *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República, 1965, p. 36.

⁵⁹ Pedro Fermín de Vargas. *Pensamientos políticos*, Bogotá, Universidad Nacional, 1968, p. 15.

habitantes en 1793, se encontraba a fines del XVIII en una situación económica deplorable. En un informe de 1778, Antonio de Narváez aseguraba que esta provincia era “la más pobre de todo el Reino”⁶⁰. En su opinión, la causa principal de esa situación era la falta de población⁶¹:

Las tierras por sí solas, por inmensas, ricas y fértiles que sean nada valen, si no se cultivan y aprovecha su fertilidad, y riqueza haciéndolas producir, y esto es claro que no puede hacerse sin un número de hombres proporcionado a su extensión, y bondad, que las trabajen; y éstos son los que faltan en ésta y la causa principal de su miseria y ninguna agricultura...

Sin embargo, este argumento de la escasez de brazos es un tanto circular puesto que cabría la pregunta: ¿Y por qué había poca población? En las islas del Caribe, por ejemplo, al desaparecer la población nativa simplemente se importó mano de obra esclava. ¿Por qué no ocurrió esto en la Provincia de Santa Marta? Narváez proponía la importación de esclavos como la solución a la falta de brazos de la provincia. ¿Pero por qué no lo hicieron los hacendados, siendo que había bastante libertad para ello? Con seguridad, por cuanto no era rentable hacerlo, pero no porque hubiera barreras a la importación.

Como se puede ver en el Cuadro 10, sólo había 4.109 esclavos en la Provincia de Santa Marta. Pero el 55,7% de esos esclavos era urbano, ubicado en las tres principales poblaciones: Ocaña, Valledupar y Santa Marta. Es decir, había muy pocos esclavos rurales.

Cuadro 10. Clasificación de la población de la provincia de Santa Marta, según tamaño de la localidad (1793)

Rango (Habitantes)	Número de localidades	Población total	Eclesiásticos	Blancos	Indios	Libres	Esclavos	Total población
4.001 o más	1	5.668	23	1.712	60	2.950	923	5.668
2.001-4.000	3	9.538	31	1.287	21	6.739	1.460	9.538
1.001-2.000	9	12.706	16	947	3.066	8.034	643	12.706
500-1.000	15	11.534	17	824	1.861	8.119	713	11.534
0-500	25	7.539	24	323	3.630	3.192	370	7.539
Total	53	46.985	111	5.093	8.638	29.034	4.109	46.985

Fuente: Hermes Tovar Pinzón et ál. *Convocatoria al poder del número*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1994, pp. 507-517.

⁶⁰ Germán Colmenares. *Relaciones de informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1989, tomo II, p. 80.

⁶¹ *Ibíd.*, p. 35.

Hasta bien entrado el siglo XVIII la parte central de la Provincia de Santa Marta, entre los ríos Ariguaní y Cesar, estuvo bajo el dominio de los indios Chimila, lo cual impidió el desarrollo de una agricultura comercial en esa zona. Ya para fines de la década de 1770 las campañas militares iniciadas en la década anterior habían diezmado la capacidad de resistencia de los chimilas⁶².

Cuadro 11. Clasificación de la población de la provincia de Santa Marta, según tamaño de la localidad (1778)

Rango (Habitantes)	Número de localidades	Eclesiásticos	Blancos	Indios	Libres	Esclavos	Total población
10.001 o más	1	239	4.034	88	6.745	2.584	13.690
4.001-10.000	2	68	1.869	94	8.648	1.048	11.727
2.001-4.000	8	15	965	5.353	13.318	662	20.313
1.001-2.000	33	47	4.661	4.908	33.846	3.401	46.863
500-1.000	29	44	1.339	7.126	11.063	1.539	21.111
0-500	13	11	558	1.847	1.870	378	4.664
Total	86	424	13.426	19.416	75.490	9.612	118.368

Fuente: Archivo General de la Nación, Mapoteca 7, n.º 1353 (21).

Al igual que en la Provincia de Santa Marta, en la de Cartagena buena parte de los esclavos eran urbanos. En las tres principales poblaciones, Cartagena, Mompo y Lorica, vivían 3.632 esclavos, es decir, el 37,8% del total de la Provincia, como se expone en el Cuadro 11. Otros 2.201 esclavos, el 22,9%, estaban ubicados muy cerca de Cartagena, en el área de la bahía y del Canal del Dique, dedicados a actividades orientadas al abastecimiento de la ciudad en productos artesanales y agropecuarios.

A diferencia de la Provincia de Santa Marta, donde los “indios bravos”, chimilas y motilones, le disputaban en forma abierta el control del territorio a las autoridades coloniales, o de la Provincia de Riohacha, donde los guajiros nunca pudieron ser conquistados por los españoles, en la Provincia de Cartagena la dificultad principal para controlar el territorio surgió de los arrojados: los campesinos mestizos, zambos, mulatos, negros y blancos que vivían por fuera de las estructuras de poder estatales⁶³. Desde mediados del siglo XVIII

⁶² W. C. Douglas. “Patterns of Indian Warfare in the Province of Santa Marta”, Ph.D. Dissertation, University of Wisconsin, 1974, pp. 78-97.

⁶³ Sobre los arrojados hay el testimonio del padre Joseph Palacio de la Vega, véase Gerardo Reichel-Dolmatoff (comp.). *Diario de viaje del padre Joseph Palacios de la Vega entre los indios y negros de la provincia de Cartagena en el Nuevo Reino de Granada, 1787-1788*, Bogotá, Editorial ABC, 1955. También

las autoridades realizaron esfuerzos por poner esta población “bajo son de campana”. Las primeras de estas campañas, entre 1743 y 1751, fueron las de Francisco Pérez Vargas y Juan Guillén del Águila en el Partido de Tierradentro, la zona que hoy ocupa el Departamento del Atlántico, y Carlos Javier Lora en la zona central de la Provincia, entre Mompo y Tenerife⁶⁴. La del padre Joseph Palacio de la Vega se desarrolló entre 1785 y 1788 en las riberas de los ríos San Jorge, Nechí y Cauca. Pero la más importante de todas fue la de Antonio de la Torre y Miranda, quien fundó y refundó en la subregión del Sinú y sabanas al suroeste de Cartagena numerosas poblaciones con un total de más de 40.000 habitantes, es decir, más del 40% de la población rural de la provincia en esa época⁶⁵.

En síntesis, por ninguna parte de las llanuras del Caribe se encontraban, así fuera en forma incipiente, unidades rurales que pudieran asemejarse a las plantaciones de las islas del Caribe insular, en las cuales se producía azúcar y cultivaban otros productos como algodón y tabaco. Las haciendas con más esclavos estaban dedicadas a abastecer a Cartagena y Mompo, como se desprende, entre otros factores, de su localización.

La persona que en el siglo XVIII indagó más sobre las causas por las cuales no había una agricultura comercial de exportación en la costa Caribe de la Nueva Granada, comparable a la de Venezuela o Cuba, fue José Ignacio de Pombo, a quien ya nos hemos referido. En un informe redactado en 1807 para el Consulado, Pombo fue muy claro en especificar cuál era en su opinión la causa principal de la falta de prosperidad económica de la Nueva Granada⁶⁶:

... nuestro actual régimen de agricultura es, pésimo, y... es la única causa del atraso del Reino y de la miseria de sus habitantes.

En contraste con la situación de la Nueva Granada, José Ignacio de Pombo se sorprendía con el éxito de otras colonias, tanto extranjeras como españolas,

véase Marta Herrera Ángel. *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos, siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Bogotá, Bogotá, 2002. Sin embargo, en la zona oriental de la Provincia de Cartagena, al sur del río Sinú, los Cuna-Cuna, también le disputaban el control territorial en forma abierta a las autoridades virreinales.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 159.

⁶⁵ Véase Pilar Moreno de Ángel. *Antonio de la Torre y Miranda, viajero y poblador, siglo XVIII*, Bogotá, Editorial Planeta, 1993.

⁶⁶ José Ignacio de Pombo. “Informe”, en Ortiz (comp), *óp. cit.*, p. 130.

para exportar productos agrícolas. Señalaba que mientras la Nueva Granada sólo exportaba 1,75 pesos per cápita, las de Caracas eran 6,25 pesos, Estados Unidos 8,50 pesos, Cuba 17,5 pesos y el Santo Domingo francés 133,25 pesos. De su análisis se desprende que era el opresivo sistema fiscal español el que frenaba las posibilidades de la Nueva Granada para exportar. Ponía el ejemplo de los Estados Unidos de Norte América, donde no había estancos, diezmos o alcabalas, y las exportaciones sumaron más de 42 millones de pesos de plata, a pesar de que la población era de sólo 5 millones de habitantes. Pero Pombo entendía que aún dentro de la órbita del imperio español se podía tener éxito exportador como lo demostraba en esa época el caso de la isla de Cuba. En su opinión, las colonias españolas que lograban ese éxito exportador disfrutaban de un tratamiento especial en materia económica que no se le había otorgado al Virreinato de la Nueva Granada. Por ello decía que⁶⁷:

... sin tomar por objeto de comparación los establecimientos extranjeros... haciéndolo únicamente con la provincia de Caracas e isla de Cuba, que están exentas del estanco de aguardiente, y de algunas otras trabas y gravámenes que oprimen y paralizan en este Reino a la agricultura y comercio, y que disfrutan varias gracias, franquicias y auxilios de que están privados estos vasallos... se hallará la gran diferencia que hay entre los productos de este Reino y los suyos, aunque nosotros ponemos mayores y mejores medios.

Es obvio que la existencia de algunos privilegios tributarios era parte de la explicación del éxito exportador de las colonias españolas mencionadas por Pombo. ¿Pero era eso lo principal? ¿Hasta qué punto la existencia de esos privilegios era más una variable dependiente que independiente? Es decir, que los privilegios y exenciones se conseguían cuando había una masa crítica de plantaciones y sus dueños tenían, por lo tanto, el poder político y económico para lograrlo. En contraste, en la Nueva Granada cuando se concedieron privilegios para exportar productos agrícolas los efectos fueron mínimos. Por ejemplo, cuando a partir de 1766 se eliminaron los impuestos al algodón americano que se exportaba a España, las exportaciones de algodón de Nueva Granada crecieron, pero siguieron siendo muy limitadas⁶⁸. El cultivo se desarrolló en

⁶⁷ *Ibíd.*, p. 126.

⁶⁸ Anthony McFarlane. *Colombia Before Independence, Economy, Society, and Politics Under Bourbon Rule*, USA, Cambridge University Press, 1993, p. 142.

escala reducida por parte de pequeños agricultores y nunca en plantaciones operadas con esclavos, como las del Caribe insular⁶⁹.

Además, Germán Colmenares apuntaba, con sobrada razón, que si hubieran sido las políticas económicas las que frenaron los cultivos comerciales en la costa Caribe en el siglo XVIII, no se entiende por qué razón éstos no se desarrollaron después de la independencia⁷⁰.

Al mirar toda la evidencia y la historia económica de las provincias caribeñas desde una perspectiva de larga duración, consideramos que la explicación de por qué no hubo plantaciones en esta zona a fines del período colonial es que su dotación natural de factores, incluidas la calidad de suelos y las condiciones climáticas, es relativamente baja en comparación con las áreas que sí tuvieron plantaciones, o en relación con las zonas andinas del país. Esa baja dotación natural de factores se reflejó en la bajísima densidad de población, menos de un tercio del de la Provincia de Tunja, y en la pobreza de su población rural, que quedó registrada en forma descarnada por parte de muchas de las personas que recorrieron esta zona en el siglo XVIII, como por ejemplo, el padre Joseph Palacio de la Vega⁷¹.

Los trabajos de Jeffrey Sachs y sus asociados han resaltado la importancia de la geografía física para el desarrollo económico: localización, clima, calidad de los suelos, altitud. Ese autor señala que de los 30 países más prósperos

⁶⁹ Para el historiador Alfonso Múnera, la razón por la cual nunca existió una economía de plantación en las llanuras del Caribe neogranadino fue que a las provincias de Cartagena y Santa Marta se les impidió exportar por parte de las autoridades virreinales, las cuales estarían más comprometidas con el desarrollo del interior del territorio, y además querían erradicar a toda costa el contrabando. Sin embargo, sus argumentos son inconsistentes, por cuanto, por un lado, plantea que las autoridades santafereñas lograron imponer un control que frenó la economía de las provincias caribeñas en esta época y, por el otro, argumenta que había un escandaloso e incontrolado contrabando por estas costas. Ambas cosas no pueden ser ciertas a la vez, Alfonso Múnera. *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano*, Bogotá, Banco de la República/El Ancora Editores, 1998.

⁷⁰ Germán Colmenares. “El tránsito a sociedades campesinas de dos sociedades esclavistas en la Nueva Granada, Cartagena y Popayán, 1780-1850”, *Huellas*, núm. 29, Barranquilla, 1990, p. 11.

⁷¹ En un trabajo en el cual se contrasta el tipo de poblamiento que se dio en las provincias andinas de la Nueva Granada en el período colonial con el de las provincias de las llanuras del Caribe (Santa Marta y Cartagena), Marta Herrera enfatiza que en las primeras la presencia de una tupida red de pueblos indios permitió un mayor control social, político e ideológico de la población rural por parte del Estado. En las provincias caribeñas la lejanía entre poblados y la gran movilidad de los habitantes dificultó el control de la población rural, Marta Herrera. *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos, siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2002, p. 309. Tal vez la única limitación de este excelente trabajo es no haber tenido en cuenta que la densidad de población de las dos áreas contrastadas (la andina y la caribeña), dependía en buena medida de la dotación natural de factores, un vacío que sorprende un poco en un trabajo de geografía histórica.

del mundo sólo dos son tropicales, Hong Kong y Singapur, pero ambos son muy pequeños⁷².

El efecto del clima sobre el desarrollo económico se da a través de su influencia sobre la productividad de la tierra y la salud, que tienden a ser menores en las regiones tropicales del mundo. A su vez, al interior de los países tropicales, la altitud influye, hasta cierto nivel, en forma positiva sobre el nivel del ingreso per cápita. Es decir, que no sólo las instituciones y las políticas económicas sino también la geografía influyen en la prosperidad económica de los países y las regiones.

En el caso de las provincias caribeñas de la Nueva Granada consideramos que fueron principalmente la calidad de los suelos y las condiciones climáticas las que impidieron que se desarrollara una agricultura de exportación basada en el trabajo de los esclavos en las plantaciones. Es muy difícil conseguir información que resuma en un solo índice la calidad de los suelos de un país o región. Sin embargo, los que tenemos disponibles muestran claramente que la dotación natural de factores de las llanuras del Caribe es inferior a la de las zonas andinas de Colombia. En un trabajo reciente de Armando Galvis sobre los determinantes de la productividad agrícola departamental en Colombia, se encontró que una de las variables que más contribuye a explicar las diferencias en este aspecto es el factor de humedad de Thornthwaite. Ese índice se utiliza para hacer el balance hídrico de los suelos teniendo en cuenta la precipitación, la evapotranspiración y la aridez⁷³. Para Colombia hay una clara evidencia empírica en el sentido que entre más alto es el factor de humedad Thornthwaite mayor es el PIB agrícola per cápita. Entre las regiones colombianas la que registra un valor más bajo de este índice, incluso con signo negativo, es la región Caribe⁷⁴. Ello es consistente con lo que se ha observado a lo largo de su historia económica: una baja productividad agrícola determinada, en buena medida, por factores ecológicos que se ha traducido en baja densidad de población, pobreza rural y ausencia de grandes exportaciones agropecuarias durante un período de tiempo prolongado. Esa situación se pudo apreciar durante todo el período colonial y siglos XIX y XX, con la posible excepción de la década en

⁷² John Luke Gallup and Jeffrey Sachs with Andrew D. Mellinger. "Geography and Economic Development", *Annual World Bank Conference on Development Economics, 1998*, World Bank, 1999, p. 129.

⁷³ Armando Galvis. "¿Qué determina la productividad agrícola departamental en Colombia?", en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Banco de la República, Colección de Economía Regional, Bogotá, 2001, p. 153.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 158.

que a comienzos de ese último siglo (1910) el banano de la zona de Ciénaga-Aracataca-Fundación tuvo un gran auge dentro de las exportaciones totales colombianas⁷⁵.

VI. Conclusiones

En las seis décadas que precedieron a la declaración de independencia absoluta de España el 11 de noviembre de 1811, la economía de Cartagena de Indias se expandió bajo el influjo de las inversiones en fortificaciones militares y de los gastos para mantener las tropas y los oficiales que albergaba.

Hemos analizado el papel del contrabando en el Virreinato de la Nueva Granada en esta época para concluir que cuando se hace un esfuerzo por cuantificar su participación total se concluye que, aunque importante, el comercio ilegal distaba mucho de ser la base económica de las provincias caribeñas, contrario a lo que afirman autores como Lance Grahn. Los cálculos que hemos presentado nos llevan a estimar la participación del contrabando en el PIB del Virreinato en un rango entre 1 y 3%.

La segunda conclusión es que resulta claro que durante las seis décadas analizadas la economía cartagenera tuvo un crecimiento muy rápido y sostenido. Ese crecimiento económico no estuvo fundamentado en la base económica exportadora de su transpaís. Por el contrario, esa prosperidad se debió a las enormes transferencias de fondos que recibió la ciudad del resto del Virreinato a través del situado y de los recaudos de las aduanas⁷⁶.

Una tercera conclusión es que los ingresos fiscales de Cartagena eran completamente dependientes del situado que se recibía del resto del Virreinato de la Nueva Granada y de otras zonas de la América española. Es más, el situado era el motor que impulsaba a la economía tanto de Cartagena como de toda la región Caribe del Virreinato de la Nueva Granada, es decir, las provincias de Cartagena y Santa Marta. También podemos afirmar que los subsidios que recibía Cartagena a través del situado y los ingresos de aduana fueron la base económica caribeña por su enorme participación en el PIB regional: 7,7% del PIB entre 1800 y 1805.

⁷⁵ Al respecto véase, Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, incluido en este volumen.

⁷⁶ Para el período 1751-1810 obtuvimos del Archivo General de Indias en Sevilla la información para los ingresos de la Caja Real de Cartagena en todos los años, excepto 1769. En cada uno de esos años para los que hay información, el situado siempre llegó.

Una cuarta conclusión es que en el siglo XVIII las zonas rurales de las provincias caribeñas de la Nueva Granada, carecían de un vigoroso sector agrícola que exportara sus productos. Hemos argumentado que la razón principal para ello fue la pobre dotación de factores naturales que caracterizan las llanuras del Caribe. Por esta razón, la presencia de la esclavitud en las actividades agropecuarias era limitada y la densidad de población era muy baja. Una parte de la limitada producción se desarrollaba como agricultura de subsistencia por parte de los campesinos libres que vivían por fuera del control de las autoridades españolas, los llamados arrojados. La producción agropecuaria que se comercializaba estaba destinada, principalmente, a abastecer los puertos de Cartagena y Mompoix, pero se desarrollaba en unidades agrarias relativamente pequeñas, pues nunca se observaron plantaciones como las que prosperaron en las islas del Caribe.

Después de la independencia de la Nueva Granada, la economía de Cartagena entró en un profundo declive durante el cual vio caer su población, de los 25.000 habitantes que alcanzó en 1810 a solo 8.603 en 1870.

Al desaparecer el imperio español, el crucial papel militar que ejercía Cartagena perdió sentido. Por lo tanto, no había razones poderosas para seguir sosteniendo las costosas fortificaciones y tropas que albergaba la ciudad. Ello benefició al resto de la Nueva Granada, que también se empobreció durante las primeras décadas del período republicano, ya que se pudo liberar al fin del oneroso situado⁷⁷.

Al desaparecer el situado también desapareció la prosperidad económica que Cartagena tuvo en las décadas finales del período colonial. Una trágica ironía para una ciudad que luchó con tanto valor por su independencia⁷⁸.

⁷⁷ Entre 1800 y 1805 las transferencias que recibió Cartagena, a través del situado y de los ingresos de aduana, representaron alrededor del 1,4% anualmente del PIB del Virreinato.

⁷⁸ En 1815 un ejército español comandado por Pablo Morillo y enviado de la península para reconquistar a la Nueva Granada sitió a Cartagena durante 108 días. Más de 2.000 de sus habitantes murieron por las pestes y el hambre durante el asedio, Rodolfo Segovia Salas. “Cartagena heroica, el sacrificio que cuesta un siglo”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XVI, núm. 5, 1979.

Apéndice

Cuadro A1. Empréstitos hechos a la corona española por comerciantes de Cartagena de Indias en 1785 (pesos de plata)

Nombres	Empréstitos
Prudencio Gómez	8.000
Lázaro María Herrera	22.000
Benito Sambí	20.000
Manuel Fernández de Aparicio	6.000
Marco Arroyo	2.000
Agustín Gnecco	12.000
Arcecio de Echevarría	20.000
Manuel Francisco Traba	4.000
Joseph Teja	6.000
Juan Joseph Henríquez	10.000
Antonio Rico	3.000
Manuel García del Río	10.500
Luis Camacho	6.000
E. de Amador	8.000
Manuel Francisco Blanco	8.000
Miguel Anaya	1.000
Joseph Izquierdo	10.000
Mathías Rico	12.000
Francisco Simón de Miranda	11.000
Juan Joseph Mendiguren	4.500
Manuel de la Vega	10.000
Antonio Ibarnea	500
Joseph Ignacio Pombo	2.500
Antonio Benito Revollo	1.500
Juan Fernández de Moure	7.896
Francisco Dies Cattalán	4.000
Joaquín David	3.000
Manuel Demetrio de Vega	500
Felipe Espinosa	1.600
Pedro Tomás de Villanueva	2.380
Isidoro Imbrech	3.000
Ramón María Urueta	1.000
Rafael Antonio Tatis	3.000

Cuadro A1. Continuación.

Nombres	Empréstitos
Juan Florentino de Mier	1.800
Antonio de Mas	6.000
Phelis Peres	2.000
Alfonso Terán	3.000
Manuel Francisco de Blanco	4.000
Joseph Vicente Garay	8.000
Phelipe Peñarredonda	1.600
Julia Marchandra	300
Cayetano de la Fuente	500
Blas Antonio de Ayos	12.000
Phelis Peres	1.500
Matías Torices	2.000
Hilario de la Espriella	750
Ignacio Malvido	2.000
Ramón Garay	2.000
Gregorio Gómez	1.450
Juan Joseph Núñez	3.000
Ignacio Gnecco	12.000
Francisco Simonel Miranda	8.000
Manuel Joseph de Vega	12.000
Arcesio de Echeverría	12.000
Joseph Izquierdo	9.500
Ramón Garay	12.000
Juan Joseph Mendiguren	12.000
Juan Fernández de Moure	12.000
Total	366.276

Cuadro A2. Empréstitos hechos a la corona española por comerciantes de Cartagena de Indias en 1789 (pesos de plata)

Nombres	Empréstitos
Joseph Izquierdo	1.500
Prudencio Gómez	1.100
Francisco Dies Cattalán	2.000
Antonio Benito Revollo	1.500
Josef Vicente de Garay	1.500
Isidoro de Imbrecht	1.000
Josef Ignacio Pombo	800

Cuadro A2. Continuación.

Nombres	Empréstitos
Joaquín David	1.500
Francisco Bustamante	1.000
Alfonso Terán	1.200
Luis Muñoz	400
Julián Mandraña	800
Rafael Tatis	600
Esteban Baltazar de Amador	2.000
Matías Torices	1.500
Ignacio Malvido	500
Juan de Dios Narváez	800
Total	19.700

Fuente: Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y cálculos del autor.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo General de Indias

Santa Fe: 1096-1114.

Archivo personal de Celedonio Piñeres

“Carta de Tomás de Andrés Torres al Presidente de la Suprema Junta Provincia”, 3 de noviembre de 1810, Cartagena.

Archivo General de la Nación

Mapoteca 7, núm. 1353 (21)

Bibliografía

Arauz Montante, C. (1984). *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Biblioteca de la Academia de Historia.

Bulmer-Thomas, V. (1994). *The Economic History of Latin America Since Independence*, USA, Cambridge University Press.

Coatsworth, J. H. (1990). *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza Editorial Mexicana.

Colmenares, G. (1990). “El tránsito a sociedades campesinas de dos sociedades esclavistas en la Nueva Granada, Cartagena y Popayán, 1750-1850”, *Huellas*, núm. 29, Barranquilla.

Colmenares, G. (1989). *Relaciones e informes de los gobernantes de Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular.

Corrales, M. E. (1883). *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena*, Bogotá, Imprenta Medardo Rivas.

Douglas, W. C. (1974). “Patterns of Indian Warfare in the Province of Santa Marta”, University of Wisconsin, Ph.D. Dissertation.

Fogel, R. W., y Engerman, S. L. (1995). *Time on the Cross. The Economics of American Negro Slavery*, USA, W.W. Norton, and Company.

Gallup, J. L., Sachs, J. y Mellinger, A. D. (1999). “Geography and Economic Development”, *Annual World Bank Conference on Development Economics 1998*, World Bank.

Galvis, A. (2001). “¿Qué determina la productividad agrícola departamental en Colombia?”, *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Banco de la República, Colección de Economía Regional.

- Grahn, L. R. (1995). "Political Corruption and Reform in Cartagena Province, 1700-1740", *Center Discussion Paper Series*, USA, Center for Latin America, University of Wisconsin-Milwaukee, núm. 88.
- Grahn, L. R. (1997). *The Political Economy of Smuggling, Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*, USA, Westview Press.
- Grafstein Gareis, J. V. (coord.). (2006). *El golfo-Caribe y sus puertos*, México, D. F., Instituto Mora, tomo I.
- Herrera Ángel, M. (2002). *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y los andes centrales neogranadinos. Siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Herrera Ángel, M. (2001). "Las divisiones político-administrativas del Virreinato de la Nueva Granada a finales del periodo colonial", *Historia Crítica*, núm. 22.
- Jara, A. y TePaske, J. J. (1990). *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, vol. 4, (Ecuador), Durham, North Carolina, Duke University Press.
- Klein, H. S. (1973). "Structure and Profitability of Royal Finances in the Viceroyalty of Rio de la Plata", *Hispanic American Historical Review*, vol. 53, núm. 3.
- Klein, H. S. (1998). *The American Finances of the Spanish Empire, Royal Income and Expenditures in Colonial Mexico, Peru and Bolivia, 1680-1810*, USA, University of New Mexico Press.
- Klein, H. S. y TePaske, J. J. (1982). *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, vol. 1 (Perú), vol. 2 (Bolivia), vol. 3 (Chile and Rio de la Plata), Durham, North Carolina, Duke University Press.
- Klein, H. S. y TePaske, J. J. (1986 y 1988). *Ingresos y egresos de la Real Hacienda en Nueva España*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Kuethe, A. J. (1986). "Guns, Subsidies, and Commercial Privilege: Some Historical Factors in the Emergence of the Cuban National Character, 1763-1815", *Cuban Studies*, núm. 16.
- Kuethe, A. J. (1984). "Los Llorones Cubanos: The socio-military basis of commercial privilege in the American trade under Charles IV", *The North American Role in the Spanish imperial economy*, Great Britain, Manchester University Press.
- Lucas, Robert. (1996). "The Industrial Revolution: Past and Future", *The Forum Public Policy Lecture Series*, USA.
- Marchena, J. (1982). *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Marichal, C. y Souto Mantecon, M. (1994). "Silver and Situados: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century", *Hispanic American Historical Review*.
- McFarlane, A. (1971-1972). "El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 6-7, Bogotá.

- McFarlane, A. (1993). *Colombia Before Independence. Economy, Society, and Politics Under Bourbon Rule*, USA, Cambridge University Press.
- Meisel Roca, A. (1988). “Esclavitud, mestizaje y haciendas en la Provincia de Cartagena, 1533-1851”, en Gustavo Bell (ed.). *El Caribe colombiano*, Barranquilla, Uninorte.
- Meisel Roca, A. (2009). “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, incluido en este volumen.
- Meisel Roca, A. y Aguilera, M. M. (1997). “Cartagena de Indias en 1777: un análisis demográfico”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XXXIV, núm. 45, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Moreno de Ángel, P. (1993). *Antonio de la Torre y Miranda, viajero y poblador. Siglo XVIII*, Bogotá, Editorial Planeta.
- Múnera, A. (1998). *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano, 1717-1810*, Bogotá, Banco de la República-El Áncora Editores.
- Ortiz, S. E. (1965). *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República.
- Pardo Pardo, A. (1972). *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.
- Pogonyi, M. (1978). “The Search for Trade and Profits in Bourbon Colombia, 1765-1777”, Ph.D. Dissertation, University of New Mexico.
- Pombo, J. I. de. (1986). *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura.
- Reichel-Dolmatoff, G. (comp.). (1955). *Diario de viaje del padre Joseph Palacios de la Vega entre los indios y negros de la provincia de Cartagena en el Nuevo Reino de Granada, 1787-1788*, Bogotá, Editorial ABC.
- Restrepo, J. M. (1969). *Documentos importantes de Nueva Granada, Venezuela y Colombia*, tomo V, Bogotá, Imprenta Nacional.
- Restrepo, J. M. (1969). *Historia de la Revolución de Colombia*, Medellín, Editorial Bedout.
- Rocha, R. (2000). *La economía colombiana tras 25 años de narcotráfico*, Bogotá, Siglo del Hombre Editores.
- Sanders, E. G. (1977). “Counter-Contraband in Spanish America, Handicaps of the Governors in the Indies”, *The Americas*, vol. XXXIV, núm. 1.
- Segovia Salas, R. (1979). “Cartagena heroica, el sacrificio que cuesta un siglo”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XVI, núm. 5, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Segovia Salas, R. (1987). *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*, Bogotá, Carlos Valencia Editores.
- Serrano, J. M. (2003). “El factor humano en la defensa de tierra firme: sueldos en Cartagena de Indias, 1700-1788”, *Temas Americanistas*, núm. 16, Sevilla.
- Tovar Pinzón, H. (1988). *Hacienda colonial y formación social*, Barcelona, Sendai Ediciones.

- Tovar Pinzón, H. et ál. (1994). *Convocatoria al poder del número. Censos y estadísticas de la Nueva Granada, 1750-1830*, Bogotá, Archivo General de la Nación.
- Urrutia, M. y Arrubla, M. (1970). *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*, Bogotá, Universidad Nacional.
- Vargas, P. F. de. (1968). *Pensamientos políticos*, Bogotá, Universidad Nacional.
- von Humboldt, Alexander. (1994). *La ruta de Humboldt, Colombia y Venezuela*, Bogotá, Villegas Editores.
- Zapatero, Juan Manuel. (1981). “El ingeniero militar de Cartagena de Indias. Don Antonio de Arévalo, 1742-1800”, *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XXXVIII.
- Zapatero, Juan Manuel. (1979). *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.
- Zulueta, J. de. (1992). “Health and Military Factors in Vernon’s Failure at Cartagena”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 78, núm. 2.

Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana

I. Introducción¹

EN ESTE TRABAJO SE ESTUDIAN ALGUNOS ASPECTOS relevantes de la actividad comercial de la familia Amador, de origen gaditano, la cual fue muy influyente en la vida económica y política de Cartagena de Indias en las últimas décadas del siglo XVIII y durante los años de la independencia. Estos estudios de caso pueden ser útiles para conocer, en detalle, el funcionamiento de la elite mercantil de la ciudad y su evolución a través del tiempo.

Uno de los aspectos que más llama la atención en el caso de los Amador, fue la construcción de una red comercial familiar que se extendió por varios puertos de América, Maracaibo, Guayaquil y la Guaira. Además, esta red incluía al puerto de Cádiz en España. En la literatura internacional algunos autores ven a las redes sociales como la forma principal de capital social². A través de las redes familiares se establecen conductos de confianza, reciprocidad, cooperación e información. Instituciones como la familia ayudan para llenar un importante vacío en aquellas sociedades con un sistema legal que no permite un adecuado control al cumplimiento de los contratos.

El matrimonio Amador-Rodríguez que se estudia en este artículo, tuvo por lo menos diez hijos que llegaron a edad adulta. Esto permitió que los miembros de la familia disfrutaran de todas las ventajas de pertenecer a una extensa red, y les sirvió para actuar en el comercio y luego en la lucha por la independencia de Cartagena de Indias.

¹ Una versión inicial de este trabajo se publicó en Luis Navarro García (coord.). *Elites urbanas en Hispanoamérica*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2005.

² Véase Steven N. Durlauf. "On the Empirics of Social Capital", *Economic Journal*, 112, November, 2002.

II. Los Amador: una familia de comerciantes gaditanos en Cartagena de Indias, 1767-1809

El comerciante gaditano Esteban Baltazar de Amador llegó a Cartagena de Indias a comienzos de la década de 1760, para dedicarse al comercio con España. Había nacido en 1737. En la matrícula de comerciantes del Consulado de Cádiz apareció registrado en 1761 un Esteban Amador que probablemente era Esteban Baltasar³. Ya para 1765 estaba casado con una criolla oriunda de la ciudad, Josefa Rodríguez Funes y en 1766 nació su hijo José Antonio⁴.

Esteban Baltazar Amador alcanzó a ocupar una posición destacada en el comercio ultramarino y en la sociedad cartagenera de la época. Era hijo del comerciante español Juan Esteban Amador y de María Villegas Gómez⁵.

El matrimonio Amador-Rodríguez tuvo diez hijos que llegaron a una edad adulta, los cuales se destacaron en el comercio, la actividad agropecuaria y la lucha por la independencia. La mayoría de los Amador-Rodríguez se casó con miembros de otras prominentes familias de la elite local, dejando una amplia descendencia. Los siete hijos varones (Diego, Martín José, Juan de Dios, Esteban, Antonio Carlos, José Antonio y Manuel) fueron comerciantes la mayor parte de sus vidas, aunque varios de ellos también tuvieron haciendas. Dos de las mujeres (María y Manuela) se casaron con comerciantes vinculados al Consulado cartagenero (José Ignacio de Pombo y José Arrázola Ugarte). La extensa parentela les permitió ampliar los vínculos comerciales (véase Ilustración 1).

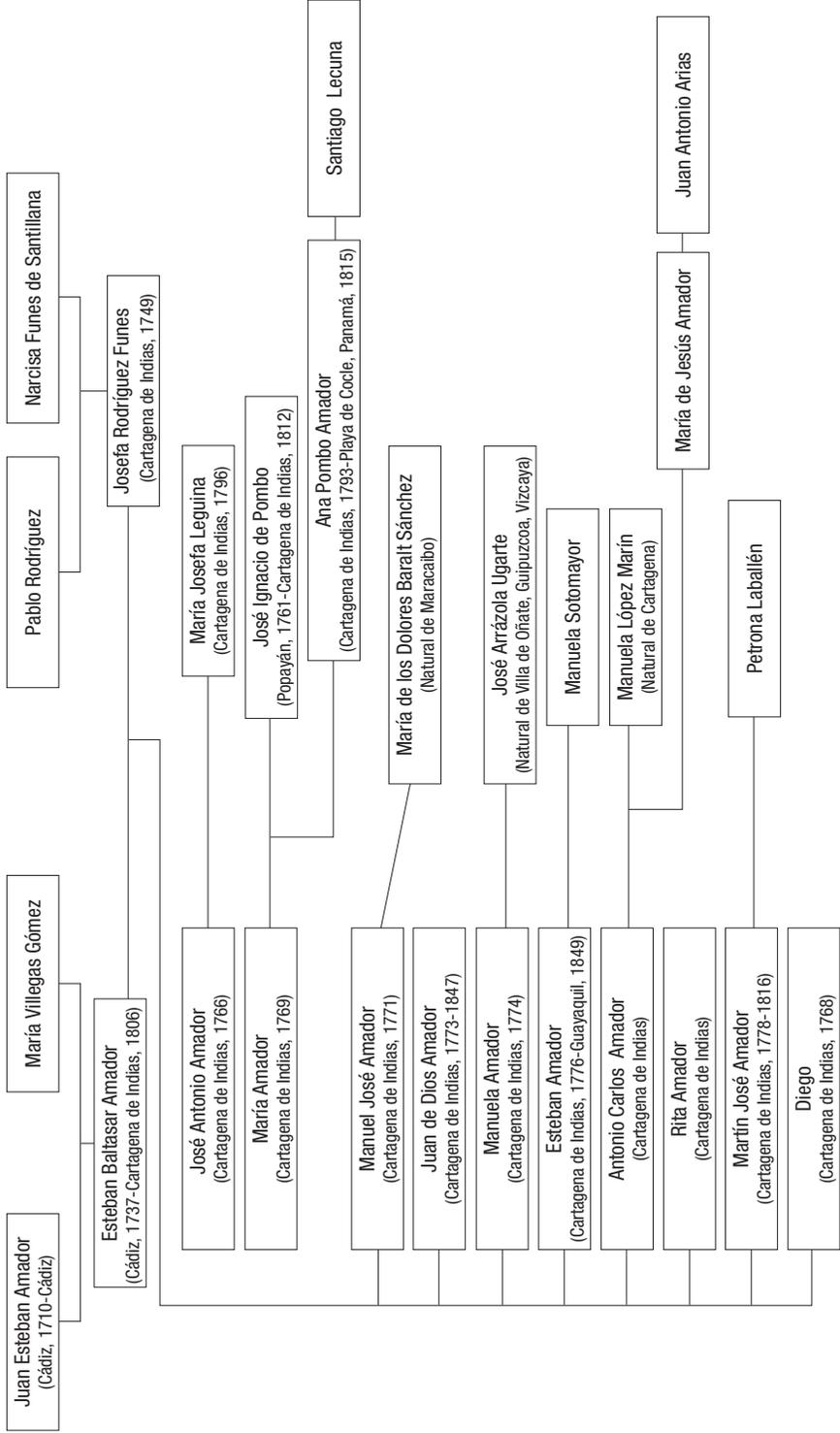
Una de las primeras referencias documentadas sobre Esteban Baltazar de Amador en Cartagena de Indias se encuentra en el censo de 1777, ya mencionado. Luego, en el período 1785-1802 aparece en múltiples documentos realizando peticiones o reclamos a las autoridades en relación con negocios de comercio ultramarino o con su participación en el Consulado de Comercio de la ciudad. Después de 1802 es más común encontrar referencias acerca de sus diferentes hijos, o incluso nietos.

³ Julián Ruiz Rivera. *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1730-1823*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1988, p. 137.

⁴ Véase, William Jaramillo. *Real Colegio Mayor y Seminario de San Bartolomé. Colegiales de 1605 a 1820*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996, p. 598. En el censo de Cartagena de Indias de 1777, aparece Esteban Baltazar Amador quien vivía con su esposa, seis hijos y 12 esclavos, en la casa alta número 16, en la calle Nuestra Señora de las Carretas. En ese momento contaba con 40 años (aunque en el censo se le asignó una edad de 42 años, su partida dice que nació en 1737) y su esposa tenía 28 años, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Miscelánea, tomo XLIV, ff. 946-957.

⁵ Jaramillo, óp. cit., p. 598.

Ilustración 1. Genealogía familia Amador Rodríguez



En 1785 un grupo de comerciantes de Cartagena le hizo un empréstito a la corona española por un total de 386.276 pesos de plata. Esteban Baltasar de Amador aportó 8.000 pesos (Lázaro María Herrera contribuyó con el mayor empréstito, 22.000 pesos)⁶. En 1789, de nuevo los comerciantes locales le hicieron un préstamo a la corona, esta vez sólo por 19.700 pesos de plata. En este último caso, Amador contribuyó con la mayor suma individual, 2.000 pesos, al igual que Francisco Dies Catalán⁷.

En 1789 Esteban Baltasar Amador fue alcalde ordinario de la ciudad, lo cual refleja el prestigio local que había adquirido⁸. En el comercio con España su posición estaba bien establecida. En una relación de los individuos del comercio de España y el país, entregada al gobernador de la Provincia de Cartagena el 23 de mayo de 1795, Esteban Baltasar de Amador figura como uno de los 35 comerciantes dedicados al intercambio con España en este puerto caribeño, y sus hijos Juan de Dios y Martín José, como sus dependientes⁹. También aparecían inscritos entre los 35 comerciantes con España sus hijos Manuel José, quien en esa época tenía 24 años y vivía con sus padres en la casa de la calle de las Carretas, y José Antonio, que vivía en la calle de Nuestra Señora de Loreto, en el Barrio Santa Catalina.

Es bueno poner de presente que los comerciantes oriundos de Cádiz ocupaban una posición dominante en el comercio con España. De los 35 individuos inscritos en Cartagena para el comercio con la península en 1795, ha sido posible determinar el lugar de nacimiento de 26. Tres de ellos eran criollos, dos hijos de Esteban Baltasar y su yerno José Ignacio de Pombo. Había un genovés, Agustín Gneco. Entre los 22 peninsulares, un total de 13 eran oriundos de la provincia de Cádiz (Esteban Baltasar Amador, José Izquierdo, Alonso de Luque, Nicolás del Villar y Coronado, José Romero Campo, Julián Mandracha, Joaquín David, Diego Sánchez Rendón, Felipe Antonio Espinosa, José Miguel de Blasco, Manuel Faustino de Mier, Joaquín de Lecuna Marquis y Lázaro María de Herrera), y la mayoría de ellos era del puerto de Cádiz.

⁶ Véase el apéndice al artículo “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.

⁷ *Ibíd.*

⁸ Gabriel Jiménez Molinares. *Linajes cartageneros*, tomo 2, Cartagena, Imprenta Departamental, 1958, p. 70.

⁹ “Relación de los individuos del comercio de España y del país que existen en esta Plaza, con expresión de sus dependientes, calle y casa de habitación”, Cartagena, 23 de mayo, 1795, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Censos varios departamentos, tomo VI, ff. 98-115.

El predominio de los comerciantes gaditanos en el comercio entre España y Cartagena de Indias a fines del siglo XVIII es un reflejo más del auge de Cádiz en el comercio colonial en ese siglo, remplazando a Sevilla en esa función. En 1717 se trasladó la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. Durante el siglo XVIII, Cádiz tuvo un rápido crecimiento poblacional. Mientras que en 1700 tenía 41.000 habitantes, ya para 1800 alcanzaba a los 100.000¹⁰. Ese crecimiento de la población estuvo impulsado por la inmigración desde todos los rincones de la península ibérica y de otros puertos del mediterráneo, que la convirtieron en un crisol de múltiples pueblos. Por todo ello, el siglo XVIII fue el siglo de oro gaditano.

La estrecha relación de Cádiz con Cartagena de Indias fue de ida y vuelta. Ya hemos comentado acerca de los gaditanos que se asentaron en Cartagena para dedicarse al comercio de ultramar. Pero lo mismo sucedió, en sentido contrario, con muchos comerciantes cartageneros. En el Cuadro 1 podemos observar que a lo largo del siglo XVIII se matricularon en el Consulado de Cádiz un total de 13 personas nacidas en la Nueva Granada. De éstos, 10 eran de Cartagena de Indias.

Cuadro 1. Neogranadinos matriculados en el consulado de Cádiz

Nombre	Año de matrícula	Lugar de nacimiento
Alcaraz, Bernardo Timoteo	1775	Cartagena de Indias
Amador, Diego José	1793	Cartagena de Indias
Marsan, Manuel	1746	Cartagena de Indias
Mendiola, Antonio Pablo	1761	Cartagena de Indias
Mendiola, Toribio Antonio	1754	Cartagena de Indias
Miranda, Ignacio José	1743	Cartagena de Indias
Moyano, Juan Francisco	1753	Cartagena de Indias
Moyano, Juan Francisco	1755	Cartagena de Indias
Pupo, José	1763	Cartagena de Indias
Warnes, Patricio José	1744	Cartagena de Indias
Vergara, Antonio Marín	1776	Mompox
Godoy, Salvador Gregorio	1752	Mompox
Baquero, José María	1787	Popayán

Fuente: Julián Ruiz Rivera. *El Consulado de Cádiz, matrícula de comerciantes, 1730-1823*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1988, pp. 49-50.

¹⁰ José Luis Comellas. *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 252.

Las continuas guerras en que se vio involucrada España parecen haber perjudicado la marcha de los negocios de Esteban Baltasar Amador, ya que en varias ocasiones hizo peticiones a las autoridades para que le dieran permisos para emprender acciones que le permitieran mitigar los perjuicios causados por las interrupciones del comercio.

Las décadas finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, fueron de crisis casi continua para el comercio exterior de Cartagena, como resultado de las guerras que sostuvo España con Inglaterra y Francia. Si a lo anterior agregamos los numerosos empréstitos y donativos que se le solicitaron a los hacendados y comerciantes en 1771, 1785, 1789, 1793 y 1808, además de otras imposiciones fiscales que ya recaían sobre la actividad económica y que estimulaban el contrabando, podemos entender el ambiente en el cual se fue gestando una actitud crítica ante el imperio colonial español entre los criollos y algunos peninsulares muy afincados en América¹¹.

Especialmente perjudicial para el comercio de Cartagena fue la guerra con Inglaterra de 1796-1801. Parte de la solución que se le dio a la crisis económica fue la autorización del comercio con los países neutrales en noviembre de 1797. Como esto no fue suficiente, muchos comerciantes se involucraron en el negocio del contrabando. Sin embargo, debido al abuso con el comercio de los neutrales, las autoridades revocaron, en abril de 1798, el permiso dado en noviembre de 1797¹². Además del contrabando, Cartagena se surtió en esos años de otros puertos de la costa de la Nueva Granada y del Caribe. Para ello tuvieron que apelar a toda clase de estrategias para obviar las dificultades. Por esta época, Esteban Baltasar participó en varias operaciones comerciales innovadoras que le permitieron hacer tanto exportaciones como importaciones. Por ejemplo, en mayo de 1798, Amador le solicitó al virrey un permiso para comprar dos o tres embarcaciones en las potencias neutrales para transportar más de tres mil quintales de algodón que tenía en sus almacenes de Cartagena por falta de buques con qué enviarlos a España. Ese permiso se le concedió¹³.

¹¹ Anthony McFarlane. “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: el Consulado de Cartagena”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 11, Bogotá, 1983, p. 45.

¹² Rene de la Pedraja. “El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada, 1796-1801”, *Desarrollo y Sociedad*, núm. 2, Bogotá, julio, 1979, p. 221.

¹³ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Fondo Aduanas, tomo 10, f. 962. Rene de la Pedraja dice que además de ser comerciante Amador tenía haciendas de donde extraía algodón y cueros para la exportación, Rene de la Pedraja, “Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 8, Bogotá, 1976, p. 111.

El 28 de febrero de 1799 Amador volvió a dirigirse al virrey en una comunicación que pone de presente algo que fue fundamental en la actividad de este comerciante: la utilización de las redes familiares¹⁴. En esa misiva dice¹⁵:

Don Esteban Baltasar Amador individuo del comercio de España y vecino de esta ciudad ocurre a Vuestra Excelencia con toda sumisión que le es debida y dice: Que en virtud del superior permiso de V. E. fecha de 9 de agosto del año pasado para la introducción de géneros lícitos en este puerto, conduciéndolos de otros nacionales de América; despachó para la Guaira a un hijo suyo y a otro en calidad de comisionados y que éstos con fechas en aquel puerto a 1 y 6 de este mes le preguntan: Qué si podrán usar de buques neutrales desde aquel mismo puerto u otro español, para los géneros y efectos, y bajo las condiciones en aquel superior decreto de V. E. y para los del posterior de 17 de octubre, explicación y ampliación de aquel que V. E. tuvo la bondad de expedir a su favor...

En diferentes épocas hay evidencia de que Esteban Baltasar Amador tuvo hijos en el comercio de Cádiz, Guayaquil y La Guaira, y Maracaibo, con los cuales mantenía una constante interacción mercantil. Esto lo documentaremos más adelante al hablar de cada uno de los hijos de la familia Amador-Rodríguez.

Amador fue un miembro activo del Consulado de Comercio de Cartagena, donde también participaron su hijo Diego y sus yernos José Arrázola Ugarte y José Ignacio de Pombo. Este último fue la principal luz intelectual de ese gremio¹⁶. El 19 de agosto de 1800, Esteban Baltasar Amador y Diego Guerra

¹⁴ Rene de la Pedraja resalta el papel de la familia en los negocios de comercio ultramarino en esta época, "...debido a la falta de un régimen legal sobre sociedades y compañías, los lazos familiares entre los comerciantes eran la única manera de unir con cierta estabilidad los esfuerzos de más de un individuo, jugando así una función benéfica dentro del comercio, y por tanto no es sorprendente que los mismos comerciantes se preocuparan por estrechar los lazos familiares entre sí.", Rene de la Pedraja. "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 8, Bogotá, 1976, p. 112.

¹⁵ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Consulados, tomo I, f. 973. Como veremos más adelante, es probable que ese hijo fuera Martín José Amador quien fue condenado ese año al exilio en la Florida por haberse visto involucrado en una conspiración política en Venezuela.

¹⁶ En 1802 el Consulado designó a Esteban Baltasar Amador y a Manuel de Pombo, quien era el tesorero del Consulado y hermano de José Ignacio de Pombo, para encargarse de la reparación y ampliación del muelle de la aduana de la ciudad para evitar que se siguieran dañando las mercancías al subir la marea, César Terrientes-Mojica. "The Consulado of Cartagena, 1795-1820", Ph.D. Dissertation, University of Southern California, 1981, p. 197.

Calderón, le enviaron al gobernador de Cartagena una comunicación para ponerlo al tanto de la importación, por parte del Consulado, de una imprenta que pensaban poner a funcionar en la ciudad¹⁷:

Debiendo este Consulado, en cumplimiento de su instituto, promover todo género de industria en el país, y conociendo que por medio de la prensa se difunden fácilmente en todas las clases los conocimientos necesarios a la mayor ilustración, al adelantamiento de las ciencias, perfección de las artes, manufacturas, labranzas y comercio, ha hecho venir a sus expensas, y para establecer en esta plaza, y para que usted tenga el debido conocimiento, ha acordado la Junta de Gobierno se noticie a usted (como lo ejecutamos) este útil establecimiento.

Sin embargo, Amador no pudo ver en funcionamiento la imprenta del Consulado ya que fue sólo en 1809 cuando se dio la autorización para hacerlo y ya para esa época había muerto. Según consta en una carta que le envió en diciembre de 1806 José Ignacio de Pombo a José Celestino Mutis, Esteban Baltasar de Amador murió en ese año¹⁸.

En la Ilustración 1 se presenta la genealogía de la familia Amador-Rodríguez. Solo en dos casos hemos incluido referencias a nietos de Esteban Baltazar y Josefa Rodríguez, pues lo consideramos importante para entender la interacción entre parentesco y actividad política durante la independencia.

La familia Amador funcionó en primera instancia como una red comercial con nexos en Cádiz, La Guaira, Santa Fe de Bogotá y Guayaquil. Esa red se vio potenciada a través de los matrimonios con miembros de otras familias del comercio con España asentadas en Cartagena. Además, durante los años de la independencia, especialmente durante la Primera República de Cartagena (1811-1815), la red familiar sirvió para aumentar la influencia política de los Amador en los destinos del puerto.

Para entender un poco más acerca del funcionamiento de esta red familiar, a continuación hablaremos sobre las actividades de cada uno de los Amador Rodríguez hasta 1809.

¹⁷ José Toribio Medina. *La imprenta en Cartagena de Indias, 1809-1820*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1904.

¹⁸ Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. *Catálogo del Fondo Documental José Celestino Mutis del Real Jardín Botánico*, Bogotá, Instituto San Pablo Apóstol, 1995, p. 49.

Juan de Dios Amador

De todos los hijos de Esteban Baltasar Amador y Josefa Rodríguez, el que llegó a ejercer mayor influencia en la vida de Cartagena fue Juan de Dios (1773-1847). El historiador Gabriel Jiménez Molinares dice que él estudió y obtuvo el título de abogado en Santa Fe de Bogotá. Al regresar a Cartagena se dedicó al comercio y a la explotación de una hacienda en las afueras de la ciudad donde producía adobes. En 1795, es decir cuando tenía 22 años, lo encontramos dedicado al comercio con España como dependiente de su padre¹⁹.

Amador viajó a España en los últimos años del siglo XVIII y residió en Barcelona por un tiempo. El 5 de abril de 1799 se le concedió licencia para regresar a Cartagena con el criado que trajo de aquella ciudad.

Debió llegar a Baltimore hacia julio de 1800, pues al llegar a Cartagena les informó a las autoridades que llevaba en ese puerto norteamericano “cerca de cinco meses sin recurso alguno para pasar a éste”²⁰. El cónsul de España en Baltimore, Estados Unidos, escribió al respaldo de la licencia de viaje de Juan de Dios: “Se presentó al Consulado y se lo devuelvo este pasaporte para que él continúe su viaje a Cartagena de Indias. Baltimore. 1 de diciembre de 1800. Juan Bautista Bernabeu”²¹.

Juan de Dios regresó de España acompañado de su hermano Martín José, quien también venía de Cádiz, y de Mauricio Martín García, español residente en Cartagena de Indias y quien también viajaba con su criado. En Baltimore estos tres comerciantes adquirieron mercancías, productos textiles y metálicos, por un valor de 4.494 pesos y 4 reales para ser vendidas en Cartagena (véase Cuadro 2).

Los dos Amador y García salieron de Baltimore en el bergantín Hope el 6 de diciembre de 1800 y llegaron a Bocachica el 17 de diciembre. En Cartagena las autoridades de la Real Hacienda aceptaron como válido el argumento que dieron para obtener el permiso para introducir las mercancías compradas en Baltimore: que las obtuvieron en pago por una libranza de Cádiz sobre Domingo de Ugalde, vecino de Baltimore, pues éste se veía imposibilitado para responder en dinero²².

¹⁹ Jiménez, *op. cit.*, p. 71.

²⁰ Archivo General de la Nación, Colonia, Fondo Policía, Legajo 7, f. 516.

²¹ Archivo General de la Nación, Colonia, Fondo Policía, Legajo 7, f. 522.

²² *Ibid.*, ff. 534-537.

Cuadro 2. Artículos que trajeron de Baltimore a Cartagena de Indias en 1800 Juan de Dios Amador, Martín José Amador y Mauricio Martín García (pesos de plata)

Artículo	Precio
62 docenas de medias de seda para hombres (a 36 pesos)	2.232
32/12 docenas de medias (a 36 pesos)	114
36 más de puntas negras y blancas	223,4
2 docenas de guantes de gamuza (a 3 pesos)	6
18 bolsas de tafetán negro (a 8 reales)	18
29 docenas de botones esmaltados (a 3 pesos)	75
83 piezas de cintas de seda (a 16 pesos)	290,4
48 piezas de listones de seda	120
12 delantales de clarín	15
5 piezas con 21 delantales de gaza (a 56 reales)	42
13 más de gaza en pañuelos lisos y labrados (a 6 reales cada uno)	438
2 piezas de Cambrey de gaza	8,6
10 más de gaza	292,4
147 docenas de cuchillos de mesa plateados	441
29 gruesas y ocho y media docenas de botones de casaca	178,2
Total	4.494,4

Fuente: Archivo General de la Nación, Colonia, Fondo de Policía, Legajo 7, f. 548.

En 1805 encontramos a Juan de Dios Amador negociando con quinas que compraba en el interior del Virreinato. En ese momento, su actividad comercial sufría las consecuencias adversas de la guerra con Inglaterra, como lo manifiesta en su correspondencia. Las compras de quina las hacía a través de Antonio Arrázola, vecino de Santa Fe de Bogotá, y quien era primo de su cuñado José Arrázola Ugarte, casado este último con su hermana Manuela. En la carta a Arrázola, decía Juan de Dios²³:

Sirve la presente para suplicar a usted que los quinientos cincuenta y seis y medio pesos que me debe se sirva invertírmelos en quina amarilla o naranjada superior y bien acondicionada me la remita para entregar en Honda a Julián Merino; pues ya que el tiempo da lugar para negocios morosos me he propuesto acopiar una partidilla de dicho fruto para cuando Dios sea servido darnos la Paz, sin embargo de que tengo mis recelos que este artículo ha de caer pues en esta ciudad hay muchísimos zurroneos que deberán seguir España luego que se haga la Paz, pero por otra parte me he

²³ Archivo General de la Nación, Colonia, Fondo Miscelánea, Legajo 92, ff. 356-375.

animado por que han dicho que están ofreciendo quina buena amarilla o naranjada en zurrone a 14 pesos la carga de 9 arrobas y no lo he extrañado por que en tiempos en que había más codiciosos me la compraron puesta en Facatativá a 13 ½ pesos carga a cambalache de (?), pero no por esto le quiero limitar el precio pues usted la compra al más equitativo que le sea posible a mí beneficio y aunque este es un encargo engorroso, espero que usted lo pondrá en ejecución en la brevedad más asequible. Deseo a usted completa salud y mande lo que guste a su afectuoso amigo, Juan de Dios Amador.

Dedicado a esas transacciones mercantiles se encontraba en 1808 Juan de Dios Amador, cuando la invasión napoleónica a la península ibérica desató una crisis política en las colonias americanas que arrastró a la acción pública a hombres como él, quien en condiciones normales tal vez nunca hubiera abandonado la rutina de sus negocios comerciales.

Martín José Amador

Martín José Amador nació en Cartagena de Indias en 1778. Cuando apenas tenía 17 años ya estaba dedicado al comercio con España como dependiente del negocio de su padre. Dos años después, en 1797, administraba una bodega en La Guaira, Venezuela.

En Venezuela, Martín José se vio involucrado en una revuelta que preparaban Pedro Gual y José María España. Más aún, estuvo vinculado en un intento por liberar de la cárcel a varios de los conspiradores que habían sido apresados por las autoridades españolas. Por esa razón fue sentenciado el 1 de junio de 1799 en un fallo que decía²⁴:

A don Martín Amador que después de haber tratado de tirano al gobierno y haber concurrido a las conversaciones que incitaban a la rebelión, se complicó en la tentativa de romper las cárceles, descubierta el 24 de septiembre del 98, a trabajar por el tiempo de cuatro años, con grilletes y cadena, en las obras de Florida, de donde no saldrá sin expresa licencia de su Majestad, prohibido de volver a estas provincias so pena de ser castigado con mayor severidad.

²⁴ Jiménez, óp. cit., p. 103.

Tal vez las conexiones de su familia pudieron haber ayudado para que Martín José se librara de esa dura condena en menos de dos años, pues a mediados de 1800 lo encontramos llegando con su hermano Juan de Dios a Baltimore procedente de Cádiz. El pasaporte que se le expidió en Baltimore para seguir a Cartagena nos permite saber cómo era físicamente Martín José: medía 5 pies con 5 pulgadas (165,1 cm) y tenía el pelo y los ojos negros²⁵.

Martín José Amador regresó poco tiempo después a Cádiz, en donde se dedicó nuevamente al comercio. Unos años más tarde diría que:

Hallándome en aquella Plaza cargado de familia y en la suma miseria, de resultas de mi quiebra, me llamó a ésta (Cartagena, AMR) mi hermano Juan de Dios el año de ochocientos ocho para que percibiera la parte de la herencia paterna que me correspondía por muerte de mi padre. En mil ochocientos nueve emprendí mi viaje a ésta, a donde luego llegué manifesté al nominado mi hermano mi deplorable estado; en su consecuencia pagó mi pasaje, me equipó, escribió a Cádiz para que le pasasen una mesada a mi esposa y me colocó en una hacienda de campo haciéndome presente que no había recogido un real de los intereses de la testamentaria, ni se podría conseguir en mucho tiempo...²⁶

En esas estaba cuando se desataron en la ciudad los sucesos políticos de 1811.

Antonio Carlos Amador

Al igual que sus otros hermanos, Antonio Carlos Amador se dedicó al comercio y también tenía haciendas²⁷. En la actividad comercial mantenía una extensa red que incluía agentes en Mompox, Santa Fe de Bogotá, Guayaquil, Panamá y Lima. Como la mayor parte de los comerciantes de Cádiz y Cartagena, en 1805 Antonio Carlos afrontaba una difícil situación económica. Por esa razón,

²⁵ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Fondo Policía, Legajo 7, folio 523. Aunque en la actualidad esa estatura nos parece la de una persona bajita, en su época debía ser un hombre alto, pues estaba con seguridad por encima de la estatura media de los habitantes del Virreinato de Nueva Granada. Hacia 1900, la estatura promedio de los hombres colombianos era de apenas 163 cms. Véase, Adolfo Meisel y Margarita Vega. *La calidad de vida biológica en Colombia. Antropometría histórica, 1870-2003*, Cartagena, Banco de la República, CEER, 2007.

²⁶ Roberto Arrázola. *Los mártires responden*, Cartagena, Ediciones Hernández, 1973, p. 269.

²⁷ Jiménez, óp. cit. p. 113.

le escribió a Antonio Arrázola, comerciante asentado en Bogotá, pidiéndole que le enviara en forma urgente unos fondos²⁸:

Mucho he sentido el que no haya remitido por este correo los pesos que me anuncia en el pasado pues amigo mío en confianza nunca me he visto tan ahogado, como me veo en el día por no poder cumplir con el honor que acostumbro, el pago de varios efectos, cuyos plazos están cumplidos, todo lo causa el que me hayo con todos mis intereses repartidos en Mompo, esa, Guayaquil, Panamá y Lima y de ninguno de los otros parajes me remiten un real bajo cuyo sujeto he de merecer a su amistad, haga por remitirme a vuelta de correo mil o mil y quinientos pesos, aunque sea buscando los apremios para satisfacerlos inmediatamente consiga la venta de los efectos que le mencioné en mi carta del correo pasado, efectuada a los precios que ofrezcan en esa plaza, todo lo que espero conseguir de su íntima amistad, deseándole al mismo tiempo prospere usted en las negociaciones de quina, que no me parece difícil mediante a que le tienen encargadas 500 cargas como se lo comunicó mi hermano Juan de Dios de que me alegro infinito, y no siendo otro el asunto me (?) a usted su afectuoso amigo y servidor.

Como muchos de los defensores de Cartagena, Antonio Carlos emigró en 1815. Sin embargo, en 1821 regresó con el ejército patriota que bajo el mando del general Mariano Montilla recuperó la ciudad del dominio español. Nuevamente se dedicó al comercio exterior, pero en una escala más bien modesta. En 1832, figuró en el puesto 22 en una lista con el valor de los impuestos de importación pagados por los comerciantes de Cartagena²⁹.

José Antonio Amador

José Antonio Amador nació en Cartagena en 1766. Estudió en Santa Fe de Bogotá en el Colegio Mayor de San Bartolomé, donde presentó información en 1782³⁰. Ya para 1795 estaba plenamente establecido en el comercio de

²⁸ Archivo General de la Nación, Colonia, Fondo Miscelánea, Legajo 92, f. 368.

²⁹ Jorge Alberto Restrepo y Manuel Rodríguez Becerra. “La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX”. Medellín, *Estudios Sociales*, vol. I, núm. 1, FAES, 1986, p. 108.

³⁰ Véase, William Jaramillo. *Real Colegio Mayor y Seminario de San Bartolomé. Colegiales de 1605 a 1820*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996, p. 598.

Cartagena con España, y figurado entre los 35 individuos del comercio con la península. Vivía en ese momento en una casa de la calle de Nuestra Señora de Loreto, manzana 0, del Barrio Santa Catalina³¹.

Por esa misma época contrajo matrimonio con Josefa de Leguina, hija de Martín Antonio de Leguina, también del comercio con España. El 3 de marzo de 1796 nació su hija María Josefa³².

Esteban Amador

Esteban Amador nació en Cartagena en 1776, pues en el censo de la ciudad de 1777 aparece con un año de edad³³. A fines del siglo XVIII se estableció en Cádiz, donde se dedicó a la actividad comercial. Cuando Antonio Nariño se escapó de las autoridades al llegar detenido al puerto de Cádiz, pidió a sus auxiliares que lo llevaran a la casa de un comerciante con el que había tenido negocios: Esteban Amador³⁴. Sin embargo, ya para los primeros años del siglo XIX Esteban Amador Rodríguez estaba radicado como comerciante en Guayaquil. Allí se casó con María Manuela de Sotomayor. En 1806, nació su primera hija, Estebana³⁵. La descendencia de este matrimonio fue amplia, pues tuvieron 17 hijos (varios de los cuales murieron muy jóvenes)³⁶.

Esteban también se involucró en la vida política del puerto de Guayaquil. En 1813 fue uno de los dos candidatos de la ciudad para representarla en la Diputación Provincial del Perú. Cuando resultó derrotado, pues sólo obtuvo dos votos contra cuatro de su contrincante, impugnó la elección, argumentan-

³¹ “Relación de los individuos del comercio de España y del país que existen en esta Plaza, con expresión de sus dependientes, calle y casa de habitación”, Cartagena, 23 de mayo, 1795, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Censos varios departamentos, tomo VI, ff. 98-115.

³² Pastor Restrepo Lince. *Genealogías de Cartagena de Indias*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993, p. 32. Josefa de Leguina Lambi era hermana media de María Teresa de Leguina y López Tagle quien se casó con Ignacio Caveró, uno de los firmantes del Acta de Independencia de Cartagena de 1811, y de María Dolores Leguina y López Tagle, quien se casó con su tío Juan Elías López Tagle, uno de los próceres de la independencia de Cartagena y primo hermano de José María García Toledo, otro de los próceres de la independencia de Cartagena y firmante del Acta de Independencia. Es decir, que tanto Ignacio Caveró como Juan Elías López Tagle eran concuñados de José Antonio Amador Rodríguez.

³³ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Miscelánea, tomo XLIV, ff. 946-957.

³⁴ Soledad Acosta de Samper. *Biografía del general Antonio Nariño*, Pasto, Imprenta del Departamento, 1910, p. 36.

³⁵ Pedro Robles. “Contribución para la historia de la Sociedad Colonial de la ciudad de Santiago de Guayaquil” (impreso sin fecha, ni lugar de publicación).

³⁶ Eduardo Amador Jouvín. *La familia Amador. Descendientes de Enrique Amador Santistevan y Victoria Baquerizo y Robles*, Guayaquil, 2009, pp. 193-199.

do que este último no cumplía con el requisito de haber tenido residencia en Guayaquil de más de siete años³⁷.

De 1821 a 1825, Esteban Amador fue Alcalde Ordinario del Cabildo. En 1822, lo nombraron comisario político y en 1826 jefe político municipal. Murió en Guayaquil el 4 de mayo de 1849³⁸.

Manuel José Amador

En el censo de 1777, Manuel José tenía 6 años³⁹. En 1795, apareció en la relación de los 35 individuos dedicados al comercio con España en Cartagena que ya hemos mencionado. En ese momento vivía con sus padres en la casa familiar de la Calle de las Carretas. Luego, en 1797, fue padrino de su sobrino José Arrázola Amador, bautizado en la Catedral el 24 de abril, y en 1798 fue padrino de su sobrino Sebastián Pombo Amador⁴⁰.

En las últimas décadas del período colonial, Maracaibo atrajo una gran cantidad de inmigrantes, ya que la expansión de la agricultura del cacao para la exportación generó un ciclo de expansión económica y prosperidad. Muchos de estos comerciantes eran vascos y catalanes⁴¹. También llegaron al puerto en esos años finales del siglo XVIII jóvenes y ambiciosos comerciantes americanos, como Manuel José Amador.

La posición en la sociedad marabina de Manuel José Amador se consolidó al casarse en 1802 con María Micaela de los Dolores Baralt y Sánchez. De esa unión nacieron ocho hijos. María Micaela era hija del matrimonio del próspero comerciante catalán Ignacio Baralt Torras (1748, Arenys del Mar-1805, Maracaibo).

Ignacio Baralt Torras había llegado a Maracaibo hacia 1778, procedente de Veracruz donde fue cadete de milicias y comerciante. En 1780 se casó con una joven marabina, Agustina Sánchez. De esta unión nacieron 14 hijos, muchos de los cuales se casaron con hijos e hijas de otros comerciantes. Estas uniones matrimoniales aumentaron la influencia económica y política de la familia.

³⁷ Jaime Rodríguez O. *La revolución política durante la época de la independencia. El Reino de Quito, 1808-1822*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, 2006, p. 157.

³⁸ *Ibíd.*, p. 193.

³⁹ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Miscelánea, tomo XLIV, ff. 946-957.

⁴⁰ Restrepo, *óp. cit.*, p. 450.

⁴¹ Belín Vázquez de Ferrer, Ligia Berbesí de Salazar y Nirso Varela. “La familia Baralt-Sánchez como modelo de la elite maracaibera durante la últimas décadas borbónicas”, *Boletín Americanista*, vol. 37, núm. 47, 1997, p. 218.

Al morir Ignacio Baralt Torras, en 1805, dejó un crecido patrimonio compuesto por 31 casas en Maracaibo, un almacén, haciendas en el sur del lago, esclavos, alhajas, navíos y cuentas por cobrar⁴². Sólo la casa de residencia de la familia tenía un valor de 10.000 pesos de plata.

Durante la independencia, la familia Baralt Sánchez y sus allegados jugaron un papel protagónico en Maracaibo. Políticamente el más influyente de los miembros de este grupo era el hermano mayor, José Ignacio Baralt Sánchez. Inicialmente, 1808-1810, los hermanos Baralt tomaron partido por la fidelidad a la monarquía. Por esa época, José Ignacio estuvo muy activo en el Cabildo de Maracaibo⁴³.

Después de la declaración de independencia de Caracas en 1811, la posición en torno a la fidelidad a la corona española del grupo familiar Baralt Sánchez, así como de otros miembros prominentes de la elite criolla de Maracaibo, cambió radicalmente. Ese año se rumoró en el puerto que algunos influyentes miembros de la elite económica expresaban públicamente su desafecto al gobierno español y su intención de unirse a la iniciativa caraqueña⁴⁴. Entre los nombres mencionados se encontraban Lucas Baralt Sánchez, Luis Andrés Baralt Sánchez, Manuel José Amador y el hacendado Juan Evangelista González. Por esa razón, Lucas Baralt Sánchez estuvo preso, pero por falta de evidencia fue liberado. Su hermano Luis Andrés tuvo que refugiarse por un tiempo en Cúcuta.

En 1821 volvemos a saber de Manuel José Amador, pues ese año le envió, desde Maracaibo, una carta a Simón Bolívar intercediendo por su hermano José María Amador, quien se encontraba en Jamaica y no podía abandonar la isla, por cuanto le estaban exigiendo el pago de unas deudas adquiridas por la Primera República de Cartagena en la época en que él era gobernador⁴⁵.

Diego y Rita Amador

Sobre Diego sólo hemos encontrado tres referencias. La primera es del censo de Cartagena de 1777, cuando tenía nueve años y era el mayor de los seis hijos que en ese momento tenía el matrimonio Amador Rodríguez. Luego, aparece en 1795

⁴² *Ibíd.*, p. 221.

⁴³ Ligia Berbesi de Salazar. "Maracaibo ante la independencia nacional", *Tierra Firme*, vol. 22, núm. 88, Caracas

⁴⁴ *Ibíd.*, p. 11.

⁴⁵ Fundación John Boulton. *Anotaciones bolivarianas, decretos marginales del Libertador, 1813-1830*, Caracas, 1960, pp. 163-164.

en la Real Cédula de Erección del Consulado de Cartagena, y fue designado como uno de los comerciantes para integrar esa institución, en calidad de teniente⁴⁶. Después de esto, su rastro desaparece por varios años. Una posible razón para ello es que hubiera emigrado a Cádiz a comienzos de la década de 1790, ya que en la matrícula del Consulado de Cádiz apareció registrado en 1793⁴⁷.

En el caso de Rita, sólo hay dos referencias. La primera es que fue madrina de su sobrino Joaquín de Pombo Amador, bautizado en la Catedral el 28 de noviembre de 1805⁴⁸. Además, sabemos que se embarcó en diciembre de 1815 en la improvisada flotilla en la cual los defensores de Cartagena evacuaron la plaza sin rendirse y en la que también iban sus hermanos Juan de Dios, María, Antonio Carlos Amador y varios de sus sobrinos.

Manuela Amador

Manuela Amador Rodríguez nació en Cartagena en 1773. En el censo de la ciudad de 1777 aparece registrada con tres años. Se casó en 1793 con el comerciante vasco José Arrázola Ugarte, natural de la Villa de Oñate, Provincia de Guipúzcoa, Vizcaya⁴⁹. En febrero de 1794 nació María del Carmen, su primera hija.

En 1795 la familia Arrázola Amador vivía en la calle Venta de Fierro (hoy calle Vélez Danies) en el barrio de Santa Catalina⁵⁰. En ese año José Arrázola era uno de los 35 individuos dedicados en Cartagena al comercio con España.

En 1798, Arrázola, junto con otro comerciante, José Romero Campo, elevaron una petición al virrey para lograr comerciar con algunas islas del Caribe español y así reducir en algo los estragos que sobre sus negocios ultramarinos estaba causando la guerra con Inglaterra⁵¹.

José Arrázola estuvo activamente vinculado al Consulado de Comercio de Cartagena. En determinado momento actuó como contador interino del Consulado, pero entró en conflicto con algunos directivos ya que se quejaba

⁴⁶ Adelaida Sourdís. *El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias. Reflejo del final de una época*, Cartagena, Editora Bolívar, 1990, p. 86.

⁴⁷ Ruiz, óp. cit., pp. 49-50.

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ Restrepo, óp. cit., p. 54.

⁵⁰ “Relación de los individuos del comercio de España y del país que existen en esta Plaza, con expresión de sus dependientes, calle y casa de habitación”, Cartagena, 23 de mayo, 1795, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Censos varios departamentos, tomo VI, ff. 98-115.

⁵¹ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Fondo Consulado, tomo I, ff. 500-513.

de la remuneración. En esa disputa lo apoyó el tesorero del Consulado, Manuel Pombo, hermano de su concuñado y compadre, José Ignacio de Pombo⁵².

Al igual que Juan de Dios y Antonio Carlos Amador, José Arrázola negociaba con quina a través de su primo Antonio Arrázola, residente en Santa Fe de Bogotá. Precisamente en relación con ese tipo de transacciones le escribió el 30 de noviembre de 1804 José Arrázola a Antonio Arrázola⁵³:

Contesto la tuya 19 del que expira diciendo que llegaron los 40 zurrone de quina en buen estado, y es buena, y se entregaron, habiendo producido justamente la cantidad que juzgamos, y más 12 libras. Cuando me avises si estaba o no cabal el contenido de los cajones de cedería que compraste a Avriles, concluiré un corto pico que hay pendiente con él.

En 1808, Arrázola y dos consiliarios más del Consulado de Cartagena enviaron una comunicación al virrey sobre las dificultades para recolectar un donativo entre los comerciantes de la ciudad. En dicha comunicación se puede ver muy claramente cómo se habían perjudicado estos comerciantes por las guerras en las cuales España se veía involucrada en forma casi incesante⁵⁴:

Muy cerca de 16 años de guerras, sin más que dos cortos intervalos, el primero de un año y con hostilidades en él, y el segundo de dos y medio o tres, y con mayores: cuatro con el actual casi sin exportación de nuevos frutos, y sin importaciones de cuenta de los vecinos o domiciliados en el distrito Consular; y uno más, al principio de la última con los Ingleses, en el cual no pudimos ir siquiera a los otros Puertos de su Majestad en América. ¿Que otras consecuencias podían originar sino la estagnación de multitudes de frutos, algunos que se deterioran y otros que se pierden; la ruina de la agricultura sobre todo objeto de comercio exterior; el excesivo aumento del contrabando; la cesación de todo tráfico interior; la escasez de las cajas reales y municipales; la falta de moneda; la pobreza generalizada hasta las clases creídas ricas; la inercia, el desaliento, o los delitos, que son sus hijos?

⁵² En carta a su primo Antonio Amador, Arrázola se refirió a José Antonio de Pombo como “mi compadre Pombo”, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Miscelánea, Legajo 92, ff. 356-375. Arrázola y su esposa Manuela eran padrinos de Dámaso Pombo Amador. Véase, Restrepo, *óp. cit.*, p. 450.

⁵³ Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Miscelánea, Legajo 92, ff. 356-375.

⁵⁴ Sourdis, *óp. cit.*, p. 119.

María Amador

María Amador Rodríguez nació en Cartagena en 1771. En el censo de 1777 aparece con ocho años de edad. María se casó con José Ignacio de Pombo, tal vez el comerciante ilustrado de mayor prestigio intelectual en el Virreinato de la Nueva Granada. Su primer hijo nació el 18 de diciembre de 1790.

José Ignacio de Pombo O'Donnell había nacido en 1761 en Popayán en el seno de una familia emparentada con la nobleza española. Su madre era hermana de los generales O'Donnell (Enrique, conde de La Bisbal; José y Carlos) y tía de Leopoldo, conde de Lucena y Duque de Tetuán⁵⁵.

José Ignacio de Pombo estudió derecho y filosofía en el Colegio Mayor del Rosario en Bogotá y complementó su formación intelectual con una estadía en España. Sobre su educación comentó Alexander von Humboldt, cuando lo conoció en Cartagena en 1801⁵⁶:

Estuvo por un corto tiempo en Cádiz, habla todas las lenguas, conoce todas las literaturas europeas, educa el mismo a sus hermosos hijos —cosa de gran mérito en América—...

En 1784 estableció una casa de comercio ultramarino en Cartagena⁵⁷. Ya en 1785 aportó 2.500 pesos de plata para los 386.276 pesos de plata del empréstito que los comerciantes de Cartagena le hicieron a la corona española⁵⁸. En pocos años logró conformar una red de correspondientes en Cádiz, México, las Antillas, Quito, Guayaquil y Lima⁵⁹.

José Ignacio de Pombo desarrolló también una intensa actividad pública en Cartagena, como quedó consignado en su certificación de méritos⁶⁰:

En los años 1787, 90, 91, 92 y 95 ha obtenido... los empleos de Comisario de Barrio, Síndico Procurador General, Alcalde Ordinario, Alcalde de la

⁵⁵ Consejo Superior de Investigaciones Científicas Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. *Estudios sobre la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, 1963, p. 193.

⁵⁶ Alexander von Humboldt. *La ruta de Humboldt en Colombia y Venezuela*, tomo II, Bogotá, Villegas Editores, 1994, p. 30.

⁵⁷ Rafael Gómez Hoyos. “Don José Ignacio de Pombo. Promotor de la cultura y el desarrollo económico del país”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. V, núm. 9, septiembre, 1962, p. 971.

⁵⁸ Véase el apéndice del artículo “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.

⁵⁹ Gómez, *op. cit.*, p. 971.

⁶⁰ Manuel Lucena Giraldo. “El proyecto nacional de José Ignacio de Pombo (1761-¿1815?)”, *Boletín de Historia*, Bogotá, vol. 8, núm. 15-16, 1991, p. 44.

Santa Hermandad y Juez de Gremios... el de noventa y cuatro obtuvo en propiedad el de Regidor Alférez Real... hasta el año 98.

Pombo descolló como el principal analista de los problemas económicos del Virreinato de la Nueva Granada. Estaba familiarizado con la literatura económica de la época y citaba a Adam Smith. Sus principales escritos económicos fueron preparados para el Consulado de Cartagena, gremio del cual fue promotor y en el cual ocupó diferentes cargos, como teniente de cónsul y prior⁶¹.

A través de la lectura de los ensayos de Pombo se puede vislumbrar el ambiente de incertidumbre y adversidad en el cual los comerciantes asentados en Cartagena tuvieron que desarrollar su actividad mercantil. Las reflexiones sobre el origen de esas dificultades por parte de ilustrados como José Ignacio de Pombo, Fermín Vargas, Antonio Nariño y Camilo Torres, contribuyeron para la creación de una mayor conciencia sobre los problemas económicos de las colonias americanas entre los jóvenes neogranadinos⁶².

En un informe que José Ignacio de Pombo le preparó en 1800 al Consulado para presentárselo al virrey de la Nueva Granada, se palpa claramente la situación a la cual estaban enfrentados los comerciantes cartageneros en virtud de las guerras imperiales⁶³:

Los comerciantes honrados no tienen otra alternativa que o la de arruinarse enteramente, si hacen cualquiera especulación de comercio legítimo, o la de entregarse a una absoluta inacción que consume sus capitales... Envueltos nosotros por necesidad en esta guerra destructora e interminable, padecemos todos sus males, y el común enemigo lejos de recibir daño de nuestra mano, saca de ellas muchas ventajas y medios para continuarla.

Además de sus actividades comerciales, Pombo se interesó mucho por la ciencia y la geografía. Por esa razón, apoyó con recursos económicos la labor

⁶¹ Su hermano Manuel de Pombo fue el tesorero del Consulado de 1795 a 1804, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. *Estudios sobre la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, 1963, p. 194.

⁶² Los principales escritos económicos de José Ignacio de Pombo están publicados en: José Ignacio de Pombo. *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986, y *Escritos de dos economistas coloniales: don Antonio de Narváez y la Torre y don José Ignacio de Pombo*, Banco de la República, 1965.

⁶³ José Ignacio de Pombo. *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias* Bogotá, Procultura, 1986, pp. 18-19.

de investigación del científico neogranadino Francisco José de Caldas, proveyéndolo con libros, instrumentos científicos y dinero⁶⁴. También mantuvo durante años una amistad epistolar con el naturalista gaditano José Celestino Mutis, director de la Expedición Botánica, que catalizó la vida intelectual del Virreinato en las décadas finales del dominio español. Se conservan al menos 81 cartas de Pombo a Mutis, escritas entre 1788 y 1808. A través de esa correspondencia se puede ver la amplitud de los intereses intelectuales de Pombo y cómo se mantenía muy bien informado de los sucesos políticos del mundo a través de la prensa europea, norteamericana y del Caribe, que recibía primero que la mayoría de los neogranadinos por estar en el puerto de Cartagena.

En una carta que Pombo le escribió a José Celestino Mutis el 20 de febrero de 1803 desde Cartagena, se refleja el esmero con el cual este comerciante educaba a sus hijos⁶⁵:

El deseo de vuesamerced de que don Sinforoso acompañe a Miguel y a nuestro Caldas en su viaje a Europa me llena de satisfacción, porque pienso que mi hijo menor, que en el día estudia matemáticas en Barcelona, sea de la compañía. Tengo fundadas esperanzas en la juiciosidad y aplicación de este joven, en que será hombre de provecho. Está regularmente instruido en las lenguas latina, francesa e italiana, y este año empezará con el inglés y el alemán, y después con el griego. Estudió conmigo la lógica, ética y metafísica de Celis, y estaba concluyendo el álgebra cuando lo envié a España.

Era, pues, José Ignacio de Pombo un vivo ejemplo de la ilustración americana.

II. La familia Amador en la lucha por la independencia, 1810-1821, y la dispersión posterior

La familia Amador Rodríguez y sus allegados participaron activamente en los sucesos que llevaron a la independencia de Cartagena. En 1810 José Antonio Amador fue regidor del ayuntamiento que destituyó al gobernador Francisco

⁶⁴ Jeanne Chenu. *Francisco José de Caldas, un peregrino de las ciencias*, Madrid, Historia 16, 1992, p. 21.

⁶⁵ Guillermo Hernández de Alba (comp.). *Archivo epistolar del sabio naturalista don José Celestino Mutis*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, Editorial Presencia, Tomo IV, 1983, p. 106.

Montes, dando paso de esa forma al control de los destinos locales por parte de los criollos que dominaban ese cuerpo⁶⁶. En el caso de Antonio Carlos Amador, en 1814 fue uno de los delegados de Cartagena que acompañó al ejército del Magdalena, bajo el mando del brigadier Manuel del Castillo⁶⁷. Además, en 1815, formó parte de la legislatura del Estado de Cartagena. En ese mismo año emigró de Cartagena con los patriotas que prefirieron abandonar la ciudad asediada, después de tres meses de sitio por parte del ejército español, comandado por Pablo Morillo. Lo acompañaban sus hijos: Sebastián, Manuel, Juan de la Cruz, Juana, Manuela y Ana⁶⁸. Tras ser abandonados en la isla de Providencia por los corsarios que los evacuaron de Cartagena, llegaron a Jamaica, donde Antonio Carlos vivió hasta 1820. Al año siguiente, entró con el ejército patriota que bajo el mando del general Mariano Montilla recuperó a Cartagena⁶⁹.

Los esposos de Manuela y María Amador, José Arrázola y José Ignacio de Pombo, también fueron muy activos durante los sucesos de la independencia. El 30 de noviembre de 1811 José María García Toledo, uno de los principales dirigentes cartageneros durante los años de la independencia y a quien Morillo ordenó fusilar en 1816, señaló varias cosas que ponen de presente el importante papel de Pombo en las discusiones acerca de la nueva constitución y en la organización de las fuerzas armadas⁷⁰.

El señor fiscal, doctor Germán Piñeres, también lo podrá decir, y que teniendo yo en mi casa el proyecto de la Constitución, junto con él formé varios reparos y advertencias. En mi casa nos congregamos por muchas veces todos los señores Vocales para examinar el recordado proyecto y los reparos referidos, y después de puesto en limpio y vuelto a examinar, quedé encargado de llevárselo al señor José Ignacio de Pombo, que no pudo asistir por sus notorios males, y en efecto, a pesar de hallarse en tal situación y recargado con el trabajo del arreglo de la fuerza armada, se encargó de ello, y ha sido el motivo porque no se ha impreso y publicado con mucha anticipación al día 11 del corriente.

⁶⁶ Jiménez, óp. cit., p. 113.

⁶⁷ *Ibíd.*

⁶⁸ Gabriel Porras Troconis. *La magna epopeya de Cartagena*, Bogotá, Editorial Temis, 1965, p. 67.

⁶⁹ Jiménez, óp. cit., p. 115.

⁷⁰ Manuel E. Corrales. *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena*, Bogotá, Imprenta Raimundo Rivas, 1883.

José Ignacio de Pombo murió el 16 de febrero de 1812⁷¹. Su esposa María y sus hijos Esteban, Sebastián, Dámaso, Fernando, Josefa y Ana, emigraron en diciembre de 1815. Naufragaron en la costa de Panamá y Ana murió en la playa de Coclé, donde los demás fueron apresados, conducidos a Cartagena y los hombres encarcelados en el Castillo de San Felipe⁷².

El esposo de Manuela Amador, José Arrázola Ugarte, fue secretario de guerra de la república cartagenera en 1812. Además, en ese año participó en la Convención que promulgó la Constitución de Cartagena y fue uno de sus signatarios, al igual que su cuñado Juan de Dios Amador⁷³. En diciembre de 1815 estuvo entre los patriotas que abandonaron la ciudad en una improvisada flotilla. Iba acompañado por su hijo José Manuel, quien era teniente de infantería.

Juan Arias, firmante del acta de independencia del 11 de noviembre de 1811 y esposo de María de Jesús Amador, regresó en 1820 con el ejército de Montilla que desde mediados de ese año le impuso un bloqueo a Cartagena. En una acción sorpresiva, realizada el 1 de septiembre de ese año por los españoles contra el cuartel de Turbaco, murió Juan Arias, junto con 124 patriotas más⁷⁴. Como puede verse, el grupo familiar de los Amador y sus allegados derramaron hasta en el último minuto su sangre por la causa de la independencia.

Sin embargo, de los hermanos Amador Rodríguez, quienes más se destacaron en los sucesos de la independencia fueron Juan de Dios y Martín José. Juan de Dios fue uno de los firmantes del Acta de Independencia de Cartagena del 11 de noviembre de 1811⁷⁵. Como se mencionó, también estuvo en la Convención Constituyente de 1812. El 31 de enero de 1815 fue designado gobernador del Estado de Cartagena, cargo que desempeñó hasta el 22 de diciembre de ese año. Emigró en diciembre de 1815. Finalmente, se radicó en Jamaica y en 1822 regresó a Cartagena.

Martín José Amador participó desde 1810 en el ejército de Cartagena. En 1812 ya era capitán. Durante el sitio de Morillo, ya siendo coronel, fue asignado

⁷¹ Miguel Camacho. *Karmairi, crónicas de Cartagena de Indias*, Bogotá, Ediciones Pluma de Mompo, 2003, p. 281.

⁷² Porras, óp. cit., p. 72.

⁷³ Gabriel Jiménez Molineros. *Los mártires de 1816. Ante el Consejo de Guerra y ante la historia*, Cartagena, Imprenta Departamental, 1947, p. 286.

⁷⁴ Eduardo Lemaitre Román. *Historia general de Cartagena*, tomo III, Bogotá, Banco de la República, 1983, p. 212.

⁷⁵ También la firmaron Santiago Lecuna, esposo de Ana Pombo Amador, y Juan Arias, esposo de María de Jesús Amador López.

a las sabanas de Tolú para colaborar en el suministro de la plaza. Fue capturado por los españoles y fusilado en Cartagena en 1816.

Cuando Cartagena recuperó su independencia varios de los Amador Rodríguez que se hallaban en el exilio regresaron. Ya Ana Amador de Pombo se encontraba residenciada en la ciudad, pues durante los años del dominio español, 1816-1821, envió varios memoriales, que reposan en el Archivo General de la Nación, a las autoridades para recuperar los libros y papeles de su difunto esposo, que habían sido decomisados por su vinculación con la causa patriota.

Una lista de los principales comerciantes de Cartagena de 1832 registró los nombres de: Juan de Dios y Antonio Carlos. Además, en la Notaria Primera de Cartagena se encuentran para las décadas de 1820, 1830 y 1840, numerosas transacciones comerciales de varios hermanos Amador Rodríguez: Antonio Carlos, Manuel, Rita, Manuela y, sobre todo, Juan de Dios. Sin embargo, ya la prosperidad económica que habían tenido antes de 1810 estaba muy menguada, debido principalmente a las dramáticas consecuencias que sobre sus vidas tuvo la participación de la familia en la lucha por la independencia. Las palabras de María Amador viuda de Pombo al hacer su testamento en 1841 son una muestra de ello⁷⁶:

...han sido tantas las desgracias que mis bienes han quedado reducidos a un bujio de palma en el Pie de la Popa, y un solar en la Playa de la Artillería y la casa alta Calle de la Factoría que actualmente vivo con mi hijo Fernando, gravada con \$ 600.

Juan de Dios Amador conservó alguna influencia política hasta su fallecimiento en 1847. Después de 1822 ocupó en diferentes épocas los cargos de contador departamental, administrador de aduana, prefecto, gobernador, senador y administrador de correos.

En la segunda mitad del siglo XIX ya los Amador habían perdido importancia en el comercio local. Ante el declive que sufrió la economía cartagenera en el primer medio siglo de vida republicana, muchos de los descendientes de los Amador Rodríguez emigraron hacia otras zonas del país y de la costa Caribe en busca de oportunidades. En las décadas finales del siglo XIX fueron esas ramas de la familia las que lograron acumular grandes capitales y destacarse en la política.

Sebastián Amador López, uno de los hijos de Antonio Carlos Amador, emigró a Medellín a comienzos de la década de 1830, muy joven, si se tiene en

⁷⁶ Archivo Histórico de Cartagena, Notaria Primera, Testamentos, ff. 18-21, 1841, Cartagena.

cuenta que nació en Cartagena en 1810. En esa ciudad se dedicó al comercio y a la política. Se casó con María Ignacia Fernández Callejas, de Envigado, la cual provenía por los Callejas de una familia de comerciantes ricos⁷⁷. De esta unión nacieron cinco hijos. Uno de ellos, Carlos Coroliano, nacido en 1835, llegó a ser un hombre muy rico.

En 1864, Carlos Coroliano Amador se casó con la heredera del minero José María Restrepo Uribe (1790-1854), Lorenza Uribe Lema. El historiador Luis Fernando Molina considera que en ese momento era la mujer más rica de Medellín y quizá, incluso, de Colombia. Sin embargo, Carlos Coroliano también fue un hábil empresario, lo cual le permitió consolidar la fortuna familiar, llegando a ser el mayor accionista de las sociedades mineras Los Chorros, Zancudo y Zabaletas, e importante inversionista en la construcción, la agricultura, el comercio y la industria⁷⁸.

Unos nietos de José Antonio Amador Rodríguez, Manuel Amador Guerrero (1833-1909) y Juan Bautista Amador Guerrero, emigraron de Cartagena a Panamá, donde el primero tuvo importante figuración política y el segundo se convirtió en un rico hacendado. Los Amador Guerrero eran hijos de José María Amador Leguina y Mercedes Guerrero.

Manuel Amador Guerrero estudió medicina en Cartagena y en 1855 llegó a trabajar en Panamá⁷⁹. A lo largo de su vida ocupó distintos cargos públicos en el istmo, pero, sin lugar a dudas, el de mayor importancia fue el de primer presidente de la república panameña (1904-1908).

Los descendientes de Manuela Amador Rodríguez, quien se había casado con el comerciante vasco José Arrázola Ugarte, buscaron mejores oportunidades económicas en Sincelejo. Un nieto de esa pareja, Miguel Arrázola Martínez Malo, nacido en Cartagena en 1833, se estableció en Sincelejo a mediados del siglo XIX, y allí se dedicó al comercio y la ganadería. Su matrimonio con Fermina Romero, hija de Sebastián (Chano) Romero Acosta, ayudó a consolidar su posición económica. Chano Romero provenía de una familia humilde de Sincé, pero logró convertirse en uno de los hombres más ricos e influyentes de Sincelejo en la segunda mitad del siglo XIX. De acuerdo con Orlando Fals Borda⁸⁰:

⁷⁷ Luis Fernando Molina Londoño. *Empresarios colombianos del siglo XIX*, 2.^a ed., Bogotá, Facultad de Administración, Uniandes, 2006, p. 40.

⁷⁸ *Ibíd.*

⁷⁹ Eduardo Lemaitre Román. *Panamá y su separación de Colombia*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1971, pp. 497-498.

⁸⁰ Orlando Fals Borda. *Retorno a la tierra. Historia doble de la costa*, tomo IV, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986, p. 79.

... Manuel Tamara y Sebastián Romero fueron artífices principales del Sincelajo moderno. Eran trabajadores fuertes, de los que deben tener el cuerpo en trájín permanente, porque si se sientan, se mueren. Ambos construyeron pequeños imperios comerciales y financieros (dinero al interés) a los cuales les fueron añadiendo poco a poco el negocio de tierras y la ganadería.

Otro de los Arrázola Martínez Malo que se estableció en Sincelajo fue Ignacio. Este último, se casó con Eustasia Díaz Alviz. Con el tiempo también llegaron a vivir en Sincelajo su madre, Mercedes Malo, y dos de las hermanas Arrázola Martínez Malo: Ana y Manuela⁸¹.

En comparación con la empobrecida Cartagena de las décadas de 1860 y 1870, Sincelajo tenía una gran vitalidad como resultado de las exportaciones ganaderas y de tabaco y por ser el principal centro de comercio en esa parte de las sabanas. Por ello resultó siendo muy atractiva para algunos miembros de la empobrecida elite cartagenera, como fue el caso de los Arrázola.

IV. Conclusión

El estudio de la actividad económica en las décadas finales del imperio español en América de la familia que en Cartagena de Indias fundó el gaditano Esteban Baltasar Amador, pone de presente la importancia de las redes sociales. A comienzos del siglo XIX los Amador se beneficiaban por pertenecer a una extensa familia con miembros radicados en Guayaquil y Maracaibo, el grupo de comerciantes con vínculos estrechos con Cádiz y con la elite criolla que dominaba la vida política, social y económica de Cartagena de Indias.

Algunas de las familias cartageneras que eran muy influyentes en las últimas décadas de la colonia lograron sobrevivir en una posición privilegiada los dramáticos años de la lucha por la independencia, con sus exilios, fusilamientos, expropiaciones, destrucción de haciendas y desarticulación de los negocios. Muchos de los miembros de la familia Amador retornaron a Cartagena en la década de 1820 para continuar con su actividad mercantil. Sin embargo, ya en este puerto no recobrarían la privilegiada posición económica, social y política que tuvieron hasta 1815.

⁸¹ Armando Arrázola Madrid. *El veinte de enero*, Bogotá, Plaza y Janes, 1996, p. 121.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación

Sección Colonia, Miscelánea, tomo XLIV.

Sección Colonia, Censos varios departamentos, tomo VI.

Sección Colonia, Fondo Aduanas, tomo 10.

Sección Colonia, Consulados, t. I.

Sección Colonia, Fondo Policía, Legajo, 7.

Sección Colonia, Fondo Miscelánea, Legajo 92.

Archivo Histórico de Cartagena

Notaria Primera, Testamentos, 1841.

Bibliografía

Acosta de Samper, S. (1910). *Biografía del general Antonio Nariño*, Pasto, Imprenta del Departamento.

Amador Jouvín, E. (2009). *La familia Amador. Descendientes de Enrique Amador Santistevan y Victoria Baquerizo y Robles*, Guayaquil.

Arrázola Madrid, A. (1996). *El veinte de enero*, Bogotá, Plaza y Janés.

Arrázola, R. (1973). *Los mártires responden*, Cartagena, Ediciones Hernández.

Berbesí de Salazar, L. (2004). “Maracaibo ante la independencia nacional”, *Tierra Firme*, vol. 22, núm. 88, Caracas.

Camacho, M. (2003). *Karmairi. Crónicas de Cartagena de Indias*, Bogotá, Ediciones Pluma de Mompox.

Comellas, J. L. (1992). *Sevilla, Cádiz y América. El trasiago y el tráfico*, Madrid, Editorial Mapfre.

Consejo Superior de Investigaciones Científicas Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. (1963). *Estudios sobre la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid.

Corrales, M. E. (1883). *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena*, Bogotá, Imprenta Raimundo Rivas.

Chenu, J. (1992). *Francisco José de Caldas. Un peregrino de las ciencias*, Historia 16, Madrid.

Durlauf, S. N. (2002). “On the Empirics of Social Capital”, *Economic Journal*, núm. 112.

- Fals Borda, O. (1986). *Historia doble de la costa. Retorno a la tierra*, tomo IV, Bogotá, Carlos Valencia Editores.
- Fundación J. B. (1960). *Acotaciones bolivarianas, decretos marginales del Libertador, 1813-1830*, Caracas.
- Gómez Hoyos, R. (1962). “Don José Ignacio de Pombo, promotor de la cultura y el desarrollo económico del país”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. V, núm. 9.
- Hernández de Alba, G. (comp.). (1983). *Archivo epistolar del sabio naturalista don José Celestino Mutis*, tomo IV, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, Editorial Presencia.
- Humboldt, A. (1994). *La ruta de Humboldt en Colombia y Venezuela*, tomo II, Bogotá, Villegas Editores.
- Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. (1995). *Catálogo del Fondo Documental José Celestino Mutis del Real Jardín Botánico*, Bogotá, Instituto San Pablo Apóstol.
- Jaramillo, W. (1996). *Real Colegio Mayor y Seminario de San Bartolomé. Colegiales de 1605 a 1820*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica.
- Jiménez Molinares, G. (1947). *Los mártires de 1816. Ante el Consejo de Guerra y ante la historia*, Cartagena, Imprenta Departamental.
- Jiménez Molinares, G. (1958). *Linajes cartagenos*, tomo 2, Cartagena, Imprenta Departamental.
- Lemaitre Román, E. (1971). *Panamá y su separación de Colombia*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular.
- Lemaitre Román, E. (1983). *Historia general de Cartagena*, tomo III, Bogotá, Banco de la República.
- Lucena Giraldo, M. (1987). “El proyecto nacional de José Ignacio de Pombo (1761-¿1815?)”, *Boletín de Historia*, vol. 8, núm. 15-16, 1991, Bogotá.
- Medina, J. T. (1904). *La imprenta en Cartagena de Indias, 1809-1820*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana.
- Meisel Roca, A. y Vega, M. (2007). *La calidad de vida biológica en Colombia. Antropometría histórica, 1870-2003*, Cartagena, Banco de la República, CEER.
- Meisel Roca, A. (2009). “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.
- Molina Londoño, L. F. (2006). *Empresarios colombianos del siglo XIX*, 2.^a ed., Bogotá, Facultad de Administración, Uniandes.
- McFarlane, A. (1983). “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: el Consulado de Cartagena”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 11, Bogotá.
- Ortiz, S. E. (comp.). (1965). *Escritos de dos economistas coloniales: don Antonio de Narváez y la Torre y don José Ignacio de Pombo*, Bogotá, Banco de la República.

- Pedraja, R. de la. (1976). "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 8, Bogotá.
- Pedraja, R. de la. (1979). "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: La Nueva Granada, 1796-1801", *Desarrollo y Sociedad*, núm. 2, Bogotá.
- Pombo, J. I. de. (1986). *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura.
- Porras Troconis, G. (1965). *La magna epopeya de Cartagena*, Bogotá, Editorial Temis.
- Restrepo, J. A. y Rodríguez Becerra, M. (1986). "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX", *Estudios Sociales*, vol. 1, núm. 1, Medellín, FAES.
- Restrepo Lince, P. (1993). *Genealogías de Cartagena de Indias*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica.
- Robles, P. (s. a.) "Contribución para la historia de la Sociedad Colonial de la ciudad de Santiago de Guayaquil".
- Rodríguez O., J. (2006). *La revolución política durante la época de la independencia. El reino de Quito, 1808-1822*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar.
- Ruiz Rivera, J. (1988). *El Consulado de Cádiz: Matricula de comerciantes, 1730-1823*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz.
- Sourdís, A. (1990). *El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias. Reflejo del final de una época*, Cartagena, Editora Bolívar.
- Terrientes-Mojica, C. (1981). "The Consulado of Cartagena, 1795-1820", Ph.D. Dissertation, University of Southern California.
- Vásquez de Ferrer, B. Berbesí de Salazar, L. y Varela, N. (1997). "La familia Baralt-Sánchez como modelo de la elite maracaibera durante la últimas décadas borbónicas", *Boletín Americanista*, vol. 37, núm. 47.

La crisis fiscal de Cartagena en la era de la independencia, 1808-1821

I. Introducción

EN LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XIX, Cartagena de Indias era uno de los puertos fortificados más importantes del Caribe hispánico. Su economía estaba en clara expansión, así como su población, que era la segunda del Virreinato de la Nueva Granada. Cuando se creó el Virreinato, a comienzos del siglo XVIII, incluso se consideró hacerla su capital. La idea se descartó, pues se argumentó que, en tal circunstancia, podía ser más vulnerable a ataques navales. Sin embargo, a lo largo del siglo XVIII hubo virreyes que nunca llegaron a Santa Fe y se establecieron en el puerto durante todo su mandato.

Cuando se iniciaron los sucesos que llevaron a la independencia, Cartagena estuvo siempre muy decidida por la causa patriota. Esto, a pesar de que dependía de los dineros que, vía el situado, le enviaban otras provincias para cubrir sus enormes gastos militares y que eran la base de su prosperidad.

En este trabajo estudiamos las finanzas públicas de Cartagena entre 1808 y 1821, para entender cómo se afectaron por la lucha por la independencia y, así mismo, cómo éstas afectaron esa lucha. Buena parte de la información que se utiliza, y que proviene del Archivo de Indias en Sevilla, España, no había sido publicada hasta la fecha. Por esa razón, y porque la historiografía tradicional no le dio la importancia debida a los aspectos económicos de la independencia, creemos que se abre una nueva perspectiva sobre este período, que permite entender mejor algunos debates y sucesos que hasta ahora no eran muy claros.

En la segunda sección se analiza, de manera sucinta, cómo eran los ingresos y egresos de la Caja Real de Cartagena antes de 1811, así como algunos aspectos del comercio exterior. En la tercera parte, se examina la crisis fiscal que se vivió en el período 1811-1815 y las diferentes medidas que tomaron los patriotas para mitigarla. Luego, se trata la difícil coyuntura fiscal de los años de la Reconquista, cuando la economía local y, por tanto, sus finanzas públicas se habían empobrecido debido a la guerra de independencia. Finalmente, se presentan unas conclusiones.

II. La economía de Cartagena antes de la independencia

En la década anterior a la independencia la economía de Cartagena de Indias se afectó mucho por las guerras imperiales que España libró contra Inglaterra, en 1796-1802 y 1805-1807. Por un lado, esas guerras traumatizaban el comercio exterior, de gran importancia para una ciudad portuaria, pues el comercio legal en ocasiones llegaba a una virtual parálisis. Sin embargo, resultaba en un gran estímulo al contrabando, que de hecho se incrementaba enormemente, como lo comentó el comerciante José Ignacio de Pombo, en los diferentes informes que para esa época preparó para el Consulado de Comercio de la ciudad¹.

Pero, por otro lado, la economía cartagenera se beneficiaba de la lucha inter-imperial, ya que recibía del resto del Virreinato de la Nueva Granada y de Quito un subsidio anual, o situado, para mantener la tropa y las fortificaciones, y para invertir en la ampliación de las instalaciones militares².

Entre las ciudades fortificadas del Caribe, después de La Habana, fue Cartagena la que recibió un mayor situado, tanto en valor absoluto como per cápita³. El influjo de recursos fiscales que recibía Cartagena vía el situado era tan grande que éste se convirtió en el motor de su dinámica económica. En el primer quinquenio del siglo XIX, 1801-1805, el situado representó el 53,1% de los ingresos fiscales de Cartagena, que en términos per cápita era la ciudad del Virreinato con mayores ingresos fiscales.

Es necesario tener en cuenta esa dependencia que tenía Cartagena del situado para sufragar sus gastos, pues ayudará a entender mejor los aspectos económicos de la Primera República cartagenera (1811-1815) y de la Reconquista (1816-1821).

A. Las finanzas coloniales de un puerto fortificado

Los ingresos fiscales de la Caja Real de Cartagena en el período anterior a la declaración de independencia absoluta, en 1811, fluctuaban alrededor de

¹ Véase, José Ignacio de Pombo. *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986.

² Aunque en sentido estricto el situado se refería a los fondos destinados a pagarle los sueldos a los soldados y los oficiales, aquí lo usamos para referirnos a las transferencias enviadas con esa finalidad a Cartagena, así como a las de mantenimiento y construcción de fortificaciones y demás gastos militares.

³ Adolfo Meisel Roca. “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.

un millón de pesos de plata y los egresos eran una suma más o menos similar (véase Cuadro 1).

Cuadro 1. Promedio anual del cargo y data de la Tesorería de Cartagena 1805-1819

Años	Valor cargo	Valor data
1805-1810	997.166	811.654
1814	2.655.941	2.618.700
1816-1819	637.088	499.382

Nota: el cargo son los ingresos de la Tesorería y la data los egresos. En razón de que las prácticas contables de la época incluían no sólo flujos sino algunas existencias, como lo sobrante en caja del año anterior, y pagos en tránsito, las cifras han sido depuradas para evitar dobles contabilizaciones.

Fuente: Para 1805-1810 y 1818-1819, Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y Cuba. Para 1816-1817, Archivo José Manuel Restrepo. Para 1814, Manuel Ezequiel Corrales, *Autógrafos de varias personas de gran distinción y elevado carácter oficial*, Cartagena, Biblioteca Fernández de Madrid, 1889.

Más de la mitad de los ingresos totales estaban representados por los situados que recibía de Quito y Santa Fe. Los otros ingresos que seguían en orden de importancia, eran el estanco del tabaco, los derechos de aduana y el estanco del aguardiente. En 1805, un año más o menos típico, el situado representó el 57,1% de los ingresos totales. La suma del situado con tabaco, aduana y aguardiente se elevó al 80,8% de los ingresos (véase Cuadro 2). Es muy importante señalar que los ingresos de tabaco y aguardiente eran el resultado del poder de consumo de los habitantes del puerto, que era creciente y muy vital en razón de la inyección permanente de recursos vía el situado.

Cuadro 2. Composición del cargo de la Tesorería de la Real Hacienda de Cartagena, 1805

Concepto	%
Situado	57,1
Tabaco	13,7
Aduana	6,7
Aguardiente	3,3
Otros	19,2
Total	100,0

Fuente: Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y cálculos del autor.

También se debe mencionar que Cartagena tenía el monopolio del comercio exterior del Virreinato y por eso tenía unos ingresos por derechos de aduana que se pagaban sobre las mercancías que exportaba e importaba todo el Virreinato. Es decir, éste era una especie de subsidio adicional que

recibía Cartagena para financiar sus gastos militares, por cuanto ese ingreso era generado por la actividad económica de todas las provincias, las cuales hubieran podido reclamar iguales derechos sobre esos ingresos y, por tanto, la necesidad de compartirlos, como de hecho lo hicieron las provincias del interior desde los primeros años de la República. Este punto lo trataremos más adelante.

La composición del gasto muestra lo central que eran para Cartagena su guarnición y sus fortificaciones. En 1805, por ejemplo, el 86,4% de los gastos de la Caja Real local se destinó a fines militares (incluido el hospital, pues era un hospital militar). El principal egreso lo constituían los sueldos y las prestaciones de los militares (véase Cuadro 3).

Los cientos de soldados profesionales del Regimiento Fijo, las decenas de oficiales y suboficiales y los artesanos, empleados y sirvientes que estaban al servicio de la tropa y la marina, recibían su remuneración de esta fuente, de manera directa o indirecta. La función militar era la razón de ser de la prosperidad cartagenera al iniciarse el siglo XIX.

Cuadro 3. Composición de la data de la Tesorería de la Real Hacienda de Cartagena, 1805

Concepto	Porcentaje
Sueldos y prestaciones militares	42,9
Consignación de guardacostas	35,2
Suministrado a la marina para buques sueltos	5,4
Gastos de hospital	2,9
Sueldos de políticos y Real Hacienda	2,9
Otros	10,7
Total	100,0

Fuente: Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y cálculos del autor.

B. Aspectos del comercio exterior por Cartagena

La aspiración de Cartagena, así como de muchas provincias de la América española desde fines del siglo XVIII, era poder comerciar con todos los países del mundo sin las trabas mercantiles que imponía el régimen colonial. La obligación de comerciar con puertos españoles, que a menudo sólo hacían el transbordo de mercancías llegadas del norte de Europa, encarecía las importaciones de productos por parte de los americanos, lo cual incentivó

un activo comercio de contrabando. Para reducir ese contrabando el comerciante José Ignacio de Pombo proponía que se redujeran a un mínimo los derechos de importación sobre los artículos que no se producían localmente pues⁴: “... como dice Smith, en la aritmética de las aduanas, no sólo dos y dos no componen cuatro, sino que por lo general cuatro y cuatro hacen solamente dos”.

Con la invasión de los ejércitos de Napoleón a España y la crisis del comercio exterior peninsular, las colonias americanas tuvieron la oportunidad de comerciar libremente con otras naciones, excluida Francia y sus colonias. El análisis de los impuestos pagados en 1809 a la Aduana por los comerciantes de la ciudad nos da una idea muy clara de los sitios con que se comerciaba y quiénes eran algunos de los importadores más prominentes.

En 1810, la Suprema Junta de Cartagena de Indias formalmente hizo una apertura del comercio exterior de la provincia, por medio de un decreto cuyo artículo primero decía⁵:

El puerto de Cartagena de Indias queda abierto para el comercio con todas las naciones aliadas y amigas de la España libre que en la actualidad son, y en adelante fueren; y en el funesto caso de que sea aquella subyugada por la Francia (con la cual en ninguno podrá abrirse el comercio sin una paz general), lo continuara solo con las que soliciten la amistad de la América española, y reconozca la independencia.

De acuerdo con la base de datos que hemos construido con los registros del *Libro Real Común y General de Cargo y Data de la Real Aduana de Cartagena*, en 1809 el 50,9 % de las importaciones del puerto llegaron de Jamaica. Como otro 9,7% y 0,5% venían de Londres y Trinidad, respectivamente, se deduce que del imperio británico provenía el 61,1% de las importaciones. Además, de Estados Unidos llegó el 19,4% de las mercancías, así que más del 80% provenía de fuera del mundo hispánico (véase Cuadro 4). Esto demuestra que sólo debido a las imposiciones coloniales la corona había logrado mantener una hegemonía hasta esa época del comercio legal a través de los puertos de España.

⁴ Pombo, óp. cit., p. 79. Pombo se refiere a Adam Smith.

⁵ Archivo José Manuel Restrepo. “Suprema Junta de Cartagena y su Provincia vista del expediente promovido por el Procurador General, para el arreglo del sistema de comercio...”, Cartagena, 1810.

Cuadro 4. Importaciones de Cartagena de Indias con origen fuera del Virreinato de la Nueva Granada, 1809

Origen	Valor (pesos de plata)	Participación %
Jamaica	71.366	50,9
Estados Unidos	27.246	19,4
Londres	13.653	9,7
Cádiz	12.964	9,2
Cuba	4.884	3,5
Málaga	2.031	1,4
Zaragoza	1.978	1,4
Puerto Rico	944	0,7
Trinidad	659	0,5
La Guaira	653	0,5
Otros	3.871	2,8
Total	140.249	100,0

Fuente: Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Libro Real Común y General de Cargo y Data de la Real Aduana de Cartagena, 1809, y cálculos del autor.

El valor de los impuestos de aduana pagados en 1809, por los comerciantes de la ciudad, es un indicador de la jerarquía relativa en ese momento de los diferentes grupos familiares. En primer lugar aparece Manuel Gnecco, con el 17,6% del total. Sobre Gnecco no hay mucha información, pero parece que era un comerciante peninsular. En 1795, en la lista de los principales comerciantes de Cartagena con España, aparece un Agustín Gnecco, pero no sabemos si tenía una relación familiar con aquel⁶. Manuel Gnecco también hizo importaciones en 1809 con Rafael Salión, Juan Antonio Ugarriza, Juan Bautista Campo, Juan Yncera y Gregorio Gómez (véase Cuadro 5).

En 1809, después de Manuel Gnecco, quien más pagó derechos de aduana fue José Casamayor, con el 4,8%. En 1795, Casamayor era dependiente del comerciante Ramón de Posadas⁷. Le seguía Juan de Dios Amador, hijo del comerciante gaditano Esteban Baltasar Amador, quien en las décadas finales del XVIII fue uno de los más prominentes hombres de negocios de la ciudad. Con los hermanos y cuñados, entre quienes estaban los también comerciantes José Arrázola Ugarte y José Ignacio de Pombo, los Amador conformaron una exitosa red de comercio que incluía a Cádiz, Maracaibo, La Guaira y Guayaquil. Juan de Dios fue uno de los firmantes del Acta de Independencia de Cartagena el 11 de noviembre de

⁶ “Relación de los individuos del comercio de España y del país que existen en esta Plaza, con expresión de sus dependientes, calle y casa de habitación”, Cartagena, 23 de mayo, 1795, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Censos varios departamentos, tomo VI, ff. 98-115.

⁷ *Ibíd.*

1811. Además, fue gobernador del Estado Soberano en 1815. A fines de ese año emigró hacia las islas del Caribe con los defensores de la ciudad que escogieron el exilio antes que rendirse ante el sitio impuesto por las tropas de Morillo⁸.

Cuadro 5. Valor de los impuestos pagados por las importaciones realizadas por los principales comerciantes de Cartagena de Indias, 1809

Comerciante	Valor (pesos de plata)	Participación %
Manuel Gnecco	33.906	17,6
José Casamayor	9.274	4,8
Juan de Dios Amador	8.448	4,4
Manuel Gnecco y Rafael Salió	7.729	4,0
José Blanco	7.531	3,9
Manuel Demetrio Vega y Diego Espinosa	7.522	3,9
Juan Berengue	6.481	3,4
Tomás Andrés Torres	6.257	3,2
Juan Antonio Ugarriza	5.203	2,7
Lázaro María Herrera	4.693	2,4
Juan Pinto	3.983	2,1
Juan Jorge Peoli y Tango	3.810	2,0
Juan Antonio Ugarriza, Manuel Gnecco, Juan Bautista Campo, Juan Yncera y Gregorio Gómez	3.332	1,7
Juan Yncera	3.334	1,7
Juan Bautista Campos	3.071	1,6
Juan Antonio Ugarriza, José Blanco, Domingo Botet, Diego Espinosa, y José María Guerra	2.794	1,4
Miguel Gnecco	2.601	1,3
Juan de Francisco Martín	2.472	1,3
Juan Bengoechea, Antonio Romay, José Ramos, Juan Bautista Ramos	2.357	1,2
Joaquín David	2.329	1,2
Gerardo Torres	2.207	1,1
Manuel José del Castillo	2.174	1,1
Manuel José del Castillo, Juan de la Cruz y Francisco Porras	2.110	1,1
Juan Vicente Romero Campo	2.109	1,1
Otros	57.295	29,7
Total	193.022	100,0

Nota: se incluyeron aquéllos que en 1809 realizaron transacciones de comercio exterior por más de 2.000 pesos de plata. Algunos aparecen varias veces, pues en ocasiones hacían pagos con otras personas.

Fuente: Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Libro Real Común y General de Cargo y Data de la Real Aduana de Cartagena, 1809, y cálculos del autor.

⁸ Sobre los Amador, véase Adolfo Meisel Roca. “Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador”, incluido en este volumen.

Otro de los comerciantes que aparece en un lugar destacado en 1809 en los pagos a la aduana de Cartagena es Tomás de Andrés Torres. A diferencia de Amador, de Andrés Torres se opuso a la independencia. Este comerciante era oriundo de Soria, Castilla la Vieja, y había llegado a Cartagena en 1787⁹. Fue prior del Consulado de Comercio. En 1810 fue uno de los comerciantes españoles que financió una fracasada contrarrevolución del Cuartel del Fijo que llevó a que se tomaran represalias contra él y sus asociados, como Juan de Francisco Martín y Juan Yncera.

III. La crisis fiscal en la Primera República, 1811-1815

La crisis fiscal afectó a Cartagena de Indias desde 1809, pues desde ese momento el valor anual del situado empezó a reducirse. Quito, por ejemplo, dejó de enviar su situado anual a Cartagena desde ese año. En 1809 el situado fue sólo el 78,8% del de 1808, un año normal a ese respecto. En 1810 la reducción fue más severa, y alcanzó a ser sólo el 34,8% de lo que había sido en 1808.

Algunos dirigentes de la ciudad, como el comerciante Tomás de Andrés Torres, expresaban sus dudas sobre el curso que estaban tomando los acontecimientos políticos locales, máxime cuando ésta era muy dependiente de las remesas del situado que recibía de las provincias del interior¹⁰:

... yo quisiera que se me dijere, aun en la hipótesis, negada de ser justo tal procedimiento, para el caso de ser bloqueada la Plaza, qué recursos son con los que cuenta Cartagena. Desgraciadamente aun los escasos que pudiera prometerse de su propia Provincia se han sustraído. De la que fue capital del Reino, Santa Fe, por sus propias últimas comunicaciones vemos que nada hay que esperar. Las otras provincias del Reino de donde pudiéramos prometernos sufragios han reconocido el Consejo de la Regencia y es de creer firmemente que en el caso de ser afligida por órdenes del mismo Supremo Consejo, excusarían auxiliarnos sabiendo que no se había admitido al gobernador de la plaza...No hay pues otros puntos de donde prome-

⁹ Para la información sobre Tomás de Andrés Torres nos basamos en María Teresa Ripoll. *La élite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Uniandes-Ceso, 2006, pp. 53-55.

¹⁰ “Memorial de don Thomás de Andrés Torres a las autoridades explicando su conducta en la deposición del Gobernador Montes y su posición en la Junta que lo reemplazó en el gobierno”, 3 de noviembre de 1810, Archivo de Celedonio Piñeres, Cartagena.

terse recursos, porque La Habana subsiste sin novedad en su territorio y si alguno franquease sería seguramente como los demás contra Cartagena. Con que quedamos reducidos a lo que rinda la Administración de Aduana y rentas estancadas del casco de Cartagena, y aun estas tristes esperanzas problemáticas, por qué no está fuera del orden que nuestros propios puertos y los de los ingleses cerrasen a nuestro comercio para que por todas partes quedáramos aislados. ¿Cuál sería en tan amarga circunstancia la suerte de Cartagena y de sus habitantes? ¡Horroriza el considerarlo!

Una de las cosas que hicieron las autoridades de Cartagena para mitigar la crisis fiscal fue obtener en 1811 un préstamo de 30.000 pesos entre los principales comerciantes y hacendados de la ciudad, de acuerdo con unos valores establecidos por el Consulado de Comercio. A José Casamayor, quien en 1809 fue el segundo comerciante que más pagó derechos a la Aduana de Cartagena, le correspondió prestar 1.000 pesos, como constó en el recibo que le expidieron¹¹:

El Sr. Don José Casamayor ha entregado en estas reales cajas la cantidad de mil pesos que han cabido en el prorrateo de treinta mil pesos formado por los Sres. prior y cónsules del Real Consulado en orden de la Suprema Junta y en calidad de empréstito para atender a las urgencias del erario. Cartagena, 29 de agosto de 1811. Son: 1.000 ps.

La situación fiscal de Cartagena se agravó a raíz de la declaración de independencia absoluta el 11 de noviembre de 1811. Es claro que no había ninguna posibilidad de que aquellas provincias que aún conservaban alguna lealtad hacia la corona española le enviarían a Cartagena la parte del situado que les correspondía. Además, una de las primeras consecuencias de la fragmentación política que produjo la invasión napoleónica a España fue la fragmentación política y fiscal de las colonias en América¹²: Hasta 1808, las cajas reales menores superavitarias enviaban sus excedentes a las cajas principales y éstas a su vez a la caja principal del Virreinato, que era la de Santa Fe. Finalmente, la caja de Santa

¹¹ Fernando Barriga. *Finanzas de nuestra primera independencia*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1998, p. 59.

¹² María Alejandra Irigoin. “Macroeconomic Effects of Spanish American Independence: The Effects of Fiscal and Currency Fragmentation, 1800s-1850s”, 63th Annual Meeting, Nashville, Economic History Association, sept. 19-21, 2003.

Fe de Bogotá enviaba los excedentes consolidados a Cartagena, vía situado, o a España, como aporte de la colonia a las finanzas de la corona. Al no existir el sistema coercitivo que hacía que se dieran estas transferencias, cada provincia empezó a decidir qué hacer con sus excedentes. Muchas optaron por usarlos para cubrir sus propias necesidades, como sucedió con Quito desde 1809¹³. Al respecto, North, Weingast y Summerhill, señalan que el régimen colonial era uno de tipo autoritario, donde la corona tenía los mecanismos para hacer cumplir las obligaciones que imponía¹⁴. El caso de las transferencias fiscales asignadas a las distintas cajas reales es uno de ellos. Una vez desapareció la autoridad de la corona se empezó a construir, muy lentamente para las necesidades apremiantes de la lucha por la independencia, un orden político más democrático que dependía del consenso.

José Manuel Restrepo señala que ante la drástica reducción de los valores enviados por las provincias andinas por medio del situado, el gobierno cartagenero¹⁵

... clamaba porque se le enviaran socorros pecuniarios con qué mantener la guarnición y la marina, indispensables para el sostenimiento de este antemural del reino, según lo llamaban; empero las provincias se hacían sordas a tales reclamaciones, y se denegaban abiertamente a enviar auxilios; decían algunos que Cartagena era una profunda sima en que inútilmente se hundirían todos los recursos y productos de la Nueva Granada.

El 30 de marzo de 1812, Manuel Rodríguez Torices, vicepresidente del Estado Soberano de Cartagena, en carta enviada al presidente de Cundinamarca expresó la frustración de los cartageneros con la actuación en materia fiscal de las provincias del interior¹⁶:

¹³ Esta misma situación se presentó en el Virreinato de la Nueva España. El historiador Luis Jáuregui, señala que desde 1810 se cayeron los ingresos de la Caja Real de ciudad de México, ya que las cajas regionales empezaron a atender, en mayor proporción de lo que lo hacían antes, sus propias necesidades. Véase, Luis Jáuregui. “La caída de la caja de México en la guerra de independencia: una perspectiva institucional” (mimeo), 2003.

¹⁴ Douglas North, William Summerhill and Barry Weingast. “Order, Disorder and Economic Change: Latin America vs. North America”, en Bruce Bueno de Mesquita and Hilton Root (eds.), *Governing for Prosperity*, Yale University Press, 2000, p. 29.

¹⁵ José Manuel Restrepo. *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo 1, Editorial Medellín, Bedout, pp. 193-194.

¹⁶ José Manuel Restrepo. *Documentos importantes de Nueva Granada, Venezuela y Colombia*, Bogotá, Imprenta Nacional, tomo V, 1969, p. 63.

Los clamores de Cartagena han sido desatendidos hasta ahora por casi todas las provincias, sus amigas y compañeras del Reino...

Sin embargo, las provincias del interior también tenían reparos a las actuaciones de los dirigentes del puerto Caribe, hasta el punto de que le atribuían parte de la responsabilidad en la reducción de los situados. Por ejemplo, en 1812, Antonio Nariño señaló que¹⁷:

Me es indispensable decir una palabra sobre los motivos de no haber mandado situados a Cartagena. Pudiera limitarse a una sola razón: no he mandado dinero, porque no lo hay; pero diré también que no lo hay, porque Cartagena ha propendido a que no lo haya. Cartagena ha fomentado la desunión de las pequeñas provincias de Cundinamarca. Cartagena ha permitido la extracción de oro sin amonedar, con detrimento de nuestro tesoro y sin utilidad suya. Cartagena ha recargado de derechos los géneros que han internado para este Estado, y Cartagena, finalmente, ha querido que demos, quitándonos los medios de tener que darles.

También había la percepción entre algunos dirigentes de las provincias del interior, de que Cartagena estaba usurpando las facultades que le correspondían a las provincias unidas en materia fiscal y de comercio exterior para beneficio de sus propias finanzas¹⁸:

A pesar de que el acta de federación a la cual se había sujetado aquella provincia, los productos de las aduanas de los puertos correspondían al gobierno de la unión, lo mismo que dictar los reglamentos según los cuales se debían exigir los derechos, ninguna de estas disposiciones se observaba.

Esta pertenencia de los derechos de aduana al gobierno de la unión es un hecho nuevo. Dentro del régimen colonial los derechos de aduana eran un ingreso exclusivo de Cartagena, algo definido por las autoridades y sobre las cuales las provincias no tenían derecho a reclamar nada. En el gobierno

¹⁷ Javier Ocampo López (selección). *Antonio Nariño. Escritos políticos*, Bogotá, El Áncora Editores/Panamericana Editorial, 2002, p. 133.

¹⁸ José Manuel Restrepo. *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo I, Medellín, Editorial Bedout, 1974, p. 300.

republicano, éstos se convirtieron en ingresos de la nación, a la cual tenían derecho todos los ciudadanos. Desde la óptica de las provincias del interior, el que Cartagena no los compartiera en los años críticos de la Primera República se convirtió en un factor adicional para no enviarle el situado.

Para enfrentar la crisis fiscal la dirigencia patriota cartagenera apeló a varias estrategias adicionales. Tal vez la más innovadora fue la impresión y puesta en circulación, por primera vez en la historia de lo que hoy es Colombia, de billetes de papel moneda. También se acuñaron monedas de cobre de medio y de dos reales¹⁹. Estas monedas cartageneras fueron las primeras monedas republicanas en todo el territorio de lo que fue el Virreinato de la Nueva Granada²⁰.

La Convención de 1812 se vio obligada a financiar un ejército que combatiera a la provincia de Santa Marta, pues esta última estaba impidiendo el tráfico comercial de Cartagena con el interior del Virreinato por el río Magdalena. Para ello aprobó la emisión de 300.000 pesos en papel moneda y 10.000 pesos en monedas de cobre²¹. Con el tiempo las emisiones de papel moneda se elevaron a 1.000.000 de pesos.

Los billetes del Estado Soberano de Cartagena eran de curso forzoso. Es decir, según la ley tenían que ser aceptados en los pagos. Un documento de 1814 señalaba que²²:

Circuló este papel y todos eran obligados a admitirlo bajo pena del duplo. Con él se celebraban toda especie de contratos, se hacían pagos y se redimían principales.

Poco tiempo después de emitido el papel moneda, éste se empezó a depreciar con respecto a la moneda de plata, que era la que mayormente circulaba en esa época. Sobre esto señaló el historiador José Manuel Restrepo²³:

¹⁹ Ignacio Henao. “La moneda en Cartagena, siglos XVII a XIX”, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Bogotá, Banco de la República, 2005, p. 140.

²⁰ Ignacio Henao. *Panorama histórico de la moneda en Colombia en los 125 años del Banco de Bogotá*, Bogotá, Panamericana, 1995, p. 21.

²¹ Gabriel Jiménez Molineras. *Los mártires de Cartagena de 1816*, Cartagena, Imprenta Departamental, 1947, p. 297.

²² “Prohibición política o reflexiones sobre la obligación que tiene Colombia, de reconocer la deuda que contrajo el Estado Soberano de Cartagena para amortizar el papel moneda que emitió en los años 1812 y 1813”, Bogotá, Imprenta de Espinosa, 1814, p. 4.

²³ José Manuel Restrepo. *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo I, Medellín, Editorial Bedout, 1974, p. 222.

Ya comenzaban a sentirse los males que producía el papel moneda. Después de su emisión corrieron pocos días sin que principiara a bajar en todos los cambios y contratos. En el momento se hizo distinción en las ventas, cuando se pagaba en metálico o se daba en papel. Muy pronto fue el demérito de un diez por ciento, y creció rápidamente hasta haber una gran diferencia; cien pesos en papel valían diez y seis en oro y aun menor cantidad.

En una comunicación enviada el 8 de marzo de 1813 desde la Hacienda Barragán, al norte de la ciudad, donde se encontraba temporalmente retirado de la vida política y tratando de superar problemas de salud, José María García Toledo, líder de una de las principales facciones políticas en que se dividió la dirigencia local desde el 11 de noviembre de 1811, le expresó a su amigo Joaquín Camacho lo siguiente²⁴:

Amigo, estamos malísimamente; esta provincia ha padecido mucho con la entrada de Rebustillo en las sabanas y con la falta de dinero. El papel pierde infinito y yo creo que no se acabara el número de descontentos.

Además de la depreciación con respecto a la moneda de plata y oro, hubo otro problema con los billetes impresos en Cartagena en 1812-1813: la falsificación. Por esa razón, las autoridades del Estado Soberano tuvieron que tomar algunas medidas de emergencia. El 31 de agosto de 1814, el presidente gobernador Manuel Rodríguez Torices hizo saber que el poder legislativo había sancionado lo siguiente²⁵:

Urgiendo una medida que fruste radicalmente cualesquiera falsificaciones que se intenten de los billetes o papel moneda del Estado de Cartagena, la Cámara de Representantes en sesión del 27 del que expira ha acordado, “Que se abran nuevas láminas con dibujos diferentes y se haga una nueva edición para recoger toda la circulante. Que los nuevos billetes salgan con la firma de un secretario de la legislatura y un Ministro del Tesoro Público en el reverso, y lo sean el C. Mauricio José Romero y el C. Mar-

²⁴ Luis Martínez Delgado. *Noticias biográficas del prócer don Joaquín Camacho*, Bogotá, Academia de Historia, 1954, p. 248.

²⁵ “El ciudadano Manuel Rodríguez Torices, presidente gobernador del Estado de Cartagena de Indias a los habitantes de cualquiera condición... Cartagena, 31 de agosto de 1814”, Archivo José Manuel Restrepo.

cos Fernández de Sotomayor... Que las clases de billetes se reduzcan a solo cinco: a saber de a peso, a dos, cuatro, ocho y diez y seis... Que con estrellas u otro signo se exprese el número de pesos para gobierno de los que no saben leer...

También fue pionera Cartagena en la acuñación de las primeras monedas republicanas. Un texto del 11 de julio de 1812 dice²⁶:

Hoy ha empezado a circular la moneda de cobre que, para facilitar el cambio de billetes, mandó acuñar en cantidad de diez mil pesos la Convención General. La moneda es redonda, del tamaño de un real coronario, pero de valor de medio real exclusivamente.

La monedas de cobre tenían por el anverso un texto que decía: "Estado de Cartagena", arriba aparecía $\frac{1}{2}$ y abajo 1812. El reverso tenía una indígena sentada debajo de una palmera de coco. La mujer sostenía en la mano una granada abierta que pica un turpial²⁷.

Otra medida que ayudó a aliviar parcialmente el desequilibrio fiscal fue la expropiación de bienes de los enemigos de la independencia. Por ejemplo, en 1814 las confiscaciones fueron el quinto ingreso de la tesorería cartagenera, de acuerdo con el valor, y una suma mayor que lo que en 1815 le enviaron en dinero las provincias del interior a la ciudad para apoyarla, sin mucho entusiasmo, en la preparación para resistir el sitio de Morillo.

Otro recurso fiscal de emergencia usado por los patriotas desde 1812 fue la expedición de patentes de corso. Es decir, se permitió que barcos corsarios que navegaban bajo la bandera de Cartagena emprendieran, en forma privada, una guerra marítima contra las embarcaciones españolas. Los propietarios de los barcos se podían quedar con las riquezas después de pagarle al Estado un impuesto. Las capturas de embarcaciones españolas en 1813 fueron en total 38 (fragatas, bergantines, corbetas, goletas y balandras)²⁸. En 1814 ese derecho se estableció en 40% de las mercancías decomisadas²⁹.

²⁶ Rafael Fosalba. *Estudios históricos y numismáticos*, Caracas, Ministerio de Educación Nacional, 1944, p. 106.

²⁷ Ignacio Henao. "La moneda en Cartagena, siglos XVII a XIX", en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Bogotá, Banco de la República, 2005, p. 140.

²⁸ *El Mensajero de Cartagena de Indias*, núm. 3, 25 de febrero de 1814.

²⁹ Rodrigo Llano. "Hechos y gentes de la Primera República, 1810-1816", <http://www.lablaa.org/blaavirtual/letra-p/primeracartagena1.htm>

A pesar de las dificultades financieras los patriotas cartageneros hicieron algunas reformas fiscales que aunque reducían los ingresos de tesorería eran convenientes desde el punto de vista de la equidad o de la eficiencia económica. Una de las medidas fiscales más importantes, desde el punto de la justicia social, fue la abolición, en 1812, del tributo anual per cápita que pagaba cada hombre adulto indígena. Éste era uno de los impuestos más regresivos desde el punto de vista de la distribución del ingreso. Para la provincia de Cartagena este impuesto no era muy importante, pues para la época muy pocos indígenas lo pagaban. Por ejemplo, en 1808 se recaudaron unos 4.000 pesos por este concepto.

El edicto que abolió el tributo indígena en 1812 decía lo siguiente³⁰:

La Suprema Junta de esta provincia que no cesa de velar sobre los intereses, prosperidad, y felicidad de los pueblos que gobierna, removiendo todos los obstáculos que se opongan a tan sagrado objeto; no ha podido olvidarse de la miseria; ignorancia, servidumbre, y envilecimiento a que se había reducido la casta indígenas de este fértil y hermoso país, conocida con el nombre de indios: y habiendo tomado en consideración sus sagrados derechos, y sus padecimientos por las vejaciones que sufren de los curas y arrendadores de tributos...convencidos de que la verdadera causa y origen de tantos males era el injusto tributo personal, o capitación con que estaban gravados; deseosa desde luego de ocurrir a su remedio sacándoles del inicuo pupilaje en que el arbitrario antiguo gobierno los había reducido; con este motivo, elevándolos desde luego a la clase de ciudadanos libres, mejorando su educación, su suerte y su existencia...ha decretado 1) que desde el día 1 de julio próximo, quedan extinguidos los tributos personales o capitación de los indios. 2) que desde [este] día quedan igualmente extinguidos los sínodos o pensiones que se pagaban a los curas doctrineros de los pueblos de indios.

El análisis de los ingresos y gastos de Cartagena durante 1814 muestra varios aspectos de mucho interés para la historia política y económica de la ciudad en el año anterior a la caída de la Primera República. Los datos del cargo muestran que lo enviado por otras cajas en ese año fue sólo el 3% del total de ingresos (véase Cuadro 6). Además, es bueno señalar que los ingresos por moneda de cobre fueron bastante importantes, 18,7% del total.

³⁰ “La Suprema Junta de esta provincia que no cesa de velar sobre los intereses...”, 1812, Archivo José Manuel Restrepo.

Los ingresos de aduana, que ocuparon el primer lugar, muestran el dinamismo del comercio exterior. La causa de ese buen comportamiento era la libertad de comercio decretada desde 1810. En 1813, año en el cual llegaron al puerto 181 embarcaciones, un periódico cartagenero se refirió al aumento en el tráfico internacional de mercancías en términos muy positivos³¹:

Comparece el estado de nuestro comercio en los pocos días de la libertad de que hemos gozado con el de los años anteriores; la diferencia es bien sensible para que necesite demostrarse, si se pesan con discernimiento las circunstancias respectivas. Antes se contaba de un modo invariable con los situados interiores que se invertían en la mayor parte en los gastos de la plaza y de la marina, y era por consiguiente más considerable el numerario. Sin embargo, de esta ventaja suspendida temporalmente en la época actual, pero que pronto debe continuar por el éxito de nuestras armas en el interior, ¿Cuándo se ha visto en nuestra bahía tal número de buques mercantes de diversas naciones, y un giro tan rápido en el comercio, cuyo beneficio refluye a la clase más infeliz del pueblo? Ya las severas restricciones del monopolio de la antigua metrópoli no impedirán la circulación del dinero concentrándole en las arcas de algunos avaros poderosos...

Cuadro 6. Composición del cargo de la Tesorería de la Real Hacienda de Cartagena, 1814

Concepto	%
Aduana	38,2
Tabaco	24,6
En moneda de cobre	18,7
Confiscación	5,3
Caudales recibidos de otras cajas	3,0
Otros	10,2
Total	100,0

Fuente: Manuel Ezequiel Corrales. *Autógrafos de varias personas de gran distinción y elevado carácter oficial*, Cartagena, Biblioteca Fernández de Madrid, 1889.

Las cifras de la data para 1814 muestran que los gastos militares se elevaron al 94% del total. Solo la financiación del ejército cartagenero en el Magdalena consumió el 21,8% de los gastos (véase Cuadro 7).

³¹ *El Mensajero de Cartagena de Indias*, núm. 3, 25 de febrero de 1814.

Cuadro 7. Composición de la data de la Tesorería de la Real Hacienda de Cartagena, 1814

Concepto	Porcentaje
Gastos de guerra y extraordinarios	27,1
Caudales remitidos al ejército del Magdalena	21,8
Sueldos militares	21,0
Caudales entregados a la marina	16,7
Gastos de artillería	3,9
Sueldos civiles	3,0
Gastos del hospital militar	2,2
Gastos de fortificaciones	1,0
Confiscaciones	0,2
Otros	3,1
Total	100,0

Fuente: Manuel Ezequiel Corrales. *Autógrafos de varias personas de gran distinción y elevado carácter oficial*, Cartagena, Biblioteca Fernández de Madrid, 1889.

La situación fiscal de Cartagena se volvió desesperada a lo largo de 1815. El 17 de febrero de ese año había partido de Cádiz una flota de 59 embarcaciones y 10.602 soldados en seis batallones bajo el mando de Pablo Morillo. El 23 de julio la flota llegó a Santa Marta. Ya era claro que su próximo objetivo era atacar a Cartagena.

Para prepararse para el inminente sitio las autoridades patriotas apelaron a diferentes medidas económicas de emergencia. Una de ellas fue enviar al teniente coronel Martín José Amador a las sabanas de la provincia para que recaudara un préstamo de 40.000 pesos y consiguiera provisiones para la plaza.

Otras medidas de emergencia fueron el decomiso de las monedas de cobre que llevaran el cuño de Cartagena, Caracas o Zacatecas; el decomiso de joyas particulares de valor y el decomiso de plata y oro de las iglesias, incluidos cálices y custodias³².

El 15 de agosto, es decir sólo una semana antes de que Cartagena quedara completamente cercada por los españoles, se decretó un empréstito entre los pobladores que por la urgencia se publicó por bando. Era tal la situación de escasez de recursos de las personas consideradas pudientes, que algunas tuvieron que pagar en especie sus aportes. Por ejemplo, Vicente García del Real entregó, el 16 de agosto, cuatro marcos y una onza y cuatro ochavas de plata³³.

³² Eduardo Lemaitre. *Historia general de Cartagena*, tomo 3, Bogotá, El Áncora Editores, 2004, pp. 115-116.

³³ Barriga, óp. cit., p. 76.

Una carta dirigida al gobierno general de las Provincias Unidas por el gobernador del Estado Soberano de Cartagena el 5 de agosto de 1815, cuando ya Morillo se preparaba para navegar desde Santa Marta, muestra el drama que vivían los defensores de Cartagena ante la falta de solidaridad de las provincias del interior³⁴:

La causa de la Nueva Granada va a decidirse muy pronto en esta plaza, y crea U.S. que esta decisión será irrevocable. Por más esfuerzos que haga Cartagena, en el estado de aniquilación en el que se halla reducida, no es tiempo de hacernos ilusiones y de confiar en que puede asegurarse un triunfo en sólo espíritu y disposiciones.

Venga dinero, todo el que se pueda, aun haciendo los más grandes sacrificios, que probablemente serán los últimos y posponiendo cualquier otro destino a que se apliquen actualmente, que debe ceder, como todo, al grande objeto de salvar la existencia.

Venga, repito, dinero, y pronto, y podré entonces responder del suceso; no viniendo, mis mayores esfuerzos quedarán paralizados, el espíritu público podrá desmayar, la defensa tendrá que acomodarse a nuestra miseria y no a los peligros, y el éxito será en extremo dudoso.

Infortunadamente para Cartagena, los escasos 80.000 pesos que a última hora le enviaron para ayudar a financiar la defensa del puerto las provincias del interior, cayeron en manos de los españoles³⁵. Así mismo, cayeron en manos de los españoles 50.000 pesos que Martín Amador había recaudado en las sabanas.

El 7 de septiembre de 1805, es decir, cuando ya la ciudad está sitiada, el comandante Manuel del Castillo reportó³⁶:

... no quedan en caja hoy ni mil quinientos pesos, sin poder esperar ningún otro empréstito o contratación forzada, porque la pobreza del vecindario es constante y conocida al mismo gobierno.

Tras resistir durante 105 días el sitio impuesto por los españoles, los defensores de Cartagena, antes que rendirse, prefirieron el riesgoso camino

³⁴ Gabriel Jiménez Molinares. *Los mártires de Cartagena de 1816*, Cartagena, Imprenta Departamental, tomo II, 1947, p. 201.

³⁵ Gabriel Porras Troconis. *La magna epopeya de Cartagena. El sitio del año 1815*, Bogotá, Editorial Temis, 1965, p. 46.

³⁶ Barriga, óp. cit., pp. 78-80.

de la emigración hacia las islas del Caribe, en una improvisada flotilla de 13 embarcaciones.

A las dos de la tarde del 5 de diciembre de 1815 se clavó la artillería de San Antonio y el Revellín, de la plaza y de San Felipe, y sus guarniciones bajaron. El coronel Luis F. Rieux, quien estuvo presente durante estos hechos, los narró así³⁷:

... al anochecer se principió la evasión por el muelle del arsenal en un silencio y orden sin ejemplo; momento que su recuerdo producirá una sensación eterna a los que han podido superar tal escena, llevando consigo grabado el dolor de sus inútiles esfuerzos, separándose de un suelo tan estimable, de tantos conciudadanos que no podían compartir la misma resolución por sus desfallecimientos...

IV. La crisis económica y fiscal durante la reconquista, 1816-1821

La economía de Cartagena que encontró Morillo en 1816 estaba arruinada, al igual que la mayoría de los habitantes que sobrevivieron el sitio y que no habían emigrado. El nuevo gobernador español de la provincia comentó sobre la situación³⁸:

Ni un comerciante, ni un labrador, ni un artesano o menestral, todos habían emigrado o perecido o no tenían medios para ejercitar su profesión. A pesar de esto, tuvieron que sufrir los habitantes de esta provincia una contribución de 84.000 pesos y las raciones y gastos del Ejército Pacificador que acabó de destruir cuanto el torrente de desgracias anteriores había perdonado.

Cuando se analizan las finanzas públicas de Cartagena de 1816 a 1821, lo que se observa es que en relación con los ingresos y gastos de 1805-1810 en los años de la Reconquista las cifras son bastante inferiores. En efecto, los ingresos de la caja cartagenera fueron 36% más bajos en 1816-1819, en comparación con 1805-1810. La razón para ello era que la economía del Virreinato de la Nueva Granada se había empobrecido desde mediados de la década de 1810 y, por lo tanto, los impuestos que se recaudaban eran menores (véase Cuadro 1).

³⁷ *Ibíd.*, p. 57.

³⁸ Donaldo Bossa Herazo. *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967, p. 71.

Al analizar un año más o menos típico del último período de dominio español, 1819, se observan varias cosas que merecen ser destacadas. Lo primero es que el situado sólo representó el 18,9% de los ingresos totales, mientras que antes de la independencia siempre superaba el 50%. Además, llama la atención que en ese año un impuesto temporal produjo el 8,9% de los ingresos. Ello muestra que los habitantes de Cartagena todavía seguían haciendo enormes sacrificios económicos para sufragar los costos militares de la guerra (véase Cuadro 8).

Cuadro 8. Composición del cargo de la Tesorería de la Real Hacienda de Cartagena, 1819

Concepto	%
Situado	18,9
Subvención de guerra	17,3
Tabaco	16,0
Impuesto temporal para el Estado	8,9
Aduana	8,5
Aguardiente	4,7
Otros	25,7
Total	100,0

Fuente: Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y cálculos del autor.

Por el lado de los egresos, lo que debe comentarse sobre su estructura en 1819 es que los gastos militares representaban la abrumadora mayoría, 92,4%. En esto no hubo ninguna variación (véase Cuadro 9).

Cuadro 9. Composición de la data de la Tesorería de la Real Hacienda de Cartagena, 1819

Concepto	%
Sueldos y prestaciones militares	71,1
Consignación de la marina	7,6
Gastos de hospital	7,1
Gastos de fortificaciones	3,6
Sueldos de políticos y Real Hacienda	3,2
Gastos de artillería	3
Otros	4,4
Total	100,0

Fuente: Archivo General de Indias, Santa Fe, varios legajos y cálculos del autor.

Al retirarse las tropas españolas de Cartagena el 10 de octubre de 1821, tras el asedio que dirigió el general Mariano Montilla, la ciudad estaba postrada económica y demográficamente. Un cónsul francés que la visitó en 1822 señaló que³⁹:

Cartagena, uno de los más bellos puertos del mundo, en la actualidad no ofrece más que un espectáculo de miseria y estancamiento comercial.

Un año después, Richard Bache, un oficial del ejército de Estados Unidos, encontró una situación similar⁴⁰:

En casi una octava parte las casas de la ciudad están deshabitadas o en escombros; los arrabales circuidos por la media luna ya mencionada se hayan destruidos a medias. Esta devastación se produjo a consecuencia del sitio y bombardeo realizado por Morillo.

V. Conclusiones

El análisis de las finanzas públicas de Cartagena en el período 1808-1821 es de gran interés para entender tanto procesos de larga duración, la transición de la economía de este puerto de la colonia a las primeras décadas de la república, como de corta duración, los sucesos políticos que se dieron en estos años de la era de la independencia y las dificultades fiscales para defender la plaza en 1815.

El problema de fondo resultó siendo que Cartagena jugaba un papel central dentro de la estrategia defensiva de un imperio colonial que competía con otras potencias, principalmente Inglaterra y Francia. Para cubrir los costos de la defensa de la ciudad las autoridades fiscales del Virreinato de la Nueva Granada ordenaban que las demás cajas reales subsidiaran la de Cartagena. Una vez desapareció la autoridad de la corona, ocurrió una fragmentación fiscal y monetaria y las demás provincias o dejaron de hacerle remesas a Cartagena, o lo hicieron en un valor mucho menor, pues habían ganado cierto grado de autonomía para asignar sus gastos.

³⁹ Christiane Laffite Carles. *La costa colombiana del Caribe*, Bogotá, Banco de la República, 1995, p. 199.

⁴⁰ Richard Bache. *La República de Colombia en los años 1822-1823. Notas de viaje*, Caracas, Instituto Nacional de Hipódromos, 1982, p. 238.

La autonomía de la Primera República cartagenera desde un principio fue frágil, pues había logrado la autonomía política en 1811, cuando declaró la independencia absoluta de España, pero siguió siendo fiscalmente dependiente de las provincias del interior del Virreinato para poder financiar su enorme guarnición y sus fortificaciones.

Una vez se logró la independencia de la Nueva Granada en 1821, la importancia militar de Cartagena decayó y, por lo tanto, los gastos militares, y los situados que los financiaban, cayeron. Ello explica, en buena parte, la decadencia económica y demográfica de la ciudad durante casi todo el siglo XIX y, sobre todo, de 1821 a 1870, cuando ocurrió el mayor retroceso.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo General de Indias

Santa Fe, varios legajos.

Archivo de Celedonio Piñeres

“Memorial de don Tomás de Andrés Torres a las autoridades explicando su conducta en la deposición del gobernador Montes y su posición en la Junta que lo reemplazó en el gobierno”, 3 de noviembre de 1810.

Archivo General de la Nación

Colonia, Censos varios departamentos, tomo VI.

Libro Real Común y General de Cargo y Data de la Real Aduana de Cartagena, 1809.

Archivo José Manuel Restrepo

“Suprema Junta de Cartagena y su Provincia vista del expediente promovido por el Procurador General, para el arreglo del sistema de comercio...”, Cartagena, 1810.

“La Suprema Junta de esta provincia que no cesa de velar sobre los intereses...”, Cartagena, 1812.

“El ciudadano Manuel Rodríguez Torices, Presidente Gobernador del Estado de Cartagena de Indias a los habitantes de el de cualquiera condición...”, Cartagena, 31 de agosto de 1814.

Prensa

El Mensajero de Cartagena de Indias, núm. 3, 25 de febrero de 1814.

Bibliografía

Bache, R. (1982). *La República de Colombia en los años 1822-1823. Notas de viaje*, Caracas, Instituto Nacional de Hipódromos.

Barriga F. (1998). *Finanzas de nuestra primera independencia*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia.

Bossa Herazo, D. (1967). *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.

Corrales, M. E. (1889). *Autógrafos de varias personas de gran distinción y elevado carácter oficial*, Cartagena, Biblioteca Fernández de Madrid.

El restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de Indias (1815-1821), España, Universidad Jaume I.

- Fosalba, R. (1944). *Estudios históricos y numismáticos*, Caracas, Ministerio de Educación Nacional.
- Henao, I. (1995). *Panorama histórico de la moneda en Colombia en los 125 años del Banco de Bogotá*, Bogotá, Panamericana.
- Henao, I. (2005). “La moneda en Cartagena, siglos XVII a XIX”, en Calvo Stevenson, H. y Meisel Roca, A. (eds), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Bogotá, Banco de la República.
- Irigoin, M. A. (2003). “Macroeconomic Effects of Spanish American Independence: The Effects of Fiscal and Currency Fragmentation, 1800s-1850s”, 63th Annual Meeting, Nashville, Economic History Association, Sept. pp. 19-21.
- Jiménez Molinares, G. (1947). *Los mártires de Cartagena de 1816*, Cartagena, Imprenta Departamental, tomo II.
- Laffite Carles, C. (1995). *La costa colombiana del Caribe*, Bogotá, Banco de la República.
- Lemaitre, E. (2004). *Historia general de Cartagena*, tomo 3, Bogotá, El Áncora Editores.
- Llano, R. (s. a.). “Hechos y gentes de la Primera República, 1810-1816”, <http://www/lablaa.org/blaavirtual/letra-p/primeracartagena1.htm>
- Martínez Delgado, L. (1954). *Noticias biográficas del prócer don Joaquín Camacho*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia.
- Meisel Roca, A. (2009). “Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador”, incluido en este volumen.
- Meisel Roca, A. (2009). “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.
- North, D., Summerhill, W. y Weingast, B. (2000). “Order, Disorder and Economic Change: Latin America vs. North America”, en Bueno de Mesquita, B. y Root, H. (eds.), *Governing for Prosperity*, USA, Yale University Press.
- Ocampo López, J. (2002). *Antonio Nariño. Escritos políticos*, Bogotá, El Áncora/Panamericana Editorial.
- Pombo, J. I. de. (1986). *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura.
- Porrás Troconis, G. (1965). *La magna epopeya de Cartagena. El sitio del año 1815*, Bogotá, Editorial Temis.
- Restrepo, J. M. (1969). *Documentos importantes de Nueva Granada, Venezuela y Colombia*, tomo V, Bogotá, Imprenta Nacional.
- Restrepo, J. M. (1974). *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo I, Medellín, Editorial Bedout.
- Ripoll de Lemaitre, M. T. (2006). *La elite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Uniandes-Ceso.

Puertos vibrantes y sector rural vacío: el Caribe neogranadino a fines del período colonial¹

I. La pregunta

EN LAS DÉCADAS FINALES DEL PERÍODO COLONIAL, en las provincias caribeñas del Virreinato de la Nueva Granada, era evidente que había un marcado contraste entre los principales puertos marítimos y fluviales, como Cartagena y Mompo, y las zonas rurales. Mientras los puertos tenían una gran vitalidad demográfica y económica, las zonas rurales del Caribe neogranadino estaban escasamente pobladas y carecían de una actividad productiva que exportara en grandes volúmenes algún producto a los mercados internacionales o regionales. Las descripciones de la época muestran que extensas zonas estaban por fuera del control de las autoridades españolas, debido a que las dominaban grupos indígenas aún no conquistados (wayúu, motilones, chimilas, cunas), negros cimarrones o campesinos arrojados, es decir, libres que no tributaban a ningún propietario de tierras².

Como lo señala la historiadora Marta Herrera, aun en aquellos territorios sobre los que el Estado colonial tenía control había un patrón de poblamiento muy disperso. Éstos eran usualmente territorios donde se practicaba la ganadería trashumante, la cual seguía los ciclos de la lluvia, desplazándose a los playones de las ciénagas y ríos en los meses de sequía y buscando las tierras altas en los lluviosos³.

¹ Una primera versión de este trabajo se publicó en Alberto Abello Vives (comp.). *Un Caribe sin plantación*, San Andrés, Universidad Nacional de Colombia-Sede Caribe/Observatorio del Caribe Colombiano, 2006.

² Al respecto véase, Joseph Palacio de la Vega. *Diario de viaje entre los indios y negros de la provincia de Cartagena de Indias, 1787-1788*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, 1994 y María Dolores González Luna. “La política de población y pacificación indígena en las poblaciones de Santa Marta y Cartagena (Nuevo Reino de Granada), 1750-1800”, *Boletín Americanista*, Universidad de Barcelona, año XX, número 28, 1978.

³ Marta Herrera Ángel. *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial control político en las llanuras del Caribe y en los andes centrales neogranadinos. Siglo XVIII*, Bogotá, Academia Colombiana de la Historia-Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2002, p. 204.

Todo lo anterior producía una baja densidad de población y un patrón de poblamiento muy disperso. En la provincia de Cartagena a fines del XVIII el 61,4% de los habitantes vivía en parroquias o pueblos de menos de 1.000 personas. Algo similar sucedía en la provincia de Santa Marta donde el 67,6% de los habitantes se concentraban en pueblos o parroquias de menos de 1.000 personas⁴. Existía ya un marcado dualismo entre la vitalidad de las ciudades portuarias y la penuria económica y baja densidad demográfica de las zonas rurales, que ha sido una constante de la historia de la costa Caribe en los últimos cinco siglos.

La falta de un motor endógeno de dinamismo rural en las provincias caribeñas se puede ver de dos maneras, según el marco de referencia que se tome para hacer la comparación. Si se establece un contraste entre el Caribe neogranadino y las zonas montañosas del interior del Virreinato, como la meseta cundiboyacense, lo que resalta es la mayor densidad demográfica de estas últimas, lo cual llevó a una tupida red de pueblos de indios. Ese entramado de pueblos de indios sirvió para un mayor control social y económico de la población por parte del Estado colonial⁵. También contaban con un sector agropecuario orientado a los mercados domésticos y el autoabastecimiento, lo cual permitió la alimentación de una población más o menos numerosa, y la aparición de una red de poblaciones con algún grado de prosperidad material. Todo eso estuvo ausente en el Caribe neogranadino, donde era la demanda urbana la que jalaba la actividad agropecuaria. Esta última, surgió para abastecer las ciudades portuarias como Cartagena, Mompos o Santa Marta, que derivaban su razón de ser del comercio internacional e interregional.

La languidez económica del sector rural del Caribe neogranadino en los siglos coloniales también se puede contrastar con las islas del Caribe, zona con la cual estaba integrada geográficamente y comercialmente. Mientras en las principales islas del Caribe se desarrolló una economía de plantación desde el siglo XVII, entendida ésta como unidad agrícola intensiva en mano de obra, con el grueso de la producción dirigida a la exportación y en la cual suelen predominar economías de escala, esto no ocurrió en las provincias de Santa Marta y Cartagena. En estas provincias marítimas neogranadinas las unidades productivas rurales de mayor valor estaban dedicadas al abastecimiento de los núcleos urbanos de la región. Por ejemplo, las principales haciendas que producían panela y miel estaban en cercanías del Canal del Dique, desde donde podían enviar sus pro-

⁴ Adolfo Meisel Roca. “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias y el Caribe neogranadino a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.

⁵ Herrera, *óp. cit.*, p. 313.

ductos por agua, es decir a bajo costo, a Cartagena. Pero en ninguna de esas unidades había una estructura económica que se pareciera a las plantaciones del Caribe insular, el sur de Estados Unidos o Brasil. Por lo tanto, desde por lo menos mediados del siglo XVIII no había una crecida población esclava rural en el Caribe neogranadino. Por ejemplo, en el censo de 1777 los esclavos que vivían por fuera de los tres principales núcleos urbanos de la provincia de Cartagena representaron solo el 6,4% de la población rural.

Una de las maneras para tratar de entender por qué fue tan poco dinámico el campo costeño en los siglos coloniales (y esa situación se ha mantenido en la mayor parte del período republicano), es a través de la exploración de las causas por las cuales, a diferencia de lo ocurrido en la mayor parte del Caribe insular, en esta región no prosperaron las plantaciones en los siglos coloniales. Esa es, específicamente, la pregunta que trataremos de contestar a continuación.

Antes de proceder a la discusión, y para evitar confusiones, procederemos a dar una definición clara de lo que en el contexto de la historia del Caribe se entiende por plantación. El historiador Philip D. Curtin ha señalado seis factores que definen lo que eran estas organizaciones sociales en su etapa de madurez, en los siglos XVII y XVIII⁶. En primera instancia, está el hecho de que la mano de obra estaba constituida por esclavos. Un segundo elemento, es que el sistema no era demográficamente sostenible, pues la mortalidad excedía la natalidad de la población esclava, por lo cual era necesario mantener un flujo de importaciones de esclavos del África. Tercero, la actividad agrícola se organizaba como una gran empresa capitalista. Cuarto, aunque la actividad económica de la plantación tenía elementos capitalistas, en opinión de Curtin también había algunos rasgos feudales, como por ejemplo, que el dueño mantuviera cierto tipo de jurisdicción legal. Quinto, la mayor parte de lo que se producía se exportaba. Sexto, el control político del sistema dependía de personas que a menudo no se encontraban en el mismo continente.

II. Las explicaciones tradicionales para la ausencia de plantaciones en el Caribe neogranadino

Ya desde las décadas finales del período colonial algunos de los más agudos analistas económicos neogranadinos se habían preguntado sobre el origen del

⁶ Philip D. Curtin. *The Rise and Fall of the Plantation Complex, Essays in Atlantic History*, Canada, Cambridge University Press, 1993, pp. 11-13.

escaso desarrollo exportador agrícola de la Nueva Granada, en comparación, incluso, con otras zonas del imperio español en América, como Cuba y Venezuela. En razón de los altos costos de transporte del interior del país a los puertos caribeños, hablar de las posibles exportaciones agrícolas de Nueva Granada era de hecho hablar sobre por qué en las llanuras costeras no hubo plantaciones de azúcar, algodón o tabaco. En efecto, el comerciante José Ignacio de Pombo, uno de los principales miembros del Consulado de Cartagena, opinaba en 1807 que la causa por la cual, en comparación con otras colonias españolas americanas, la Nueva Granada exportaba tan poco, en términos per cápita eran las políticas económicas de Madrid, las cuales ayudaban a unos sitios y a otros no⁷:

... sin tomar por objeto de comparación los establecimientos extranjeros... haciéndolo únicamente con la provincia de Caracas e isla de Cuba, que están exentas del estanco de aguardiente, y de algunas otras trabas y gravámenes que oprimen y paralizan en este Reino a la agricultura y comercio, y que disfrutaban varias gracias, franquicias y auxilios de que están privados estos vasallos... se hallará la gran diferencia que hay entre los productos de este Reino y los suyos, aunque nosotros ponemos mayores y mejores medios.

Sin embargo, la posición de José Ignacio de Pombo parece poco convincente. Lo primero es que de ser cierta le otorgaría una gran capacidad de fomento del crecimiento exportador a las políticas del decadente imperio español. Esto es poco creíble. Tal como lo señala Pombo, por esa época las exportaciones per cápita cubanas eran de 17,5 pesos y las de Nueva Granada de 1,75 pesos. Una brecha de esta magnitud es casi imposible que se pudiera lograr con la precaria actividad de fomento vía exenciones del ineficiente Estado colonial español. Más bien, lo que parece que estaba ocurriendo aquí es una causalidad en sentido inverso: el éxito exportador hacía que una colonia tuviera un grupo de plantadores prósperos con fuerza económica y política para lograr concesiones de las autoridades de Madrid, que hacían aún más rentables sus negocios.

Otros autores coloniales le imputaban la falta de actividad productiva de las zonas rurales de las provincias caribeñas a lo que describían como “clima malsano”, lo cual ocasionaba una alta mortalidad entre los habitantes. Esto llevaba a una escasa densidad de población y frenaba la inmigración. Por ejemplo, a

⁷ José Ignacio de Pombo. “Informe”, en Sergio Elías Ortiz (comp.). *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República, 1965, p. 126.

finés del período colonial Pedro Fermín de Vargas opinaba sobre la razón para la baja densidad de población en la costa Caribe del Virreinato⁸:

Las muchas enfermedades que regularmente reinan en las más bajas y ardientes, es la causa, en mi concepto, de su poca población.

Sin embargo, ni las enfermedades ni la escasez de población fue un obstáculo para que desde el siglo XVII se desarrollaran en el período colonial, en áreas con climas inhóspitos, sistemas de plantaciones o centros mineros de primer orden. La razón es que la posibilidad de traer esclavos del África, cuya mortalidad no le importaba a los esclavistas, mientras la razón costo beneficio fuera favorable, permitía vencer esos obstáculos en aquellos lugares en donde, a pesar de las condiciones climáticas, había oportunidades para la inversión en minería o en agricultura de exportación.

El Chocó es un ejemplo de cómo en el siglo XVIII, a pesar de tener un clima tropical con todas las enfermedades comunes en la época, era posible desarrollar una intensa actividad minera. Ello ocurrió con la utilización de mano de obra esclava (39,3% de la población) y solo un pequeño porcentaje de blancos (2,2% de la población) y, sobre todo, muy pocas mujeres blancas (0,9% de la población). Esa ausencia de pobladores blancos refleja que éste era un territorio que por sus características climáticas se evitaba⁹.

En ese sentido, otros ejemplos de la época colonial serían las islas del Caribe, como Jamaica y el Santo Domingo francés. En esos lugares arraigó la plantación esclavista, la cual se caracterizó por tener una altísima mortalidad de los esclavos (así, como de los propietarios y supervisores blancos). Por lo tanto, hubo una necesidad permanente de abastecimiento de nuevos esclavos. Pero el hecho de que éstos fueran sitios con una escasa población no fue un obstáculo para instaurar una economía de plantación. En otros lugares del Caribe, con una situación demográfica similar, pero con condiciones favorables para la exportación, se importaron esclavos africanos. Prueba de ello es que entre 1701 y 1800 se exportaron más de 5 millones y medio de esclavos del África¹⁰ y casi la mitad llegaron a las islas del Caribe, principalmente para trabajar en las plantaciones.

⁸ Pedro Fermín de Vargas. *Pensamientos políticos*, Bogotá, Universidad Nacional, 1968, p. 15.

⁹ Hermes Tovar, et. ál. *Convocatoria al poder del número*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1994, pp. 353-357.

¹⁰ Curtin, óp. cit., p. 210.

Debido a que el mercado de esclavos era un mercado internacional y la Nueva Granada era sólo una parte muy pequeña del mismo, ese mercado, para efectos prácticos la oferta que enfrentaba, era casi completamente elástica. Es decir, se podían comprar los esclavos que se necesitaran a un precio constante. No había aquí, por lo tanto, por el lado de la oferta de mano de obra, un cuello de botella. Por esa razón, no consideramos válido el argumento de que la escasez de mano de obra es lo que explica por qué no se implantó la plantación en el Caribe neogranadino en el siglo XVIII.

III. Explicaciones alternativas para la ausencia de plantaciones en el Caribe neogranadino

Hemos argumentado que las explicaciones que se dieron en el siglo XVIII para la ausencia de un régimen de plantaciones en las provincias del Caribe neogranadino, Santa Marta y Cartagena, no son adecuadas. Entonces, ¿cuál es la explicación? Consideramos que la respuesta a este interrogante está relacionada esencialmente con la dotación natural de factores (clima y calidad de los suelos) y localización (distancia de los mercados principales), es decir, una explicación de tipo geográfico.

En la reciente literatura económica sobre el crecimiento económico se le ha dado un gran relieve a la influencia de la geografía. Es posible encontrar por lo menos dos tipos de orientaciones en esos trabajos. En primera instancia, están los autores que ven un efecto directo de la geografía sobre el desempeño económico, vía su efecto sobre la productividad agrícola, la salud y los costos de transporte. Los principales autores en esta corriente son los economistas Jeffrey Sachs y Paul Krugman¹¹.

Otra corriente sostiene que la geografía influye en el crecimiento económico en el largo plazo vía su efecto sobre las instituciones. En este grupo algunos de los trabajos más representativos son los de Daron Acemoglu, Simon Johnson y James Robinson. Acemoglu y sus asociados aceptan que hay una evidente correlación entre geografía y prosperidad económica. Por ejemplo, la mayoría de los países

¹¹ Jeffrey Sachs. "Tropical Underdevelopment", NBER, *Working Paper*, No. 8119, 2001; John W. McArthur and Jeffrey Sachs. "Institutions and Geography: Comment on Acemoglu, Johnson, and Robinson", NBER, *Working Paper*, No. 8114, 2000; Paul Krugman. *Desarrollo, geografía y teoría económica*, Barcelona, Antoni Bosch, 1997. En su análisis, este último autor analiza los efectos de los costos de transporte sobre los procesos de concentración y dispersión de la producción al interior de un país, pero no discute los efectos de la geografía física sobre la salud y la productividad agropecuaria.

pobres están cerca del Ecuador. Sin embargo, ellos sostienen que ello no implica una influencia directa de la geografía sobre el crecimiento económico en el largo plazo¹². Más bien, opinan que como resultado de la colonización de buena parte del mundo a partir del siglo XVI, surgieron instituciones de calidades diferentes, desde el punto de vista de su efecto sobre el crecimiento económico.

En unas regiones del mundo surgieron instituciones de naturaleza extractiva, donde los colonizadores europeos se dedicaron a beneficiarse del trabajo de los nativos (México y Perú, en América, o el Congo Belga en el África). Sin embargo, en otras zonas de colonización europea surgieron instituciones que crearon un clima de igualdad de oportunidades conducente en el largo plazo a la prosperidad material. Este último fue el caso de Nueva Inglaterra. Esas instituciones, una vez establecidas, han demostrado tener una gran persistencia, razón por la cual tienen un efecto duradero sobre el desarrollo económico.

En los trabajos de Acemoglu et ál., lo que determina la calidad de las instituciones es el tamaño relativo del grupo colonizador. A su vez, esta variable dependía de las condiciones de salubridad, en la medida en que los colonizadores europeos estaban más dispuestos a asentarse en aquellos sitios que ofrecían mejores condiciones, como Nueva Inglaterra, que en aquéllos de alta mortalidad para los inmigrantes, como algunas islas del Caribe.

Otra línea de análisis sobre el efecto de la geografía y la calidad de las instituciones es la de Kenneth Sokoloff y Stanley Engerman, quienes argumentan que la dotación natural de factores condiciona, en gran medida, las instituciones que se establecen con la colonización¹³. En aquellos sitios donde no había economías de escala en los productos que se cultivaban y tampoco existía una población nativa numerosa, se establecieron relaciones sociales y de propiedad de la tierra más igualitaria. En contraste, en aquellas zonas donde el tipo de producto cultivado presentaba grandes economías de escala, como el azúcar y el algodón, se introdujo la esclavitud. Este último fue el caso del sur de Estados Unidos y las islas del Caribe.

Para la pregunta sobre por qué no se desarrolló una agricultura de plantaciones en el Caribe neogranadino en los siglos coloniales, considero que la literatura

¹² Véase Daron Acemoglu, Simon Johnson, and James Robinson. “The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation”, *American Economic Review*, 91, 2001.

¹³ Stanley Engerman and Kenneth Sokoloff. “Factor Endowments, Institutions, and Differential Paths of Growth Among New World Economies”, en Stephen Haber (ed.). *How Latin America Fell Behind*, USA, Stanford University Press, 1997.

más pertinente es la que ve una relación directa entre geografía y actividad económica¹⁴. Ello por cuanto todo parece indicar que fueron factores de tipo geográfico los que impidieron, durante el período colonial, la consolidación de las plantaciones en esta zona del Caribe continental.

Un análisis a largo plazo de las zonas rurales de la costa Caribe muestra que su productividad agrícola nunca ha sido muy alta. Fue solamente en el medio siglo entre 1870 y 1920 cuando la costa Caribe tuvo un desempeño exportador aceptable, es decir, en proporción a su participación en la población nacional. En todas las otras épocas sus exportaciones agropecuarias han sido muy escasas.

Consideramos que la principal razón para lo anterior es que las condiciones climáticas de esta región no eran muy favorables para la agricultura de caña de azúcar en gran escala, que fue el gran producto de exportación del Caribe en el siglo XVIII, como tampoco lo fueron para el tabaco, cacao y algodón.

La mayor parte del territorio costero está conformado por una extensa sabana tropical cuya vegetación original fue de bosque seco tropical. Predominan las bajas elevaciones (menos de 130 metros sobre el nivel del mar, véase Mapa 1), una alta radiación solar y un régimen de lluvias bimodal. Esta combinación implica que en casi todo el territorio predomina el clima semiárido, y que incluso éste sea árido en La Guajira y partes del norte de los departamentos de Magdalena, Atlántico y Bolívar.

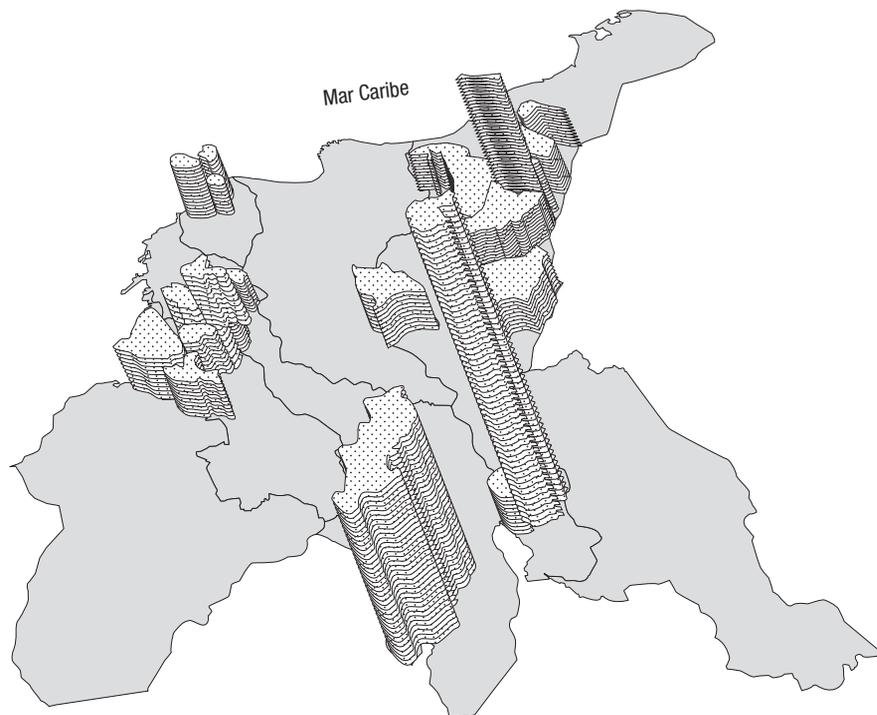
De las 11.514.985 hectáreas de la costa Caribe el 87,4% están clasificadas como de clima cálido, en comparación con el resto de Colombia, donde solo el 48,2% de las tierras se clasifican en climas cálidos¹⁵. Como se sabe, en el trópico la temperatura no varía mucho a lo largo del año, al no haber estaciones, sino que ésta cambia con la altitud. Las tierras tropicales con más elevación tienen ventajas sobre las más bajas, pues al tener menores temperaturas se afecta positivamente su salubridad y la productividad agrícola. Un factor que amortigua las altas temperaturas es la humedad. A igual altitud una mayor humedad puede

¹⁴ Esto no quiere decir que para entender el desempeño de las diferentes regiones económicas de Colombia en el largo plazo consideremos que lo principal sea el efecto directo de la geografía. De hecho, en un trabajo realizado con Jaime Bonet, argumentamos que en el caso de los departamentos no hay una relación directa clara entre geografía y crecimiento en el largo plazo; véase, Jaime Bonet y Adolfo Meisel Roca. “El legado colonial como determinante del ingreso per cápita en Colombia”, *Revista de Historia Económica*, núm. 3, año XXV, Madrid, 2007. Es decir, que la influencia directa de la geografía la estamos argumentando como factor principal exclusivamente en el contexto de la explicación de la ausencia de plantaciones en la costa Caribe en la época colonial.

¹⁵ Adolfo Meisel y Javier Pérez. “Geografía física y poblamiento en la costa Caribe colombiana”, en Jaime Bonet (ed.). *Geografía económica y análisis espacial en Colombia*, Bogotá, CEER, Banco de la República, 2008, p. 18.

reducir la temperatura media anual en unos dos grados, pero este efecto no se da en la costa Caribe, pues predomina el clima seco¹⁶.

Mapa 1. Municipios de la costa Caribe con cabeceras municipales por encima de los 130 metros sobre el nivel del mar



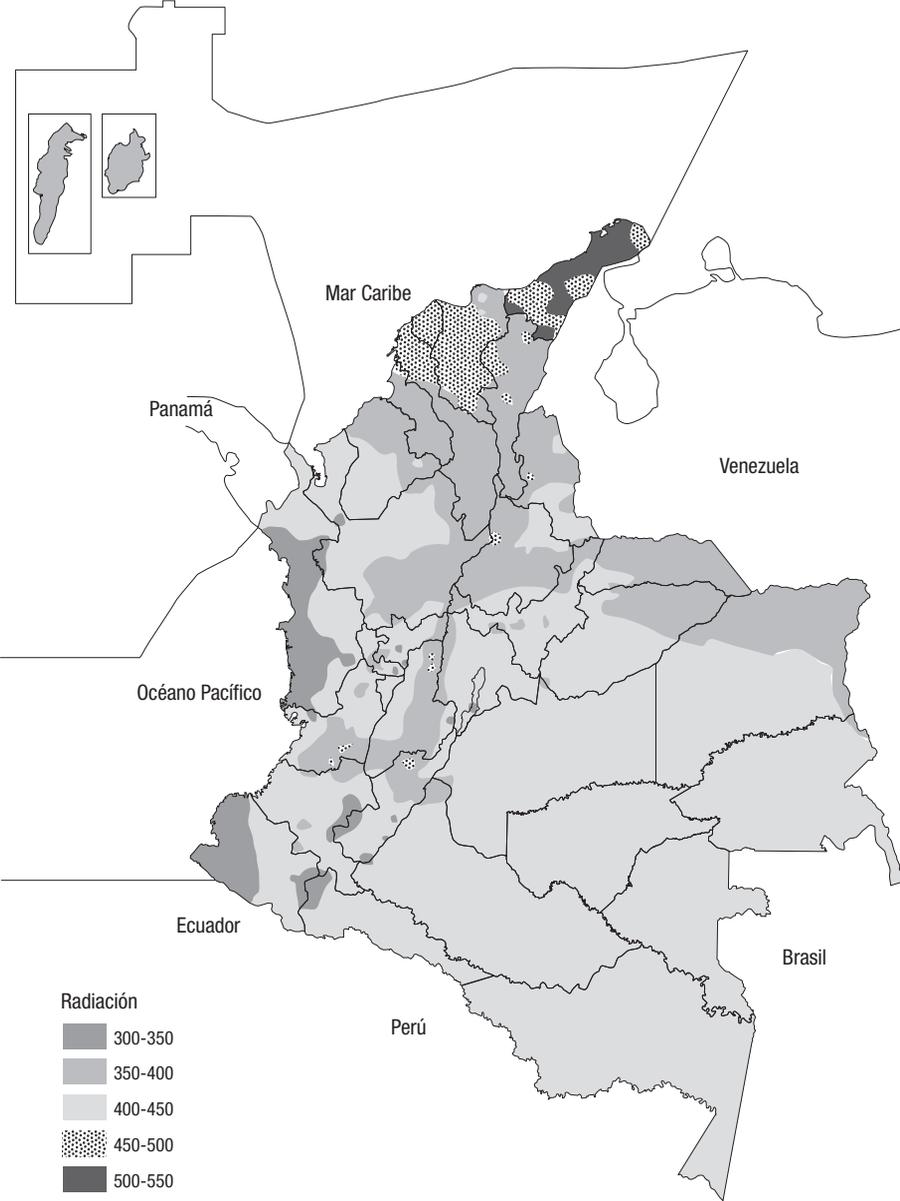
Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y diseño del autor.

En el Mapa 2, se puede ver que los tres departamentos del Caribe continental colombiano son la región del país con los más altos niveles de radiación solar. En casi todo su territorio predominan radiaciones anuales por encima de las 400 calorías por cm^2/min . En ninguna otra región de Colombia se alcanzan mediciones tan altas en esta variable, que ejerce una influencia crucial sobre la temperatura. Como, además, casi todo el territorio es de tierras bajas, menos de 500 metros sobre el nivel del mar, las temperaturas máximas que se alcanzan son las más altas del país (véase Mapa 3). El resultado de la combinación de alta radiación y altas temperaturas que se observa en la región Caribe es que

¹⁶ *Gran enciclopedia de Colombia, Geografía*, tomo 1, Bogotá, Biblioteca El Tiempo-Círculo de Lectores, 2007, p. 73.

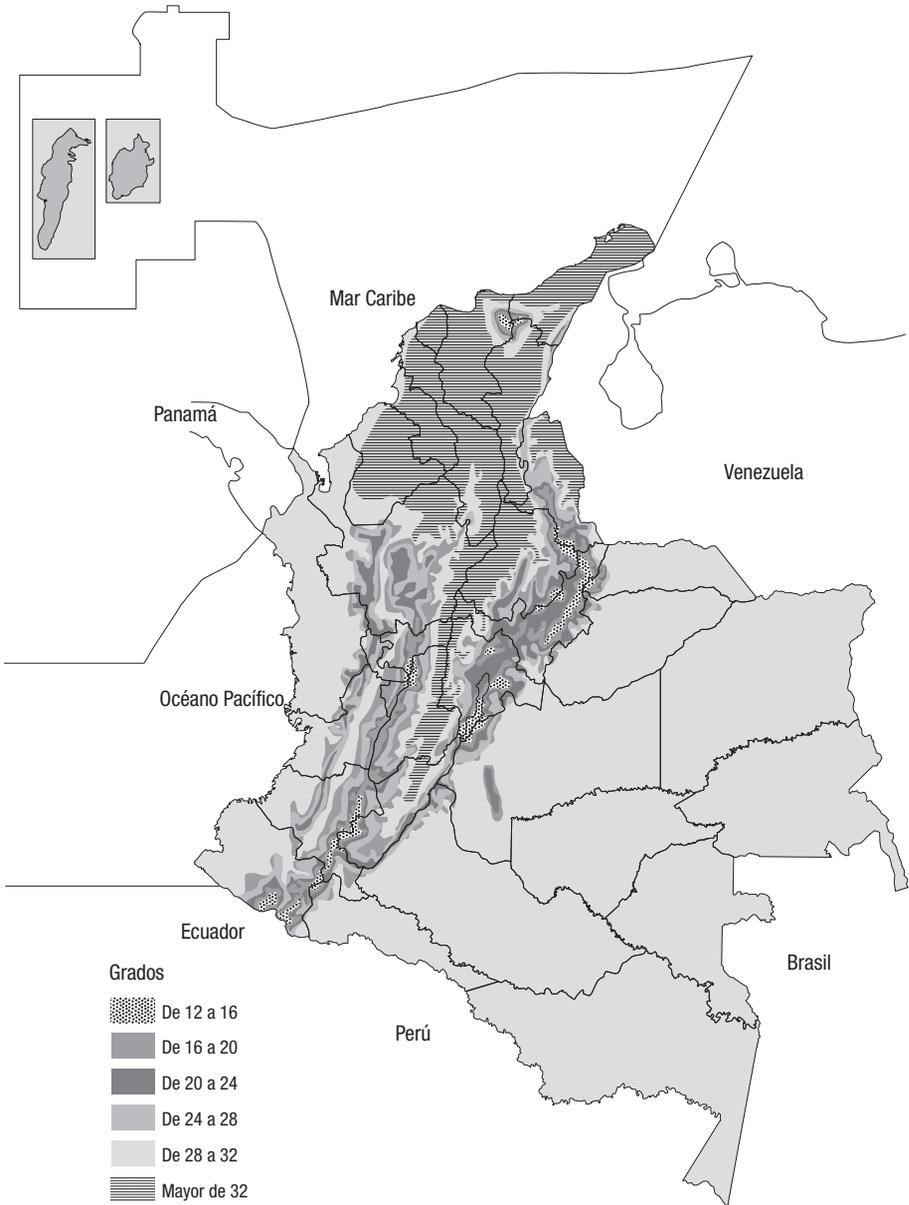
la evaporación del agua es muy elevada, predominando niveles por encima de los 1.700 mm al año (véase Mapa 4).

Mapa 2. Radiación solar anual (cal/cm²/min.)



Fuente: Ideam (2001). La atmósfera, el tiempo y el clima, *El medio ambiente en Colombia*, Pablo Leyva (ed.). Bogotá, Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ministerio de Medio Ambiente, p. 60.

Mapa 3. Temperaturas máximas anuales (grados Celsius)



Fuente: Ideam (2001). La atmósfera, el tiempo y el clima, *El medio ambiente en Colombia*, Pablo Leyva (ed.). Bogotá, Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ministerio de Medio Ambiente, p.63.

En un estudio realizado por el economista Luis Armando Galvis, que ya se mencionó, se encontró que los departamentos de la costa Caribe, junto con Chocó y algunos de los nuevos departamentos, tienen las más bajas produc-

tividades agrícolas en Colombia. Uno de los elementos que más influye en la productividad del sector agropecuario es la humedad del suelo. Para la costa Caribe la humedad relativa de los suelos, medida por el Factor Thornthwaite, es la menor de todas las regiones del país¹⁷. Un total de los 131 municipios, de los 192 que tiene la costa, se clasificaron en suelos semisecos, semiáridos o áridos. La razón es que aunque hay un buen nivel de lluvias las altas temperaturas y la gran luminosidad hacen que la evapotranspiración sea muy alta.

Habría que estudiar en más detalle el efecto positivo que en esta dimensión tuvo para la competitividad de las plantaciones de la isla de Cuba, por ejemplo, el hecho de que en sitios como La Habana la temperatura anual promedio fuera de 24°C, comparado con 28°C para Cartagena de Indias. Con seguridad el impacto de una diferencia en la temperatura promedio anual del 17% debe ser muy grande sobre indicadores como el Factor Thornthwaite y, por lo tanto, una de las causas de orden geográfico para los resultados distintos en materia de exportaciones agrícolas de estas dos regiones.

Uno de los principales especialistas en la historia de la esclavitud y de las plantaciones azucareras del Caribe, el profesor Richard B. Sheridan, ha descrito las características climáticas que se requieren para la producción de azúcar en los siguientes términos¹⁸:

Las condiciones naturales ideales incluyen una temperatura anual promedio de 24°C., con abundante sol y sin heladas; aproximadamente 1.500 mm de lluvia al año, que estén bien distribuidas a lo largo del año o su equivalente en irrigación; y suelos fértiles que se drenen de manera rápida y completa.

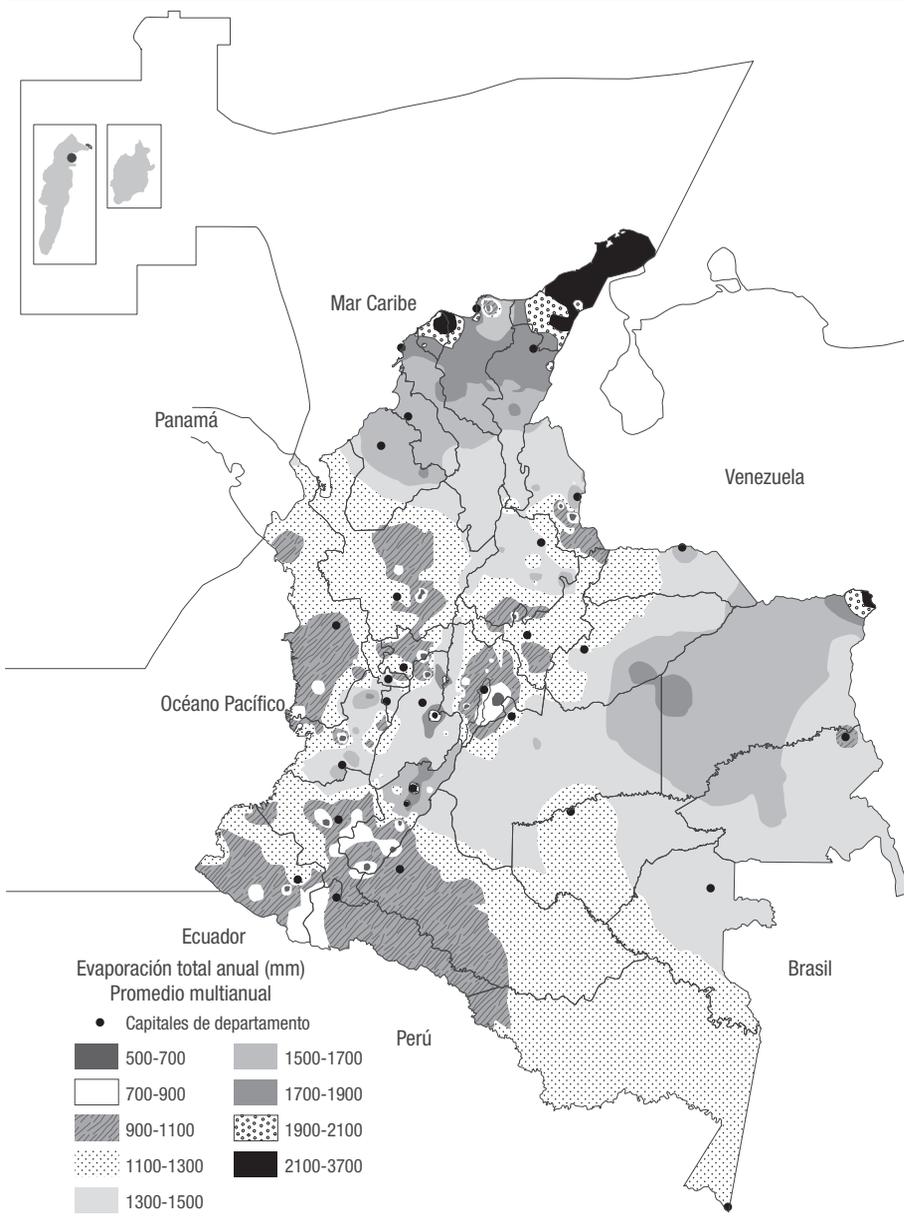
Como se ha dicho, las condiciones climáticas que describe Sheridan no se cumplen en la mayor parte del territorio Caribe en relación con la temperatura promedio. Tampoco se cumplen en cuanto al régimen de lluvias, pues no se presenta una distribución más o menos uniforme a lo largo del año. Todo lo contrario, en la costa Caribe hay una distribución mensual de lluvias caracterizada por una larga sequía en los meses que van de diciembre hasta abril. Por ejemplo, en los meses de enero y febrero en los siete departamentos costeros continentales caen

¹⁷ Luis Armando Galvis. “¿Qué determina la productividad agrícola en Colombia?”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República, 2001, p. 158.

¹⁸ Richard B. Sheridan. *Sugar and Slavery. An Economic History of the British West Indies, 1623-1775*, Jamaica, Canoe Press, 1994, pp. 102-103.

menos de 120 mm de lluvia¹⁹. Además, en el total anual, solo el Cesar está cerca al nivel total anual de lluvias que menciona Sheridan como ideal para el azúcar.

Mapa 4. Evaporación total anual (milímetros)



Fuente: Ideam.

¹⁹ Meisel y Pérez, óp. cit., p. 83.

Otro factor geográfico que nos parece que influyó para que la costa Caribe no lograra desarrollar una economía de plantación fue su localización en la periferia del Caribe y en el lugar más alejado de las rutas que se usaban para cruzar el Atlántico, encareciéndose los costos de transporte, los cuales en el período colonial eran un elemento crucial en los costos totales.

En una época en que la navegación era a vela, para llegar a los mercados europeos desde Cartagena había que navegar primero hasta Cuba. Mientras el viaje de Cuba a Sevilla duraba 70 días, en promedio, desde Cartagena se elevaba a 115 días²⁰. Por lo tanto, los costos de transporte marítimo subían significativamente. Incluso entre las diferentes islas había diferencias importantes en el costo para transportar sus productos de plantación a Europa. Barbados, por ejemplo, era una de las islas mejor ubicadas en ese sentido, pues desde sus costas se podía navegar directamente a Inglaterra. En contraste, para llegar a Inglaterra desde Jamaica había que navegar alrededor de la isla de Cuba. Ello resultaba en que el costo de llevar una tonelada de azúcar a Liverpool desde Jamaica costaba de dos a cinco libras esterlinas más que llevar la misma cantidad desde Barbados²¹. Por supuesto, todas las islas del Caribe tenían una gran ventaja en esta materia sobre el Caribe neogranadino.

También tenían ventajas las islas del Caribe, por lo menos las más pequeñas, en que la mayor parte de las plantaciones estaban ubicadas cerca de la costa, lo cual reducía los costos del transporte terrestre. En esa época, los costos del transporte hasta el puerto eran un componente importante del costo total.

Un factor adicional, que pudo haber tenido algún grado de influencia para la ausencia de exportaciones agropecuarias en la Nueva Granada, y en particular de las provincias de Cartagena y Santa Marta, es lo que se conoce en la literatura económica como la enfermedad holandesa. Los economistas usan ese término para referirse a la situación en la cual el auge en las exportaciones de un bien primario perjudica a todos los demás productos de exportación y, en general, a los transables (que son los que se comercian internacionalmente o que compiten con bienes transados internacionalmente). Ello se produce por una revaluación del tipo de cambio real, que hace que ya no sea rentable exportar la mayoría de los bienes agrícolas y mineros que no están en auge exportador. En la medida en que hasta finales del siglo XVIII casi el 100% de

²⁰ Abello, *óp. cit.*, p.35.

²¹ Curtin, *óp. cit.*, p. 75.

lo que exportó la Nueva Granada fue oro, hay algunos indicios de que eso estaba pasando. Este es, por lo tanto, un tema que debe ser estudiado de una manera más detallada.

IV. Conclusiones

En el período colonial las provincias caribeñas del Virreinato de la Nueva Granada no lograron establecer un régimen agrario basado en plantaciones para exportar productos agrícolas tropicales a Europa. En eso su historia económica difiere de la de muchas islas del Caribe, cuya institución económica principal fue la plantación explotada con esclavos traídos del África.

En este breve ensayo hemos argumentado que tres factores principales explican esa evolución diferente del Caribe neogranadino en términos de su estructura agraria: 1) la dotación natural de factores, que llevó a una baja productividad debido al tipo de suelos, las altas temperaturas, el régimen de lluvias, la luminosidad, entre otros aspectos de la geografía física, 2) los elevados costos de transporte, por estar en una ubicación más distante de Europa que las principales islas y, posiblemente, 3) la enfermedad holandesa que tal vez aquejó la economía virreinal, casi exclusivamente especializada en la exportación de oro.

Como resultado de la dotación natural de factores lo que surgió a fines del período colonial en las provincias de Cartagena y Santa Marta fueron las haciendas ganaderas y las haciendas trapiches. Éstas eran unidades agrícolas con una gran extensión de tierra, con propietarios españoles o criollos que vivían en las principales ciudades, vendían sus productos en el mercado interno, usaban muy poca mano de obra esclava en el caso de las primeras, y un poco más en el de las segundas, y muy poco capital. Además, surgió la rochela, que era un asentamiento de algunas decenas de familias libres (mestizos, zambos, mulatos y negros libres) dedicadas a la agricultura, la cual podían combinar con la pesca, y que estaban por fuera del control del Estado. Normalmente los arrochelados no tenían la propiedad de las tierras que explotaban y vivían en condiciones materiales muy precarias.

La sociedad rural que surgió en la costa Caribe en el siglo XVIII fue principalmente el producto del complejo hacienda ganadera/rochela (las cuales interactuaban de diversas maneras, tales como en el suministro de mano de obra para necesidades estacionales). Las consecuencias sociales de estas dos instituciones no han sido estudiadas suficientemente en la historiografía regional. Cabe preguntarse si muchas de las características singulares de las relaciones sociales de la sociedad

costeña rural, e incluso de la urbana, debido a la migración campo-ciudad, son fruto de las relaciones sociales que imperaron en esas dos instituciones.

Aventurándonos en el terreno de la especulación vale la pena preguntarse, ¿será que la gran llanura de las relaciones sociales costeñas, sin muchos formalismos, sin muchas distancias entre las clases y las jerarquías en el trato interpersonal, lo cual está acompañado a su vez por una gran desigualdad en la distribución de la riqueza, el ingreso y el capital humano, tendrá que ver con el complejo hacienda ganadera/rochela? El arrochelado era libre: nadie lo dominaba y en su extrema pobreza tenía la altiva dignidad de la irreverencia que es tan característica del costeño. Un contraste muy marcado, por ejemplo, con el tipo de relaciones sociales de sumisión y respeto por las jerarquías que surgió de los pueblos de indios de la meseta cundiboyacense.

Al interior mismo de la hacienda ganadera la estructura laboral era muy plana: los vaqueros, hombres libres en el manejo de los tiempos y espacios, dependían directamente de los capataces y propietarios, y todos trabajaban a caballo, en el mismo sitio y en las mismas faenas. Por lo tanto, su trato personal debió ser de camaradería, más que de sumisión servil.

Aunque todo esto requiere más estudio, es muy probable que la ausencia de plantaciones en el Caribe nuestro en la época colonial, tuviera no solo consecuencias económicas sino también sociales, en particular lo que algunos autores han denominado la “democratización por abajo” de las relaciones interpersonales²².

Ahora bien, aunque nuestra explicación de por qué no hubo plantaciones en el Caribe neogranadino en el período colonial es principalmente geográfica, no por ello consideramos que exista un determinismo geográfico. Tal como lo enseña la historia, los pueblos se pueden adaptar a las limitaciones en la dotación natural de los factores naturales de sus territorios para dedicarse a aquellas actividades en las cuales tienen ventajas comparativas. Por ejemplo, no hay ninguna evidencia, salvo para casos extremos, de que la geografía física tenga algún efecto sobre la productividad de la industria o del sector servicios, los cuales en la actualidad constituyen el grueso de la producción de los países de ingresos altos y medianos. Además, las desventajas naturales son siempre relativas y cambiantes a través del tiempo. Las tierras del Valle del Cauca se ajustan mucho al patrón climático y de suelos descrito por Sheridan como óptimo para el azúcar. Sin embargo, en el período colonial la ubicación

²² Gustavo Bell y Adolfo Meisel. “La región Caribe: trayectoria de un regionalismo ambiguo”, *Nueva Historia de Colombia*, tomo VIII, Bogotá, Planeta, 1998, p. 231.

de esa zona del Virreinato en un valle, a casi 1.000 metros sobre el nivel del mar y alejado del mar Caribe y del Atlántico, es decir, de la ruta obligada hacia los mercados de la época, implicaba que era casi imposible que en esa región prosperaran las plantaciones azucareras.

En su espléndida historia del sur de Italia el gran pensador napolitano Benedetto Croce señaló que era un mito la supuesta fertilidad casi sin límites del Mezzogiorno, una especie de Jardín de Edén supuestamente desaprovechado por sus habitantes. Pero Croce fue muy claro en señalar que a pesar de la baja fertilidad de los suelos del sur italiano, la geografía no es el destino, pues: "...el mismo clima (como lo señaló Hegel) generó la actividad creativa de los griegos y la inanidad de los turcos"²³.

²³ Benedetto Croce. *History of the Kingdom of Naples*, USA, University of Chicago Press, 1970, p. 246.

Bibliografía

- Abello Vives, A. (comp.). (2006). *Un Caribe sin plantación*, San Andrés, Universidad Nacional de Colombia-Sede Caribe/Observatorio del Caribe Colombiano.
- Acemoglu, D., Johnson, S. y Robinson, J. (2001). “The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation”, *American Economic Review*, 91.
- Bell, G. y Meisel, A. (1998). “La región Caribe: trayectoria de un regionalismo ambiguo”, *Nueva Historia de Colombia*, tomo VIII, Bogotá, Editorial Planeta.
- Bonet, J. y Meisel Roca, A. (2007). “El legado colonial como determinante del ingreso per cápita en Colombia”, *Revista de Historia Económica*, núm. 3, año XXV, Madrid.
- Croce, B. (1970). *History of the Kingdom of Naples*, USA, University of Chicago Press.
- Curtin, P. D. (1993). *The Rise and Fall of the Plantation Complex, Essays in Atlantic History*, Canada, Cambridge University Press.
- Engerman, S. y Sokoloff, K. (1997). “Factor Endowments, Institutions, and Differential Paths of Growth Among New World Economies”, *How Latin America Fell Behind*, USA, Stanford University Press.
- Galvis, A. (2001). “¿Qué determina la productividad agrícola en Colombia?”, en Meisel Roca, A. (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Colección de Economía Regional, CEER, Bogotá, Banco de la República.
- González Luna, M. D. (1978). “La política de población y pacificación indígena en las poblaciones de Santa Marta y Cartagena (Nuevo Reino de Granada), 1750-1800”, *Boletín Americanista*, año XX, núm. 28, Universidad de Barcelona.
- Gran enciclopedia de Colombia, Geografía*, tomo 1, Bogotá, Biblioteca El Tiempo-Círculo de Lectores.
- Herrera Ángel, M. (2002). *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial control político en las llanuras del Caribe y en los andes centrales neogranadinos. Siglo XVIII*, Bogotá, Academia Colombiana de la Historia-Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Krugman, P. (1997). *Desarrollo, geografía y teoría económica*, Barcelona, Antoni Bosch (ed.).
- Meisel Roca, A. (2009). “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias y el Caribe neogranadino a fines del Siglo de las Luces”, incluido en este volumen.
- Meisel, A. y Pérez, J. (2008). “Geografía física y poblamiento en la costa Caribe colombiana”, en Jaime Bonet (ed.). *Geografía económica y análisis espacial en Colombia*, Colección de Economía Regional, CEER, Bogotá, Banco de la República.
- McArthur, J. W. and Sachs, J. (2000). “Institutions and Geography: Comment on Acemoglu, Johnson, and Robinson”, *NBER, Working Paper*, No. 8114.
- Palacio de la Vega, J. (1994). *Diario de viaje entre los indios y negros de la Provincia de Cartagena de Indias, 1787-1788*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico.

- Pombo, J. I. (1965). "Informe", *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República.
- Sachs, J. (2001). "Tropical Underdevelopment", *NBER, Working Paper*, No. 8119.
- Sheridan, R. B. (1994). *Sugar and Slavery, An Economic History of the British West Indies, 1623-1775*, Jamaica, Canoe Press.
- Tovar, H. et ál. (1994). *Convocatoria al poder del número. Censos y estadísticas de la Nueva Granada, 1750-1830*, Bogotá, Archivo General de la Nación.
- Vargas, P. F. (1968). *Pensamientos políticos*, Bogotá, Universidad Nacional.

Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional

I. Introducción¹

EL 20 DE AGOSTO DE 1894 el refinado poeta bogotano José Asunción Silva abordó en la población ribereña de Calamar, Bolívar, el tren que lo habría de conducir hasta Cartagena. Al día siguiente, en una carta que envió a su madre y a su hermana Elvira, narró lo sucedido²:

Es una impresión curiosísima la que produce la vía férrea con sus rieles rígidos, sus carros de viajeros mucho más elegantes que los de la Sabana, sus empleados americanos, en fin, todo un tren de ferrocarril “yankee” cruzando por entre un paisaje virgen de altísimas yerbas, de bosques llenos de árboles, seculares, donde enormes enredaderas dejan colgar sus festones, donde las palmas de coco se doblagan bajo el peso de la fruta. El ferrocarril con sus locomotoras, sus carros y sus empleados, parece hecho en otra parte, traído y colocado en este lugar como por encanto.

Según el relato de José Asunción Silva, el viaje duró siete horas. El ferrocarril había sido inaugurado el 1 de agosto, apenas tres semanas antes.

La inauguración del ferrocarril marcó el inicio de la recuperación de la economía de Cartagena y, en cierta forma, el final del siglo XIX. A partir de la independencia, Cartagena de Indias entró en un período de retroceso económico y demográfico que duró hasta finales de la década de 1870, aproximadamente. En contraste, el siglo XX representó el renacer de su economía.

En este trabajo estudiamos la evolución económica de la ciudad entre 1900 y 1950, con énfasis en el puerto y el comercio exterior, los motores de

¹ Una versión anterior de este trabajo se publicó en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional del Caribe-Banco de la República, 2000.

² Héctor Orjuela (ed.). *José Asunción Silva. Obra completa*, Colección Archivos, Madrid, 1996, pp. 683-684.

su crecimiento en esa época. En una primera sección se discuten los aspectos demográficos en el contexto del crecimiento de la población y de las ciudades colombianas. Luego se presenta la evolución de la actividad portuaria, la base de la economía local en este período. En este sentido se le otorga especial énfasis a las exportaciones petroleras y a la actividad local de la Andian. A continuación se narran los inicios de la industria cartagenera y su posterior pérdida de aliento. Finalmente, se hacen algunas reflexiones sobre lo que representó este período dentro del desarrollo económico de la ciudad.

II. La población y el crecimiento urbano

A. La expansión demográfica

En el censo de 1905 la población de Cartagena fue de 9.681 habitantes (véase el Cuadro 1). Es decir, sólo unos pocos cientos de habitantes más de los que tuvo en el censo de 1871, el último censo nacional del siglo XIX, y en el cual registró apenas 8.603 habitantes. Sin embargo, la población que tenía la ciudad en 1905 era el resultado de la lenta, pero clara recuperación económica que Cartagena empezó a tener desde finales de la década de 1880. Por ello, la población de la ciudad creció a una tasa anual promedio de 0,4% entre 1871 y 1905. Tasa inferior, es cierto, al espectacular crecimiento de 3,5% anual de la vecina, y advenediza, Barranquilla y también menor que la tasa de crecimiento de la población del país en igual período, que fue de 1,2% anual. De todas maneras, para Cartagena representó, al menos, el final del retroceso demográfico, ya que después del desastre económico que fue para la ciudad la época de la independencia, su población se redujo de los cerca de 25.000 habitantes que tenía hacia 1810, a escasos 8.603 en 1871.

Sobre el estado de postración en que se encontraba Cartagena en la década de 1860 escribió Daniel Lemaitre³:

Después de la Revolución del 60, Cartagena llegó a un grado de abatimiento increíble. ¡Siete mil habitantes! Casas en el centro que se daban a vivir gratis con tal de que el inquilino blanqueara y cogiera goteras. El doctor Mora vivió así en una en la calle de las Ventanas de Hierro.

Entresuelos que se vendían por un huevo, como se dice.

³ Daniel Lemaitre. *Poesías y corralitos de piedra*, Bogotá, Cofinorte, 1983.

Algo similar observó Eduardo Gutiérrez de Piñeres, quien fue testigo de ello⁴:

Allá por los años de 1860 y posteriores, pasó esta ciudad por una crisis terrible: el comercio languidecía; la población mermaba cada día porque los habitantes tenían que ir a otra parte, en donde pudieran ganar la subsistencia que no les era fácil conseguir en su ciudad natal; abundaban las casas arruinadas, aún en el centro de la población; los barrios de Getsemaní y San Diego estaban en su mayor parte reducidos a escombros, así como casi todos los edificios públicos: en una palabra, Cartagena presentaba el aspecto de una población en completa decadencia y próxima a la muerte.

No obstante, a diferencia de lo que ocurrió en el período colonial, cuando por razones militares se restringió al máximo el poblamiento en las vecindades extramuros de la ciudad, en las últimas décadas del siglo XIX las zonas aledañas a Cartagena, como El Cabrero y el Pie de la Popa, empezaron a atraer gente⁵. En efecto, en 1882, en el Pie de la Popa y otros vecindarios extramuros, vivían unas 2.294 personas. Por esa razón, el crecimiento de la población de Cartagena entre 1871 y 1905 no puede ser tomado solo como el crecimiento de los habitantes del recinto amurallado, es decir de lo que fue la ciudad colonial, sino que debe tenerse en cuenta el poblamiento en las vecindades de El Cabrero y el Pie de la Popa. Sin embargo, aquí se presenta un problema de agregación, por cuanto no es claro cuándo debemos dejar de referirnos sólo a los habitantes del casco antiguo (Getsemaní y la ciudad amurallada) y cuándo se debe empezar a tomar un área más amplia. La principal dificultad es que no contamos con información detallada de la población de la periferia de la ciudad en los censos del siglo XIX y en el de 1905. Por esa razón, parece haber un salto abrupto en la población cartagenera de 1905 a 1912, lo cual es simplemente el resultado de la inclusión de los nuevos barrios en la cifra de este último año. Para evitar este problema, hemos realizado el análisis acerca del crecimiento demográfico de la urbe en la primera mitad del siglo XX con base en los censos de 1912 en adelante.

Entre 1912 y 1951 la tasa de crecimiento de la población de Cartagena fue de 3,2% anual, la más alta de toda su historia hasta ese momento. Aquí es im-

⁴ José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, Tipografía Mogollón, 1912, p. 36.

⁵ *Ibíd.*, p. 46.

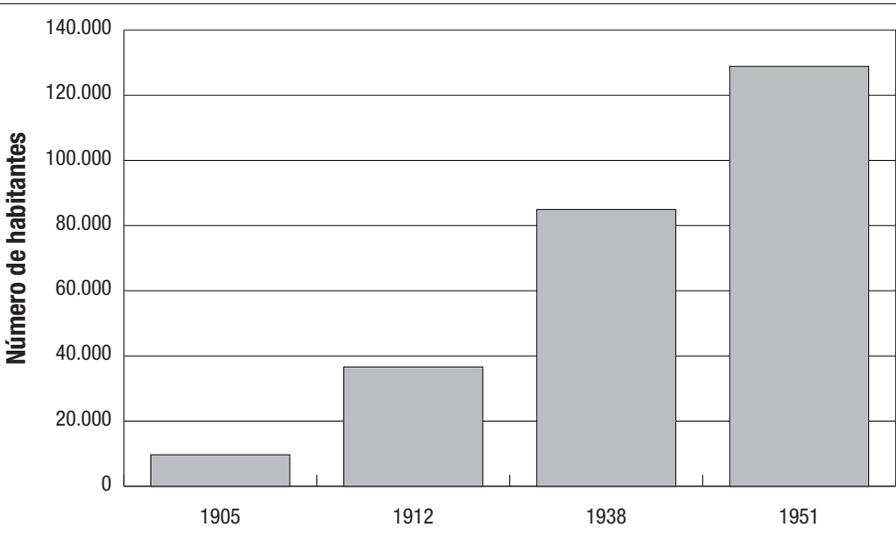
prescindible tener en cuenta el contexto nacional. Si bien es cierto que entre 1912 y 1951 la ciudad vivió una clara aceleración en la tasa de crecimiento de su población, todo el país, y en particular las zonas urbanas, vivieron un proceso similar. En la primera mitad del siglo XX la población colombiana creció a ritmos superiores a los históricos y, además, el país se urbanizó, por cuanto las ciudades crecieron incluso más rápidamente que el campo.

Cuadro 1. Población de Cartagena (1905-1951)

Censo	Número de habitantes
1905	9.681
1912	36.632
1938	84.937
1951	128.877

Fuente: Censos nacionales.

Gráfica 1. Población de Cartagena (1905-1951)



Fuente: Censos nacionales.

A la luz del crecimiento de la población colombiana, el de la población cartagenera fue alto, por cuanto aumentó su participación del 0,7% del total nacional al 1,1%, entre 1912 y 1951 (véase Cuadro 2). Sin embargo, dentro del contexto del crecimiento de las ciudades colombianas, el desempeño de Cartagena, en igual período, no fue muy destacado. En efecto, la población de Cartagena creció a una tasa por debajo de las ciudades de más de 50.000 habitantes y de las de

más de 100.000 habitantes. Como resultado, pasó de representar el 4,5% y el 5,5% de los habitantes de las ciudades de más de 50.000 y 100.000 habitantes, respectivamente, en 1912, a sólo el 3,4% y 3,9%, en 1951.

Cuadro 2. Participación de la población de Cartagena en el total de la población urbana y nacional (porcentaje)

	1912	1918	1938	1951
Participación de Cartagena				
En la población nacional	0,7	0,9	1,0	1,1
En la población de ciudades con más de 50.000 habitantes	4,5	4,7	3,9	3,4
En la población de ciudades con más de 100.000 habitantes	5,5	6,0	4,8	3,9
Participación de las cuatro principales ciudades				
En la población nacional	5,5	5,9	8,9	14,2
En la población de ciudades con más de 50.000 habitantes	34,2	32,0	35,4	42,7
En la población de ciudades con más de 100.000 habitantes	42,1	40,5	44,2	50,0

Fuente: Carmen Elisa Flórez. *La transformación socio-demográfica durante el siglo xx*, Bogotá, Uniandes, CEDE, mayo de 1998.

Es bueno contrastar el crecimiento demográfico de Cartagena con la por ese entonces pujante Barranquilla. Mientras que la tasa de crecimiento de la población cartagenera fue de 3,2% anual entre 1912 y 1951, la de Barranquilla, en ese mismo lapso, fue de 4,5%.

B. La expansión urbana y la “piqueta del progreso”

La recuperación demográfica de Cartagena llevó a que a comienzos del siglo XX el recinto amurallado se volviera demasiado estrecho para la población de la ciudad, que se expandió rápidamente hacia nuevos barrios. En 1892 había dentro de la ciudad 1.552 viviendas y en los barrios y vecindades extramuros 641 viviendas más⁶. Sin embargo, la urbanización del Pie de la Popa y de Manga se inició sólo a partir de la primera década del siglo XX y la de Bocagrande a fines de la década de 1920.

En el caso de Manga, el general Dionisio Jiménez compró en 1904 la isla del mismo nombre y procedió a urbanizarla con planos trazados por Luis Felipe Jaspe⁷.

⁶ Urueta y Piñeres, óp. cit., p. 39.

⁷ Eduardo Lemaitre. *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Bogotá, Banco de la República, 1983, p. 472.

El barrio de Manga se empezó a construir a finales de la década de 1900. En su arquitectura se reflejó el renacimiento económico cartagenero. Muchas de las familias que prosperaron con el comercio de exportación, como los Vélez Danies y los Martínez Bossio, y la industria, como los Román, Lemaitre, Martínez Camargo, Mogollón y De la Espriella, construyeron amplias mansiones al estilo de las del barrio El Vedado de La Habana, que tanto admiraba la elite costeña de la época⁸.

Infortunadamente, una concepción estrecha de lo que necesitaba la ciudad para progresar llevó a que la expansión urbana tuviera consecuencias negativas sobre el patrimonio arquitectónico que la ciudad había heredado de los tiempos coloniales. Mientras que durante el primer medio siglo de independencia el estado de postración económica en que cayó la ciudad permitió que se conservara su arquitectura colonial, y en particular su arquitectura militar, relativamente intacta, al renacer la actividad económica las cosas cambiaron para mal en este aspecto.

Al crecer la población, el anillo pétreo que rodeaba la ciudad empezó a ser visto como una camisa de fuerza para su crecimiento urbano. La sistemática demolición de murallas, revellines y baluartes se inició en 1880, cuando se abrió una segunda puerta en la muralla en la Plaza de la Aduana (véase Cuadro 3). Por su magnitud, llama la atención el derribo de los baluartes de Barahona y Santa Isabel y el lienzo de muralla que los unía. El primero se demolió para abrir paso a la construcción del mercado público de Getsemaní, el cual se inauguró en 1904. Pero, sobre todo, resalta la eliminación, entre 1916 y 1924, de todo el trayecto de muralla que se extendía desde la Torre del Reloj hasta el baluarte de San Pedro Mártir (frente al actual monumento a la India Catalina) así como de los baluartes que había entre esos puntos: San Pedro Apóstol, San Andrés y San Pablo⁹.

Desde finales de la década de 1910 se desató una polémica nacional en torno al derribo de las murallas cartageneras¹⁰. Aunque la polémica no llevó inmediatamente a la parálisis de las demoliciones, sí les creó un ambiente adverso. Sin

⁸ El negocio de exportación de ganado a Cuba había generado una estrecha relación comercial con La Habana y los empresarios costeños, involucrados en esa actividad, viajaban a menudo a la que era por esa época la “capital del Caribe”. Incluso varios exportadores de ganado se residenciaron con sus familias en La Habana durante algún tiempo, como sucedió con Fernando Vélez Danies y con el empresario barranquillero José Félix Fuenmayor Reyes.

⁹ Donald Bossa Herazo. *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones en Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Gráficas El Faro, 1975.

¹⁰ Eduardo Lemaitre. “El derribo parcial de las murallas de Cartagena: cómo y cuándo se llevó a cabo”, *Boletín Historial de Cartagena*, núm. 155, marzo, 1982.

embargo, fue solo en 1924 cuando se dejaron de tumbar las murallas, pues incluso en 1923 se derribó parcialmente el baluarte San Pedro Mártir para utilizar sus piedras como relleno para defender el barrio de Marbella de un mar de leva¹¹.

Cuadro 3. Cronología del muralicidio

1880	Apertura de la segunda puerta en la muralla de la plaza de la Aduana.
1884	Demolición del Revellín del puente de la Media Luna.
1887	Demolición del Revellín de El Cabrero o San Lucas
1893	Derribo de los baluartes de Santa Teresa y Santa Bárbara (Puerta de la Media Luna)
1903	Demolición de los baluartes de Barahona y Santa Isabel (Getsemaní), junto con la muralla que unía a estos dos baluartes, para construir en ese sector el mercado público.
1905	Apertura de un boquete en la muralla de Getsemaní para dar paso al puente Román.
1905	Apertura de la tercera Boca del Puente.
1905	Apertura de la tercera puerta de la Paz y Concordia.
1905	Apertura de la Puerta del Reducto.
1918-1921	Demolición de la segunda cortina de la muralla entre los baluartes de San Ignacio de Loyola y San Francisco Javier.
1918-1921	Apertura de la puerta de la calle de Baloco.
1918-1921	Apertura de la puerta de San Francisco Javier.
1916-1924	Demolición del sector de la muralla entre la Boca del Puente y la India Catalina y los baluartes que había en ese trayecto: San Pedro, San Andrés, San Pablo.

Fuente: Eduardo Lemaitre. *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Bogotá, Banco de la República, 1983; Donaldso Bossa Herazo. *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones en Cartagena de Indias*, Cartagena, Gráficas El Faro, 1975.

Afortunadamente, en 1924 una ley vino a poner punto final a la sistemática destrucción de la arquitectura militar cartagenera, que hasta ese año sufrió los embates de una mal entendida “piqueta del progreso”¹². En efecto, la Ley 32 de 1924 estableció en su artículo 7: “Prohíbase en absoluto la demolición de murallas, castillos y demás fuertes de la ciudad de Cartagena y ninguna autoridad podrá autorizarlo”¹³.

Varios factores contribuyeron a que se arrasaran las murallas y baluartes de la ciudad entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. En primer lugar, la escasa valoración que recibían en la época. Recuérdese que ésta era una época “preturística” en nuestro país. En segundo lugar, se veían como una atadura a

¹¹ *Ibid.*, p. 34. El baluarte de San Pedro Mártir se reconstruyó inmediatamente ante las airadas protestas que se generaron por el intento de demolerlo.

¹² Claudia Vidal. “Los inicios de la actividad turística de Cartagena, 1900-1950”, mimeo, 1998, p. 42.

¹³ *Ibid.*

la actividad comercial y a la expansión urbana, que se decía que estaba “embotellada” en el recinto amurallado. Por último, pesó mucho la gran preocupación por la salubridad pública que por esa época había localmente. Como puerto tropical a nivel del mar, Cartagena siempre había sido un sitio insalubre donde periódicamente hacían su aparición las epidemias de enfermedades tropicales. Contribuyó a ello el hecho de que sólo hasta 1907 la ciudad tuvo suministro de agua por medio del acueducto de Matute, pues hasta esa fecha se abastecía con aguas lluvias recolectadas en aljibes.

El siglo XX se inició en Cartagena con brotes de distintas enfermedades: “La viruela y la fiebre amarilla se presentaron en 1900, 1901 y 1902; la primera en 1901 y 1902 con 32 y 45 defunciones respectivamente, y la segunda con 42 en 1900”¹⁴.

Con la construcción del Canal de Panamá las condiciones de sanidad de la ciudad se convirtieron en una preocupación de los empresarios locales, por cuanto las autoridades norteamericanas de la Zona del Canal anunciaron que los barcos que hubieran estado en puertos considerados malsanos, como Cartagena, serían sometidos a cuarentena. Ello hubiera representado un veto para el puerto de Cartagena. Por tal motivo, en 1914, se contrató a la firma Pearson and Sons Limited, para que elaborara una propuesta de saneamiento de la ciudad¹⁵. Entre las recomendaciones que presentó esa firma estaba la demolición del tramo de muralla entre la Torre del Reloj y el baluarte de San Pedro Mártir, así como el relleno del caño de San Anastasio en el sector de La Matuna por insalubre¹⁶. Esas recomendaciones sirvieron como argumento adicional (o pretexto) para la demolición que se inició en 1916.

Las palabras del entonces ministro de obras públicas muestran que, a pesar de que autorizó esos trabajos, sabía que serían motivo de controversia¹⁷:

Tenemos que pedir excusas, muy especialmente a los cartageneros por habernos permitido tocar a las antiguas murallas construidas por los españoles; comprendemos perfectamente el interés histórico que tienen, y sólo por considerar este sacrificio necesario y muy provechoso para la salubridad pública hemos podido resolvernos a recomendar su demolición parcial.

¹⁴ Urueta y Piñeres, óp. cit., p. 48.

¹⁵ Eduardo Lemaitre, óp. cit.

¹⁶ Información suministrada por Rodolfo Segovia.

¹⁷ *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso de la República*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1916, p. 159. Citado por Vidal, óp. cit., p. 33.

Con la aparición, desde fines de la década de 1910, del turismo de cruceros a gran escala en el Caribe, la preocupación por el tema de la salubridad aumentó. Además, en las décadas de 1910 y 1920 se presentaron brotes de fiebre amarilla en Cartagena, lo cual perjudicaba las posibilidades de la ciudad para recibir turistas norteamericanos¹⁸. Por ejemplo, en un informe del gobierno norteamericano de 1921 se dice que¹⁹:

... si en Cartagena hubiera alcantarillado y pavimentación, si se limpiaran los barrios periféricos, si los pantanos fueran rellenados, si se adelantara una campaña entre las clases bajas, forzándolas a usar canecas de basura cubiertas y anjeos (como en Panamá y Colón) la ciudad se transformaría en uno de los sitios más salubres del trópico. Atraería miles de turistas anualmente, si se ofrecieran buenos hoteles para la temporada de invierno, debido a sus fuertes antiguos y otros monumentos históricos de interés, que ameritan una visita de una semana.

Cabe mencionar que en la década de 1920 la mayor parte del turismo que en forma esporádica llegaba a la ciudad estaba compuesto por norteamericanos y europeos que viajaban en cruceros. En la década de 1930 el flujo se hizo más regular, pero seguía siendo de proporciones muy reducidas. Por ejemplo, en diciembre de 1937 llegaron 2.012 turistas del exterior en 29 vapores²⁰.

Sin embargo, varios sucesos ocurridos en la década de 1930 ayudaron para que se fueran gestando las condiciones para el ulterior desarrollo turístico de la ciudad: la inauguración, en 1933, de los muelles de Manga; la regularización de los vuelos de Scadta, la cual inauguró un pequeño aeropuerto en Manzanillo; la urbanización de Bocagrande, y el interés que manifestaron las autoridades locales por la preservación y recuperación de las murallas y fortalezas de la ciudad, como se evidenció con el traslado de los barrios de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, que habían surgido desde fines del siglo XIX entre el mar y la muralla donde actualmente pasa la avenida Santander. A todo ello habría que agregar la construcción del primer hotel de lujo de la ciudad, el Hotel Caribe, que empezó a operar en 1946.

¹⁸ Christopher Abel. *Health Care in Colombia, c.1920-c.1950, A Preliminary Analysis*, University of London, Institute of Latin American Studies, Research Papers, 36, 1994, p. 27.

¹⁹ *Ibíd.*, p. 33.

²⁰ Germán Sierra. *Viajeros y visitantes*, Cartagena, Heliógrafo Moderno, 1998, p. 153.

III. La recuperación económica de fines del siglo XIX

Desde finales del siglo XIX, tal vez desde la última parte de la década 1880, la economía de Cartagena volvió a crecer, algo que no ocurría desde la independencia. Varios elementos contribuyeron a este resultado, pero consideramos que se destacan cuatro: la recuperación de la navegabilidad del Canal del Dique y la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena, lo cual permitió que la ciudad se pudiera conectar a costos razonables con el río Magdalena; la reactivación de la actividad del puerto marítimo; el auge de la navegación entre la ciudad y los ríos Atrato y Sinú, y el auge de las exportaciones de ganado de las sabanas de Bolívar por la bahía de Cispatá y por Cartagena.

Tanto en la reanimación de la navegación por el Canal del Dique como en la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena jugó un papel crucial el político cartagenero Rafael Núñez, quien fue Presidente del Estado Soberano de Bolívar entre 1876 y 1879.

El Estado Soberano de Bolívar contrató en 1877 la apertura del tramo entre Pasacaballos y la Ciénaga de Pájaro²¹. En 1878 el ingeniero norteamericano James J. Moore se encargó del proyecto, trayendo equipos de ese país que le permitieron abrir el canal a la navegación a fines de 1879²².

Para algunos historiadores, la de 1880 fue la “década dorada” en la historia de la navegación del Dique²³. En 1883 se creó la Compañía de Navegación del Dique, por parte de un grupo de empresarios locales y entre los cuales estaba el comerciante Pedro Vélez Martínez²⁴. Dicha compañía era propietaria de los vapores Rafael Núñez, Pedro Vélez, Cartagena de Indias, Popa y Flandes. Las embarcaciones de otras firmas, como la Compañía Cisneros, la Compañía Unida de Barranquilla y López y Navarro, también participaron en el tráfico fluvial del Dique en esta década de expansión del tráfico²⁵.

Como resultado de la reanudación de la navegación por el Dique en la década de 1880, las exportaciones por el puerto de Cartagena crecieron más

²¹ Theodore Nichols. “Cartagena and the Dique”, *Journal of Transport History*, vol. II, núm. 1, May, 1955, p. 26.

²² *Ibíd.*

²³ Eduardo Lemaitre. “El Canal del Dique y sus peripecias”, en Pilar Moreno y Jorge Orlando Melo (eds.). *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995, p. 124.

²⁴ Donaldo Bossa. *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967, p. 115.

²⁵ Jorge Alberto Restrepo y Manuel Rodríguez. “La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX”, *Estudios Sociales*, FAES, vol. I, núm. 1, 1986, p. 61.

rápida­mente que las que salían por Barranquilla. Esto llevó a que la brecha entre las exportaciones de los dos puertos se redujera. Mientras que en 1876 las exportaciones de Barranquilla eran cinco veces mayores que las de Cartagena, ya en 1888 no las superaban sino en cerca de un 60%²⁶.

A pesar de los esfuerzos de la dirigencia cartagenera, encabezada por el mismo Rafael Núñez, que había sido elegido presidente de la república, para mantener el Canal del Dique en funcionamiento, éste presentó problemas de sedimentación que afectaron el tráfico, como se hizo evidente hacia 1890²⁷. Todo ello convenció a los dirigentes cartageneros y a Rafael Núñez, que era él más influyente de todos, que al igual que había sucedido en Barranquilla el éxito del puerto cartagenero dependía de la construcción de una vía férrea.

En enero de 1890, el presidente Rafael Núñez daba su aprobación oficial al contrato firmado entre el Departamento de Bolívar y el norteamericano Samuel B. McConnico, para construir un ferrocarril de Calamar a Cartagena, así como un muelle a la entrada de Bocagrande, que quedaría conectado con la ciudad amurallada por medio del ferrocarril²⁸.

Inicialmente, McConnico formó dos empresas en Boston: la Cartagena-Magdalena Railroad Company y la Cartagena Terminal Improvement Company²⁹. El muelle que construyó esta última compañía a la entrada de Bocagrande, conocido como La Machina, se dio al servicio el 1 de junio de 1893³⁰.

La Machina permitió que por primera vez en la historia de la ciudad los barcos de mayor calado pudieran acodarse directamente a un muelle para embarcar y desembarcar su mercancía. Hasta ese momento las embarcaciones de gran calado debían fondearse en inmediaciones del Fuerte del Pastelillo y hacer el transbordo de su carga a planchones y pequeñas lanchas que la conducían a los muelles ubicados en la Bahía de Las Ánimas. Adicionalmente, La Machina tenía la ventaja de que una carrilera de 1,5 kilómetros la conectaba con la ciudad y con la línea principal del ferrocarril Cartagena-Calamar, que se inauguró en 1894, un año después que el muelle³¹.

El muelle de La Machina se construyó en madera de pino traída de los Estados Unidos. Su extensión era de 500 pies de largo y 120 pies de ancho. A lo

²⁶ *Ibíd.*, p. 63. Los datos de las exportaciones no incluyen las exportaciones de oro.

²⁷ Nichols, *óp. cit.*, p. 27.

²⁸ Theodore Nichols. *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973, p. 128.

²⁹ Eduardo Lemaitre, *óp. cit.*

³⁰ Francis R. Hart. "An American Railway in Colombia", *Technology Quarterly*, vol. XII, núm. 2, June, 1899.

³¹ *Ibíd.*

largo de casi toda su extensión también había una bodega de 80 pies de ancho, que se usaba, en una parte, para la aduana y, en otra, para el almacenamiento de los productos de exportación³².

El 20 de julio de 1894 se inauguró oficialmente el ferrocarril Calamar-Cartagena y a partir del 1 de agosto se puso en funcionamiento al público. La línea principal tenía entre Calamar y la estación principal de Cartagena 105,6 kilómetros, y entre esta última y La Machina 1,5 kilómetros³³. Además, entre los puntos terminales, el ferrocarril tenía 13 estaciones intermedias. El mismo día en que se puso en servicio el ferrocarril, Carlos Vélez Daníes, quien fue delegado por el gobierno departamental para que inspeccionara las obras, envió un detallado informe en el cual señalaba, entre otras cosas, que³⁴:

Prestan actualmente el servicio en la vía 8 locomotoras, 4 de gran poder y de 40 toneladas cada una; 3 menores, de 20 toneladas cada una; y una de 13 toneladas que presta sus servicios entre la Aduana y el Wharf de La Machina. Todas, a excepción de la número 5, son perfectamente nuevas.

A fines de la década de 1890 el movimiento portuario por Cartagena se benefició por los nuevos muelles y el ferrocarril. A La Machina llegaban, en forma regular, los vapores de la Royal Mail Steam Packet Company, la West-India and Pacific Steamship Company, la Harrison Line, la Compagnie Generale Transatlantique, la Hamburg-American Steam Packet Company, la Compañía Transatlántica de Barcelona y la Compañía Italiana “La Veloce”³⁵.

Como ya se señaló, uno de los elementos primordiales de la recuperación de la economía cartagenera hacia el cierre del siglo XIX fue que su puerto volvió a cobrar importancia en el concierto nacional. Aunque en este sentido no tuvo el protagonismo de Barranquilla, sí logró consolidarse en segundo lugar. En 1897, por ejemplo, después de Barranquilla, que recaudó el 59,7% de los ingresos aduaneros de Colombia, venía Cartagena, con el 21,8 % de los recaudos³⁶.

En las dos últimas décadas del siglo XIX el café fue el principal producto de exportación colombiano, tanto desde el punto de vista de valor, como de volumen.

³² *Ibíd.*

³³ La estación principal se ubicaba en La Matuna en el sector en el cual, en la actualidad, está el edificio del Banco Popular.

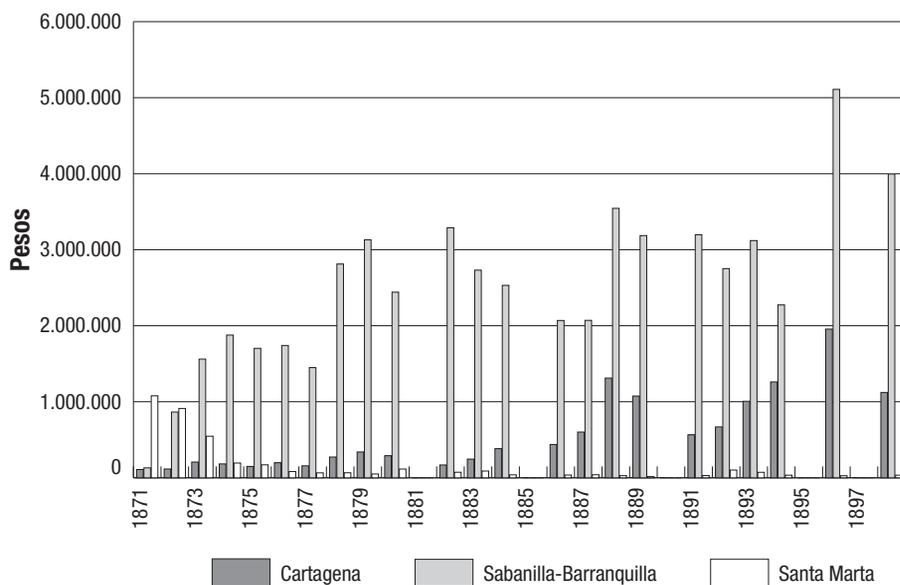
³⁴ *Memoria del secretario de gobierno al gobernador de Bolívar*, Cartagena, 1894.

³⁵ Hart, *óp. cit.*

³⁶ *Informe del ministro de hacienda al Congreso de la República*, Bogotá, Imprenta Eduardo Espinosa, 1898, p. 12.

También era el principal producto que se movilizaba por el puerto cartagenero y la base de su reanimación. En 1899, decía el norteamericano Francis R. Hart acerca de la carga movilizada por el ferrocarril Calamar-Cartagena: “El café es el producto agrícola de exportación de mayor valor y le sigue el tabaco”³⁷.

Gráfica 2. Recaudos de aduana en los principales puertos colombianos (1871-1898)



Nota: a partir de 1882 los datos no se refieren al año completo sino a unos pocos meses.

Fuente: Theodore E. Nichole. *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973, p. 29.

En el Cuadro 4 se observa que en las exportaciones colombianas de café entre 1894 y 1898, la participación de Cartagena fue del 15,4%. Además, hay que tener en cuenta que las exportaciones de café representaron unos volúmenes de carga nunca antes vistos en la historia del país. En el caso del tabaco, el producto de exportación relativamente voluminoso que tuvo el país antes del advenimiento del café, el máximo exportado en un año fue de 7.300 toneladas. En contraste, en 1898 ya se exportaban 34.653 toneladas de café³⁸. Todo ello se reflejaba en la creación de más empleos en la actividad portuaria. Y aunque nunca en la magnitud de lo que ocurrió en Barranquilla, el café tuvo un influjo muy positivo sobre la economía cartagenera.

³⁷ Hart, óp. cit.

³⁸ José Antonio Ocampo. *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1984, pp. 103 y 208.

Cuadro 4. Exportaciones totales de café a través de los puertos marítimos (1894-1898)

Puerto	Volumen (kilogramos)	Porcentaje
Barranquilla	72.704.023	77,5
Cartagena	14.378.824	15,3
Buenaventura	5.165.896	5,5
Riohacha	1.000.249	1,1
Tumaco	570.712	0,6
Total	93.819.704	100,0

Fuente: Diplomatic and Consular Report. *Colombia, Report on the Coffee Trade*, London, November, 1903.

Otro de los procesos dinamizadores de la economía cartagenera en el período finisecular fue el auge del comercio de cabotaje con las regiones de los ríos Atrato y Sinú y con el golfo de Morrosquillo. Para la navegación hacia esos sitios Cartagena gozaba de ventajas de localización sobre Barranquilla. Ello debido a que hacia Barranquilla la navegación se dificultaba enormemente a partir de las Islas del Rosario para las embarcaciones de vela y los vapores pequeños con cascos compatibles con la navegación fluvial³⁹.

La navegación de vapores entre Cartagena y el río Sinú la inició, en 1870, el comerciante cartagenero Nicolás de Zubiría, quien trajo de New Orleans un barco de 120 toneladas⁴⁰. Luego llegaron el vapor Albión (1878) y el María (1880), este último también propiedad de Nicolás de Zubiría⁴¹. En 1898 se agregaron los vapores María Hannabergh y el Mercedes, ambos del comerciante Augusto Hannabergh; siguieron el Goenaga, Libertador y el Nelly Gazzan, todos en 1899⁴².

En el comercio con la región del Chocó también jugaron un papel preponderante durante la segunda mitad del XIX comerciantes cartageneros o asentados en la ciudad. Uno de los pioneros, y además muy exitoso, de ese vínculo comercial fue Juan Bautista Mainero y Trucco, italiano que llegó a Cartagena en 1849, de 18 años. Mainero se casó con Leonor Bossio, perteneciente a una próspera familia local, también de origen italiano⁴³. Hacia 1850, Mainero se

³⁹ Basado en una conversación con José Vicente Mogollón Vélez, gran conocedor de la navegación entre la bahía de Barbaças y el Sinú, Cartagena, 29 de julio de 1999.

⁴⁰ Manuel Pretelt. *Monografía de Cartagena*, Tipografía Mercurio, 1929, p. 54 y Donaldo Bossa. *Cartagena independiente: tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967, p. 98.

⁴¹ *Ibíd.*

⁴² *Ibíd.*

⁴³ Luis Fernando Molina Londoño. *Empresarios colombianos del siglo XIX*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora Editores, 1998, 76.

radicó con su esposa en Quibdó donde: “Estableció una línea de navegación a vela que más tarde sustituyó con otra a vapor...”⁴⁴.

Luego de haber acumulado una buena fortuna en el Chocó y Antioquia a través del negocio de la navegación entre Cartagena y el Atrato, el comercio de metales preciosos y maderas, el suministro de mercancías variadas a la región del Chocó desde Cartagena y la minería del oro en Antioquia, Mainero regresó a Cartagena en 1868. En medio de la crisis económica que vivía la ciudad, Mainero aprovechó para comprar buena parte de las arruinadas viviendas que había en el sector amurallado, muchas de las cuales pudo vender o alquilar luego a mejores precios, cuando la economía local se reactivó, a partir de las dos últimas décadas del siglo⁴⁵.

Otros comerciantes asentados en Cartagena, que también participaron en el intercambio mercantil entre la ciudad y el Atrato en las postrimerías del siglo XIX, fueron los árabes Rumié, Curi, Abuchar y Meluk⁴⁶. Los hermanos Tufik y Amin Meluk fundaron en 1894 una casa comercial con residencia en Cartagena y Quibdó. En el Chocó tuvieron ganaderías, minas de oro y siembras de caucho⁴⁷.

También se dio el caso de comerciantes chocoanos que se aprovisionaban de mercancías desde Cartagena y que finalmente establecieron negocios y hasta se radicaron en esta ciudad, como Gonzalo Zúñiga, Lucindo Posso y Belisario Díaz⁴⁸. Como hasta la década de 1930 la única comunicación terrestre efectiva que tenía la ciudad con su *hinterland*, especialmente durante los seis meses de lluvia, era el ferrocarril Calamar-Cartagena, casi todas las provisiones agropecuarias le venían por agua. Una parte llegaba de la misma zona de la bahía:

... Cartagena recibe de sus corregimientos de la bahía, como Pasacaballos, Santa Ana, Bocachica, Caño de Loro (parte sana), Boquilla, etc., etc., gran cantidad de verduras, tomates, carbón, ñame, etc., etc., los cuales son transportados en embarcaciones chicas llamadas botes o cayucos...⁴⁹

⁴⁴ *Libro azul de Colombia*, New York, 1918, p. 281.

⁴⁵ Molina, óp. cit., p. 101.

⁴⁶ Luis Fernando González. “Sirio-libaneses en el Chocó, cien años de presencia económica y cultural”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Biblioteca Luis Ángel Arango, vol. XXXIV, núm. 44, 1997, pp. 74-75.

⁴⁷ *Libro azul de Colombia*, New York, 1918, p. 290.

⁴⁸ González, óp. cit., p. 77.

⁴⁹ Manuel Pretelt, óp. cit., p. 65.

Además de los vapores, en la navegación de cabotaje participaban grandes lanchas de madera que tenían su terminal en la Bahía de las Ánimas y en el Muelle de los Pegasos, frente al Mercado Público de Getsemaní. Al respecto, escribió al final de la década de 1920 Manuel Pretelt:

Cartagena sostiene su comercio con estas poblaciones, comprendidas desde la bahía hasta las bocas del Atrato en una extensión de 350 kilómetros, con unas 30 embarcaciones menores, de velas, de las llamadas “barquetonas”... Estas embarcaciones son construidas con madera de pino en los varaderos de la bahía, por obreros del país que aquí llamamos carpinteros de ribera.

A raíz de la destrucción causada durante la Guerra de los Diez Años en las zonas rurales de Cuba, ese país se vio en la imperiosa necesidad de importar ganado para alimentar su población y para reconstituir su hato ganadero. Mientras que en 1869 la isla tenía 9.834 haciendas y potreros dedicados a la ganadería, para 1877 estos habían bajado a 3.172⁵⁰.

El Caribe colombiano, y en particular las sabanas de Bolívar, fue una de las zonas que mayores envíos de ganado vacuno en pie le hicieron a Cuba a partir de 1879⁵¹. Las exportaciones de ganado costeño durante la bonanza ocurrida entre 1879 y 1884 fueron de unas 160.000 cabezas, algo sin precedentes en la historia económica del país⁵². Estos ganados se exportaron por Barranquilla, Cispatá y, sobre todo, por Cartagena.

Con la iniciación de los trabajos de construcción del Canal de Panamá en 1881, se generó también una gran demanda por ganados del Caribe colombiano, que se prolongó hasta 1888, cuando se suspendieron los trabajos.

Pero la mayor bonanza exportadora de ganado costeño fue la que se inició en 1898, cuando terminó la Guerra de Independencia en Cuba, que también diezmo el hato ganadero de la isla. Según el historiador económico cubano Julio Le Riverend⁵³:

Al terminar la Guerra el ganado vacuno, incluyendo añojos, novillos, novillas, toros, toretes, y terneros apenas alcanzaba la cifra de 120.000 cabezas en todo el país.

⁵⁰ Julio Le Riverend. *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1985.

⁵¹ En este período Cuba también importó ganados de Estados Unidos, México y Jamaica, Le Riverend, *óp. cit.*, p. 505.

⁵² Ocampo, *óp. cit.*

⁵³ *Ibíd.*, p. 507.

Esta segunda bonanza de exportaciones de ganado en pie hacia Cuba se prolongó hasta 1906. Se calcula que entre 1898 y 1906, no menos de 400.000 cabezas de vacuno se exportaron desde la costa colombiana hacia Cuba⁵⁴.

Entre los principales exportadores de ganados colombianos a Cuba, Panamá y otros sitios del Caribe, entre 1879 y 1906, se encontraban varios empresarios radicados en la ciudad, como Carlos y Fernando Vélez Daníes, Bartolomé Martínez Bossio y Diego Martínez Camargo. Como veremos, todos ellos, tal vez con la excepción de Martínez Bossio, participaron en la creación de empresas manufactureras en la ciudad a comienzos del siglo XX.

IV. La actividad portuaria en la primera mitad del siglo xx

En la primera mitad del siglo XX el motor del crecimiento económico de Cartagena fue, claramente, la actividad portuaria, tal como había sido también, y como lo vimos en la sección anterior, el elemento esencial de la recuperación de la ciudad en las dos últimas décadas del siglo XIX. Por lo tanto, es necesario analizar en detalle el desempeño del puerto para entender la economía cartagenera en este período.

A. El ferrocarril Calamar-Cartagena

Todo parece indicar que durante sus primeras décadas de funcionamiento el ferrocarril Calamar-Cartagena fue un negocio rentable para sus propietarios. En 1917, por ejemplo, cuando se transportaron 52.615 pasajeros y 46.901 toneladas de carga, los ingresos operacionales netos fueron de \$ 32.223⁵⁵.

En los años para los cuales contamos con información sistemática de ingresos y egresos del ferrocarril Calamar-Cartagena, 1921-1930 y 1940-1945, se observan dos situaciones distintas (véase Cuadro 5). En el primer período, entre 1921 y 1930, hubo superávit operacional en todos los años, mientras que en el segundo, 1940-1945, sucedió lo contrario.

Hasta 1939 el ferrocarril Calamar-Cartagena estuvo en manos de una empresa privada y en 1940 pasó a ser propiedad de la nación, la cual empezó a administrarlo desde esa fecha a través del Consejo Administrativo de los Fe-

⁵⁴ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora, p. 1998.

⁵⁵ P. L. Bell. *Colombia, A Commercial and Industrial Handbook*, Washington, Department of Commerce, 1921, p. 300.

rocarriles Nacionales⁵⁶. Tal vez se podría pensar en una relación de causalidad entre el traspaso a la nación y la aparición de pérdidas operacionales. Considero que es muy probable que la causalidad fuera al revés, es decir, que se le entregó a la nación porque estaba empezando a dar pérdidas (lo cual no descarta la posibilidad de que con el inicio de la administración por parte del Estado la ineficacia administrativa hubiera acentuado la situación deficitaria).

Cuadro 5. Movimiento del ferrocarril Cartagena-Calamar

Año	Ingresos (pesos)	Egresos (pesos)	Pasajeros (personas)	Carga (toneladas)
1921	528.903	397.134	39.708	108.274
1922	291.454	287.115	28.751	38.379
1923	365.955	292.442	27.652	57.486
1924	405.113	330.533	30.304	64.739
1925	562.048	412.127	29.410	107.080
1926	648.079	464.373	34.042	118.078
1927	620.797	497.045	36.250	105.976
1928	675.074	530.989	32.851	111.008
1929	564.892	459.547	27.309	87.473
1930	416.345	383.696	20.923	72.136
1940	218.311	379.472	19.270	57.229
1941	272.163	350.691	34.883	71.672
1942	206.063	417.926	40.957	41.382
1943	251.912	498.800	55.172	52.084
1944	308.405	535.506	63.209	80.586
1945	367.221	689.774	66.418	88.253

Fuente: Alfredo Ortega. *Ferrocarriles colombianos*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1949, p. 30; Alfredo Ortega. *Ferrocarriles colombianos, la última experiencia ferroviaria del país, 1920-1930*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1932, p. 69.

Como no contamos con información financiera del ferrocarril Calamar-Cartagena para la década de 1930, no se puede determinar en este momento exactamente cuál fue el sentido de la causalidad que venimos anotando. Sin embargo, sí conocemos acerca de varios factores estructurales que en las décadas de 1930 y 1940 redujeron la rentabilidad de los ferrocarriles en Colombia, y de otros que le quitaron competitividad a los puertos del Caribe colombiano, reduciendo, por lo tanto, la demanda por los servicios del ferrocarril Calamar-Cartagena. El primero de ellos, por supuesto, fue la enorme expansión del

⁵⁶ Gustavo Arias de Greiff. *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986, p. 37.

transporte por carreteras en las décadas de 1930 y 1940, como resultado de la construcción de carreteras y la difusión del transporte automotriz. Mientras que el índice de toneladas que se movieron por tren entre 1931 y 1948 pasó de 100 a 264, en igual período el índice para las movilizadas por las carreteras se incrementó de 100 a 1.233⁵⁷. Ello le restó competitividad a los ferrocarriles. Adicionalmente, el crecimiento del transporte por el río Magdalena se vio afectado por el crecimiento de la red de carreteras, lo cual se evidencia en que entre 1931 y 1948 el índice de lo transportado por esa vía sólo se incrementó de 100 a 252⁵⁸. La pérdida de importancia del río Magdalena en el sistema de transporte nacional perjudicó a los puertos del Caribe colombiano por cuanto esa había sido la base de su ventaja comparativa.

Todo lo anterior llevó a la reducción en los volúmenes de carga transportados por el ferrocarril desde Cartagena hasta el río Magdalena y viceversa. Como se observa en el Cuadro 5, los niveles de carga de finales de la década de 1920 eran mucho más elevados que los de la década de 1940. En un estudio publicado en 1942, se argumenta acerca del ferrocarril Calamar-Cartagena que⁵⁹:

Últimamente dicho ferrocarril que gozaba de una concesión de 50 años, pero que había venido en decadencia con motivo del impulso dado a los transportes automoviliarios, fue comprado por la nación por la suma de millón y medio de pesos.

El resultado final fue que en 1950 el ferrocarril Calamar-Cartagena suspendió operaciones.

B. Cartagena como “*company town*” de la Andian

El arribo en la década de 1920 de la Andian National Corporation, compañía canadiense con sede en Toronto y filial de la Standard Oil Company, fue el hecho individual más significativo para la economía de Cartagena entre 1900 y 1950. Las actuaciones de la Andian en esta época tuvieron una enorme influencia en la fisonomía, la economía, la sociedad y el futuro mismo de la ciudad.

⁵⁷ Donald S. Barnhart. “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, University of Chicago, Ph.D. Dissertation, 1953, p. 186.

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ Contraloría General de la República. *Geografía económica de Colombia, Bolívar*, tomo V, Bogotá, Editorial El Gráfico, 1942, p. 405.

El 1 de octubre de 1923 la Andian firmó un contrato con el gobierno nacional para construir un oleoducto para exportar petróleo extraído del campo de “Las Infantas”, Santander, y que debía llegar hasta la bahía de Cartagena, en el sitio denominado Mamonal⁶⁰.

El oleoducto Barrancabermeja-Cartagena se inauguró el 1 de julio de 1926, y el 4 de julio zarpó el primer barco petrolero tanqueado con 87.500 barriles de crudo⁶¹. En ese momento había ocho estaciones de bombeo a lo largo del recorrido de 527,7 kilómetros⁶². En total se colocaron 87.826 tubos por parte de los 3.000 obreros que la empresa movilizó para ese efecto⁶³.

La estación inicial del oleoducto era en Galán, Santander, donde había cinco tanques con capacidad para almacenar 55.000 barriles cada uno. En cada una de las siete estaciones intermedias había dos tanques con capacidad para 31.000 barriles, cada uno⁶⁴. Finalmente, en la estación de Mamonal había 11 tanques, de 80.000 barriles cada uno.

A fines de la década de 1920 y comienzos de la de 1930 la actividad de la Andian en Cartagena se sintió en múltiples campos y ayudó a reanimar la vida económica del adormecido villorrio, hasta el punto de que los años 1925-1932 fueron el “período dorado” de la ciudad en la primera mitad del siglo XX.

El principal proyecto de la Andian entre fines de 1923 y 1926 fue, por supuesto, la construcción del oleoducto, que era su razón de ser como empresa. Sin embargo, las obras de apoyo directo o indirecto a su actividad principal también fueron muy importantes para Cartagena.

Tal vez una de las primeras inversiones de relevancia para la ciudad que adelantó la Andian fue la compra, en 1921, del Muelle de La Machina a la compañía del ferrocarril Calamar-Cartagena. El muelle se encontraba en muy mal estado y la Andian invirtió más de USD 100.000 en repararlo⁶⁵.

⁶⁰ “El oleoducto y la exportación de petróleo colombiano”, *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26, 1926, p. 49.

⁶¹ Theodore E. Nichols. *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.

⁶² “Informe rendido al Ministro de Industrias por la comisión que practicó las pruebas del oleoducto”, *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26, p. 52.

⁶³ A comienzos de 1926 la Andian tenía contratados 4.000 empleados colombianos, 3.000 de ellos obreros, y 400 extranjeros, *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, Cartagena, 1926, año I, núm. 1, p. 16.

⁶⁴ “Informe rendido al Ministro de Industrias por la comisión que practicó las pruebas del oleoducto”, *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26, 1926, p. 55.

⁶⁵ *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, año I, vol. 1, Cartagena, 1926, p. 15.

Además de todo lo anterior, entre 1926 y 1935 la Andian también estuvo involucrada en las siguientes obras⁶⁶:

Construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballos

La Andian sufragó el 25% de los costos de esta carretera de 25 kilómetros, la ejecutó y le prestó el 75% restante del costo al municipio.

El Hospital Andian en Buenavista

A dos kilómetros de Mamonal, la Andian construyó, en el sitio denominado Buenavista, un hospital con 100 camas. El hospital fue inaugurado en 1930, con una construcción en concreto reforzado de dos pisos y existió hasta la década de 1950.

Urbanización de Bocagrande

La Andian urbanizó el sector de Bocagrande, donde construyó viviendas para sus empleados y vendió lotes para que también hicieran sus casas personas que no estaban vinculadas a la Compañía. En un informe de febrero de 1926 se dice que en ese momento la Andian construía 17 casas para sus empleados en sus terrenos de Bocagrande, así como un club⁶⁷.

Creación del Club Campestre

En 1933, la Andian vendió a un precio muy bajo un terreno de su propiedad con una extensión de 24 hectáreas, a 8 kilómetros de Cartagena, en la vía a Mamonal, para que se estableciera un club con un campo de golf de nueve hoyos: el Club Campestre.

⁶⁶ J. Montoya Márquez. *Cartagena en 1936*, Cartagena, Empresa Editorial El Mercurio, 1936, pp. 134-149.

⁶⁷ *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, año I, núm. 1, Cartagena, 1926, p. 16. La Andian donó el edificio de su club de empleados en Bocagrande al Colegio Jorge Washington hacia 1955. Ese colegio surgió en buena parte por iniciativa de la Andian, que impulsó su creación a comienzos de la década de 1950. El Colegio Jorge Washington funcionó en las antiguas instalaciones del Club de la Andian desde aproximadamente 1955 hasta 1963, cuando se trasladó al edificio donde funcionó hasta el 2009, en un terreno contiguo al Club de la Andian. El autor de este trabajo lo recuerda bien pues, en 1963, participó con varias docenas de sus condiscípulos en la mudanza del viejo al nuevo edificio de Bocagrande. El edificio del Club se demolió hacia 1965. En el 2009, el Colegio Jorge Washington se mudó para un nuevo edificio que construyó en la zona norte de la ciudad y las instalaciones de Bocagrande se vendieron.

La construcción del edificio Andian

En diciembre de 1929 se inauguró el edificio de siete pisos que la Andian construyó para sus oficinas en la Plaza de la Aduana. Para ello, demolió la llamada “Casa de la Isla”, que ocupaba una manzana entera y donde funcionó la Real Contaduría en la colonia.

Construcción del Terminal Marítimo de Manga

En 1931 se incendió el muelle de La Machina, que era de madera. Para reemplazarlo, el gobierno nacional firmó un contrato con la Frederick Snare Corporation de Nueva York, en febrero de 1932, para la construcción de un Terminal Marítimo y Fluvial en Manga y para que realizara unas obras de dragado en el Canal del Dique⁶⁸. El valor del contrato ascendió a USD 2.850.000. El Gobierno aportó USD 1.000.000, provenientes del contrato que había firmado con el Banco de la República, la Andian prestó USD 1.000.000 al 7% anual y la Frederick Snare prestó los restantes USD 850.000, también al 7% anual⁶⁹.

No conocemos cuántos empleos directos e indirectos se generaron en las diversas actividades de la Andian en Cartagena en esta época. Sin embargo, en 1942, cuando no estaba involucrada en tantos proyectos, tenía un total de 761 empleados colombianos y 74 extranjeros (la mayoría, aunque no todos, estaban en Cartagena)⁷⁰. Lo que es evidente al repasar lo que acometió la Andian entre 1926 y 1935 (y no todo ello loable, pues recuérdese, por ejemplo, la demolición de la imponente “Casa de la Isla”), es haber sido, por unos pocos años, una especie de *company town* que ayudó mucho al rápido crecimiento de la ciudad en esa “década dorada”.

C. El comercio exterior por el puerto de Cartagena, 1922-1950

A comienzos de la década de 1920, Cartagena era el tercer puerto del país para las exportaciones, de acuerdo con la participación en el valor, y el segundo para las importaciones, de acuerdo con el mismo criterio (véase Cuadro 6 y Gráfica 1).

⁶⁸ *Navegación y puertos. Anexo a la Memoria de Obras Públicas*, Bogotá, Editorial El Gráfico, p. 151.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ Contraloría General de la República, Bogotá, *óp. cit.*, p. 669.

A partir de 1931, con el ascenso de Buenaventura, a raíz de la apertura del canal de Panamá, este último puerto pasó a ocupar el primer lugar en el tránsito de las importaciones, que había ostentado Barranquilla desde 1871, y Cartagena quedó relegada a la tercera posición.

En el caso de las exportaciones la evolución fue algo más compleja. A partir de 1926 se inició un rápido aumento de la participación cartagenera en el valor total de las exportaciones, hasta elevarse al 41,8% en 1935. Todo ello por supuesto como resultado de la inauguración, en 1926, del oleopuerto de la Andian en la zona de Mamonal.

El petróleo permitió que Cartagena fuera el primer puerto del país entre 1928 y 1941, si se mira solamente el valor exportado. Sin embargo, estas cifras son un tanto engañosas por cuanto los encadenamientos del petróleo eran mucho más bajos que los del café, el otro gran producto de exportación del país en esa era. Este último generaba una mayor demanda por mano de obra, infraestructura y servicios conexos, en proporción al valor exportado.

Cuadro 6. Participación del puerto de Cartagena en el valor de las importaciones y exportaciones colombianas (porcentaje)

Año	Participación	
	Importaciones	Exportaciones
1922	16,2	6,8
1923	15,3	11,4
1924	18,7	13,5
1925	20,5	14,1
1926	15,8	18,6
1927	17,7	31,5
1928	18,8	31,7
1929	23,0	35,5
1930	21,8	35,3
1931	18,6	28,2
1932	17,5	36,7
1933	14,1	25,5
1934	16,1	34,3
1935	17,2	41,7
1936	18,2	33,5
1937	19,2	35,2
1938	18,0	38,5
1939	16,6	35,0

Cuadro 6. Continuación.

Año	Participación	
	Importaciones	Exportaciones
1940	14,3	38,6
1941	13,1	37,7
1942	7,7	14,5
1943	4,8	18,9
1944	14,4	27,1
1945	16,1	26,8
1946	9,1	17,8
1947	16,6	19,7
1948	10,6	19,7
1949	8,2	23,8
1950	11,2	19,5

Fuente: Adolfo Meisel Roca et ál. *Series estadísticas de la economía de Barranquilla*, Banco de la República, 1991, pp. 24-25.

Gráfica 3. Participación del puerto de Cartagena en el valor de las importaciones y exportaciones colombianas (porcentaje)



Fuente: Cuadro 6.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se puede decir que hasta finales de la década de 1910 Cartagena fue el segundo puerto colombiano y que con la apertura del Canal de Panamá y el ascenso de Buenaventura pasó a ocupar el tercer lugar. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el período 1905-1950 fue de un crecimiento sin precedentes en las exportaciones colombianas.

Entre 1905 y 1950, las exportaciones reales de Colombia crecieron a una tasa anual promedio de 4,9%⁷¹.

Todo ello representó un impulso al crecimiento de la actividad portuaria que, como hemos señalado, constituía el motor de la economía cartagenera en el período que se estudia en este trabajo.

V. El primer impulso industrial, 1892-1950

Entre 1890 y finales de la década de 1920, en Cartagena se establecieron y prosperaron empresas industriales de importancia para la economía local e incluso nacional. La magnitud de ese impulso industrial no fue comparable, sin embargo, al de Medellín, Bogotá, Barranquilla o Cali. Además, desde la década de 1930 ese impulso se frenó.

Mientras que desde la década de 1920 el motor económico de Medellín, Cali, Barranquilla y, en menor medida, de Bogotá, fue la industria, ésta siempre ocupó un papel secundario en Cartagena. No hubo, pues, un proceso de industrialización sino un primer impulso industrial con algunas pocas empresas importantes y destacadas que en su mayoría ya no existían en 1950, fecha límite de este ensayo.

Cuando en 1886 el historiador cartagenero José P. Urueta preparó la primera edición de su obra *Cartagena y sus cercanías*, registró la casi completa ausencia de empresas industriales en la ciudad: “La industria fabril está muy poco extendida...”⁷².

Sin embargo, en las dos décadas subsiguientes se instalaron en la ciudad varias empresas que fueron pioneras en la historia industrial del país (véase Cuadro 7).

La primera industria moderna de envergadura de Cartagena fue la Fábrica de Tejidos que en 1892 establecieron Merlano y Compañía. Ya en 1898 la empresa tenía 164 máquinas, entre ellas 104 telares, y daba trabajo a 143 personas: “... compuesto este personal de niños de ocho años, mujeres y hombres”⁷³. En este último año la producción diaria de la fábrica era de 3.000 yardas de tela y de 150 a 200 libras de hilo para hacer hamacas.

⁷¹ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, incluido en este volumen.

⁷² José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, óp. cit.

⁷³ *Memoria que presenta el secretario de hacienda al gobernador del Departamento*, Cartagena, Tipografía a vapor de Araújo, 1898, pp. 26-27.

Cuadro 7. Principales industrias de Cartagena en 1912

Nombre	Año de fundación	Principales propietarios	Número de operarios
Fábrica de Hilados y Tejidos	1892	Banco Unión	160
Cartagena Oil Refining Company	1909	Diego Martínez y Co.	60 a 80
Fábrica de Calzado de la Espriella Hermanos	1903	Espriella Hermanos	60
Tenería la Constancia	1891	Espriella Hermanos	25
Manufacturas de Tejidos de Punto	1909	Justo M. de la Espriella	32
Fábrica de medias de Visbal e Hijos	1908	Visbal e Hijos	ND
Fábrica de Sebo	1908	Rafael Ruiz	ND
Fábrica de Chocolate	1883	Lequerica Hermanos	6
Fábrica de bujías esteáricas	1883	Lequerica Hermanos	16
Fábrica de Muebles	1889	Lequerica Hermanos	11
Panadería Benedetti	1909	Benedetti Hermanos	20 a 22
Fábrica de Cigarrillos	1899	Nicolás Emiliani	ND
Fábrica de Jabones Tres Soles y Sebo Tres Estrellas	1909	Joaquín Araújo y Cia.	18
Fábrica de Gaseosas de Carlos Román	1882	Carlos Román	ND
Tipografía Mogollón	1906	J. V. Mogollón	60

Fuente: José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, Tipografía Mogollón, 1912.

La historia de la Fábrica de Tejidos fue bastante accidentada. Sus dueños originales tuvieron dificultades económicas y la empresa pasó a ser propiedad del Banco Unión, un banco local⁷⁴. A su vez, el Banco Unión quebró en 1917, víctima de una millonaria estafa por parte de una firma de comerciantes⁷⁵. Por esa razón, pasó a ser propiedad de los acreedores del Banco Unión. En nombre de estos últimos, la administraba, en 1924, Eduardo Martínez Aycardi⁷⁶. Ya en 1926 había dejado de existir⁷⁷.

Todos estos cambios de propietario debieron afectar en forma negativa la buena marcha de la Fábrica de Hilados y Tejidos, la cual no creció mucho entre 1898 y 1924. En efecto, de los 143 trabajadores que tenía en 1898, pasó a 160 en 1911. En 1916 tenía los mismos 160 y un informe de 1924 decía que en ese año tenía entre 150 y 170 obreros.

⁷⁴ *Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del Departamento*, Cartagena, Tipografía a vapor Mogollón, 1911.

⁷⁵ Adolfo Meisel Roca. “Los bancos de Cartagena”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos sobre historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, p. 117.

⁷⁶ Miguel Goenaga. *Acción costeña*, Atlántico, Bolívar, Magdalena, Barranquilla, Tipografía Goenaga, 1924, p. 236.

⁷⁷ *Boletín de Estadística Departamental de Bolívar*, año I, núm. 1, Cartagena, 1926.

Cabe resaltar que el mercado para los productos de la Fábrica de Hilados y Tejidos no fue sólo local y ni siquiera regional. En 1916 los drilones, el hilo doblado, las hilazas y los liencillos que producía esta empresa se vendían en los departamentos de Antioquia, Santander, Boyacá, Cundinamarca, Tolima, Cauca y Bolívar⁷⁸.

En 1909 se fundó en Cartagena, por parte de la familia De la Espriella, otra importante empresa textilera, conocida como Manufactura de Tejidos de Punto. En 1911 tenía ya 33 máquinas, con las cuales producía 70 docenas diarias de camisetas⁷⁹. A diferencia del caso de la Fábrica de Hilados y Tejidos, la empresa de los De la Espriella tuvo una buena expansión en su producción después de su primer período y, por consiguiente, creció el nivel de empleo que generaba. Mientras que en 1912, como se aprecia en el Cuadro 7, esta fábrica tenía 32 obreros, ya para 1916 los había incrementado a 74, pasando a 247 en 1926 y, finalmente, a 450 en 1933⁸⁰.

Aunque desde el punto de vista del empleo fue la empresa industrial cartagenera más importante en el período 1900-1950, Manufactura de Tejidos de Punto siempre tuvo unas dimensiones más reducidas que las otras textileras colombianas. Por ejemplo, en 1916 la fábrica Tejidos Obregón de Barranquilla tenía 450 obreros, en comparación con los 74 de Manufacturas de Tejidos⁸¹.

En 1909 se estableció en Cartagena otra empresa industrial importante, también de vida efímera, pero por otras circunstancias: la Cartagena Oil Refining Company. Esta fue la primera refinería de petróleo del país y la única hasta que inició operaciones la refinería de la Tropical Oil en Barrancabermeja. Los principales socios fundadores fueron Diego Martínez y Compañía, Rafael del Castillo y Compañía, Bartolomé Martínez Bossio y Compañía, Pombo Hermanos, Vélez Danies y Celedonio Piñeres, todas ellas compañías de empresarios cartageneros con excepción de la primera, cuyo propietario era un emprendedor ganadero y comerciante oriundo de Lórica⁸².

La refinería de la Cartagena Oil Company funcionaba a la entrada de Bocagrande, en el sector donde hoy queda la estación de gasolina El Limbo. El petróleo para

⁷⁸ *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. CV.

⁷⁹ *Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador*, Cartagena, Tipografía a vapor Mogollón, 1911, p. 23.

⁸⁰ Esta empresa desapareció ya que un incendio la destruyó en 1933 o 1934.

⁸¹ *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. XCX.

⁸² María Teresa Ripoll de Lemaitre. “La actividad empresarial de Diego J. Martínez Camargo, 1869-1951”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Banco de la República, Sucursal Cartagena, núm. 2, 1999.

refinar lo traían de Estados Unidos y producían “gasolina, bencina, querosene, aceites para máquinas, aguarrás, vaselina, parafina, alquitrán, y coque”⁸³.

Los resultados económicos de la Cartagena Oil Refining Company fueron muy favorables para sus socios, quienes recibieron buenas utilidades. Por ejemplo, en los años iniciales, y hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, las utilidades anuales fueron de \$ 90.000, suma extraordinaria para una empresa que empezó con un capital de \$ 50.000⁸⁴.

Con la entrada en producción de la refinería de Barrancabermeja la Cartagena Oil Refining Company dejó de ser viable económicamente y cerró sus puertas. Además que el nivel de las inversiones industriales en Cartagena en las tres primeras décadas del siglo XX no fue tan elevado como en Barranquilla, a comienzos de la década de 1930 ya habían dejado de existir muchas de las empresas industriales creadas en la ciudad en ese período. Como resultado, ya para el primer censo industrial que se hizo en Colombia, el de 1945, Cartagena tenía un papel mínimo dentro de la producción y el empleo industrial del país.

En el Cuadro 8 se presenta la información acerca del empleo industrial que tuvo la ciudad en el mencionado censo. Cabe destacar que los 2.868 empleos que generó la industria cartagenera en ese año sólo representaron el 2,1% del empleo industrial nacional, una participación incluso menor que la participación de la población local en las ciudades de más de 50.000 habitantes que tenía el país en ese momento⁸⁵. En contraste, Barranquilla tenía el 10,5% del empleo industrial del país, una participación mayor que su participación en la población de las ciudades de más de 50.000 habitantes.

Si analizamos la composición del empleo industrial de Cartagena en 1945 por sectores, podremos observar que en dos de ellos la ciudad tenía ventajas comparativas reveladas: el de artes gráficas y el químico y farmacéutico. Hemos definido como ventaja comparativa revelada, una participación del empleo de un sector local en el total nacional, muy por encima de la participación del empleo industrial cartagenero total en el empleo industrial total nacional. Los dos sectores que llenan esa característica son el de artes gráficas, con el 5,8% del empleo nacional y, sobre todo, el de químicos y farmacéuticos, con el 17,7%⁸⁶. Cabe anotar que los establecimientos fabriles en estos dos renglones que había en la ciudad se contaban con los dedos de la mano: nueve de artes gráficas y

⁸³ *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. XCIV.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 26.

⁸⁵ *Primer censo industrial de Colombia-1945*, Bogotá, 1947, p. 142.

⁸⁶ *Ibid.*

diez de químicos y farmacéuticos (véase Cuadro 8). Sin embargo, dentro de ese reducido grupo sólo tres empresas tenían una producción de importancia regional y tal vez incluso nacional: Talleres J. V. Mogollón, Jabonería Lemaitre y Laboratorios Román.

Es probable que la explicación de por qué las tres empresas a las cuales me vengo refiriendo eran competitivas en este período esté relacionada con las posibilidades que tenía la industria local para traer materia prima voluminosa del exterior a bajo costo. Eso está claro en el caso de Mogollón, pues en esa época todo el papel se importaba. Ello se aprecia en que en 1945 el 97,1% de las materias primas del sector de artes gráficas del país fueron importadas⁸⁷.

Para los casos de Lemaitre y de Román sucedió algo similar, pues en 1945 el 56,7% de la materia prima del sector químico y farmacéutico del país fue importada⁸⁸.

Cuadro 8. Estructura del empleo en la industria manufacturera de Cartagena en 1945

Sector	Número de establecimientos	Empleados	Obreros
Alimentos	38	96	421
Papel, cartón y artefactos	1	2	5
Artes gráficas	9	141	160
Caucho y similares	1	1	5
Bebidas	8	99	265
Cuero	10	7	115
Instrumentos de precisión y transformación de metales preciosos	1	0	10
Madera y similares	20	16	169
Metalúrgica	12	44	242
Minerales no metálicos	6	9	128
Químicos y farmacéuticos	10	81	241
Tabaco	3	31	191
Textiles y desmotadoras	11	2	7
Vestidos	6	28	352
Total	136	557	2.311

Fuente: *Primer Censo Industrial de Colombia, Bolívar*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1947, p. 488.

A finales de la década de 1940 la industria no era un renglón de la economía cartagenera tan importante como lo era en las cuatro ciudades de mayor

⁸⁷ *Ibíd.*, p. 219.

⁸⁸ *Ibíd.*, p. 249.

población del país. Cartagena en ese momento era principalmente una ciudad portuaria en la cual el papel de la industria era muy limitado.

A finales de la década de 1940 un joven norteamericano, que por esa época adelantaba sus estudios de doctorado en historia en la Universidad de California, se familiarizó, durante largas caminatas, con las calles de la ciudad. Poco tiempo después, escribió en su tesis doctoral que se: "... podía recorrer la ciudad sin ver signos de la existencia de grandes empresas manufactureras"⁸⁹.

La reducida dimensión del sector fabril cartagenero al finalizar el período 1900-1950 se evidencia en que en este último año el consumo local de energía eléctrica para usos industriales representó sólo el 1,4% de ese consumo en el ámbito nacional⁹⁰. En síntesis, en este período hubo industrias, pero no industrialización.

VI. A manera de conclusión: la economía de Cartagena hacia 1950

El análisis de la evolución de los cheques bancarios compensados, una medida indirecta del nivel de actividad económica, en el período 1926-1950, muestra que Cartagena tuvo un crecimiento por encima de la economía del país entre 1926 y 1932, razón por la cual incrementó su participación en los depósitos totales nacionales del 3,97% al 6,95% (véase Cuadro 9)⁹¹. A partir de 1933, su participación tuvo una tendencia decreciente, hasta llegar a ser de solamente el 2,5% del total nacional en 1950.

Como se aprecia en la Gráfica 5, al finalizar la década de 1940 el nivel de actividad económica de Medellín, Cali y Bogotá era muy superior al de Cartagena.

Eduardo Lemaitre, un observador muy bien informado acerca de los acontecimientos económicos de Cartagena en la década de 1930, escribió años después que⁹²:

Durante la década de 1930... Cartagena vivió, en general, un período de recesión económica... No es por eso de extrañar que, por aquellos años, la mayor parte de las industrias que en la ciudad se habían establecido desde

⁸⁹ Theodore E. Nichols, óp. cit., 1973, p. 272.

⁹⁰ *Revista del Banco de la República*, varios números.

⁹¹ Los cheques bancarios compensados son los cheques que los bancos comerciales reciben de otros bancos comerciales y los intercambian entre sí. Su nivel total tiene una asociación con el volumen general de las actividades económicas.

⁹² Eduardo Lemaitre, óp. cit., 1983, p. 589.

principios de siglo, cerraran sus puertas, o emigraran hacia otras plazas, sobre todo hacia la misma Barranquilla...

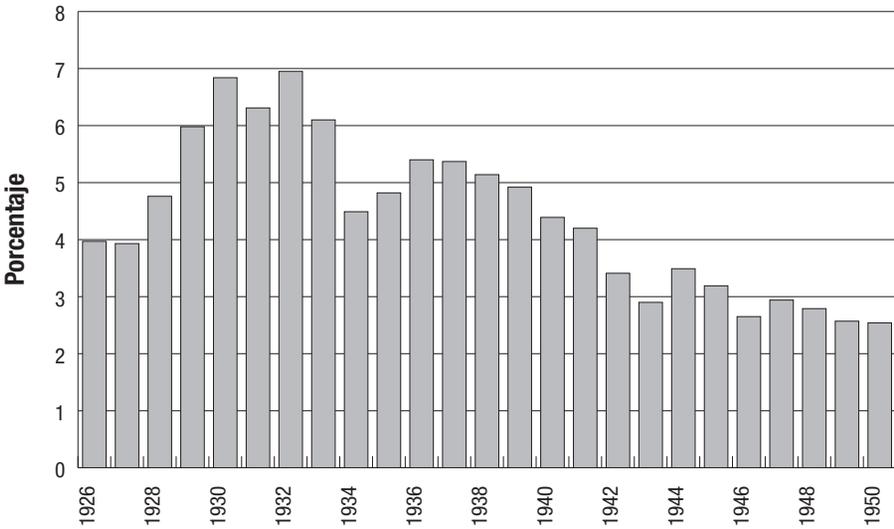
Hay que resaltar que al finalizar la década de 1940, la industria turística era muy incipiente en Cartagena. Por ejemplo, el Hotel Caribe era el único establecimiento de este tipo en la ciudad y el centro histórico se encontraba bastante deteriorado. Además, la industria manufacturera absorbía un porcentaje de la población mucho menor del que absorbía en otras ciudades colombianas. Mientras que, de acuerdo con el censo de 1951, en Medellín, Cali y Barranquilla el principal sector en la generación de empleo era el manufacturero, en Cartagena ese lugar lo tenían los servicios.

Cuadro 9. Participación de Cartagena en los cheques compensados a nivel nacional

Año	%
1926	3,97
1927	3,93
1928	4,76
1929	5,98
1930	6,84
1931	6,31
1932	6,95
1933	6,10
1934	4,49
1935	4,82
1936	5,40
1937	5,37
1938	5,14
1939	4,92
1940	4,39
1941	4,20
1942	3,41
1943	2,90
1944	3,49
1945	3,19
1946	2,65
1947	2,94
1948	2,79
1949	2,57
1950	2,54

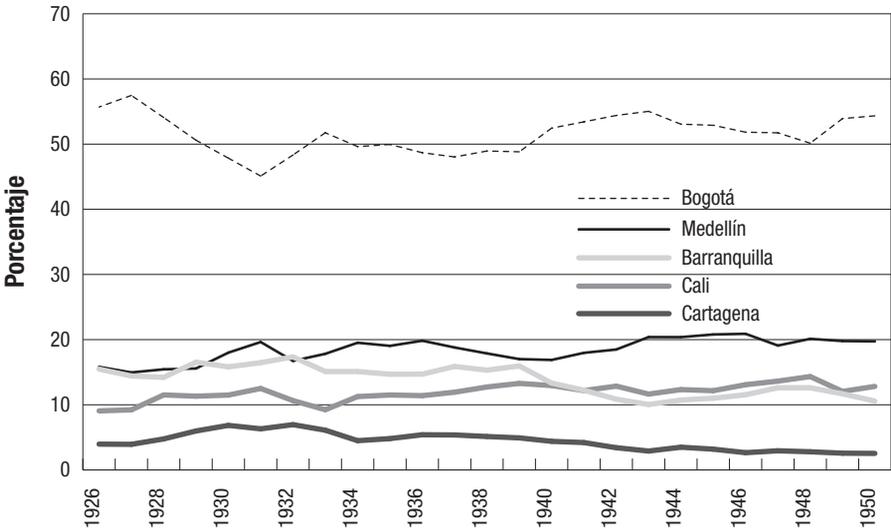
Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfica 4. Participación de Cartagena en los cheques compensados a nivel nacional



Fuente: Cuadro 9.

Gráfica 5. Participación de las cinco principales ciudades colombianas en los cheques compensados a nivel nacional



Fuente: Revista del Banco de la República, varios números.

La fragilidad del desarrollo industrial cartagenero se vio reflejada en la escasa absorción de mano de obra por parte del sector que desde la década de

1920, por cerca de medio siglo, fue el motor del crecimiento de las principales ciudades colombianas. En contraste, en el período que estamos discutiendo el motor de la economía cartagenera fue la actividad portuaria, que estuvo jalonada por el gran crecimiento del comercio exterior colombiano.

Tal vez ello ayude a explicar por qué hacia los inicios de la década de 1950 Cartagena se hubiera destacado en el contexto urbano colombiano como una ciudad relativamente pobre y con bajísimos niveles en la cobertura de sus servicios públicos. Como se aprecia en el Cuadro 10, en 1951 el nivel de los depósitos bancarios per cápita de Cartagena, una medida indirecta del nivel del ingreso, era mucho más baja que en las otras ciudades importantes del país. Además, la cobertura del servicio de acueducto, un aspecto crucial de la calidad de vida, era dramáticamente más baja en Cartagena.

Cuadro 10. Comparación entre las cinco principales ciudades colombianas (1951)

Ciudad	Número de personas por abonado de acueducto	Depósitos bancarios per cápita (pesos)	Recaudo del impuesto predial per cápita (pesos)
Bogotá	10,6	526	13,3
Medellín	8,8	253	12,1
Barranquilla	11,6	188	5,0
Cali	10,4	210	3,9
Cartagena	18,8	149	1,4

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Es evidente que en el período 1900-1950, Cartagena logró salir del retroceso económico que vivió entre 1810 y 1880, aproximadamente. Sin embargo, más que en una era de crecimiento dinámico, la ciudad entró en una especie de “somnolienta recuperación”, como quedó plasmado en la poesía de Luis Carlos López (1883-1950), contemporáneo de los sucesos que venimos reseñando. Por todo ello, hemos querido caracterizar la Cartagena, “plena de rancio desaliño”, del período 1900-1950, como una ciudad con un crecimiento a remolque de la economía nacional.

Apéndice

Cronología

Año	Suceso
1894	Se inauguró el ferrocarril Cartagena-Calamar.
1891	Empezó a funcionar la primera planta eléctrica de Cartagena, la cual trabajó hasta 1895.
1896	Se inauguró la segunda planta eléctrica de Cartagena.
1904	Se inauguró el mercado público de Getsemaní.
1905	Dionisio Jiménez inició la urbanización de Manga.
1907	Empezó a funcionar el acueducto de Matute, el primero que tuvo Cartagena.
1909	Empezó a funcionar la Cartagena Oil Refining Company, la cual operó hasta 1923.
1911	Se inauguró el Teatro Heredia.
1923	La firma norteamericana Foundation Company inició trabajos de dragado en el Canal del Dique. Los trabajos duraron hasta 1930.
1925	Empezó la construcción del oleoducto de la Andian, de Barrancabermeja a Mamonal.
1926	Empezó a funcionar el oleoducto de Barrancabermeja a Mamonal
1927	La Andian presentó un plan al Concejo Municipal para la urbanización de Bocagrande. A fines de esta década construyó cerca de veinte casas para sus empleados y a comienzos de la siguiente algunos cartageneros, que le compraron lotes a la Andian, empezaron a construir sus casas.
1930	Se incendió el muelle de La Machina en Bocagrande.
1932	La Federick Snare Corporation of New York inició trabajos en el Dique, que duraron hasta 1935.
1933	Inauguración del Terminal Marítimo de Manga.
1938	Se inauguró el acueducto de Gambote.
1940	Pasó de manos privadas al gobierno nacional el ferrocarril Cartagena-Calamar.
1946	Empezó a operar el Hotel Caribe.
1950	Suspendió operaciones el ferrocarril Calamar-Cartagena.

Referencias

Fuentes primarias

Boletín de Estadística Departamental de Bolívar. (1926). Año I, vol. 1, Cartagena.

“El oleoducto y la exportación de petróleo colombiano” (1926), *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26.

Informe del ministro de hacienda al Congreso (1916), Bogotá.

Informe del ministro de hacienda al Congreso de la República (1898), Bogotá, Imprenta Eduardo Espinosa.

Informe rendido al ministro de industrias por la comisión que practicó las pruebas del oleoducto (1926), *Revista de Industrias*, vol. III, núm. 26.

Libro azul de Colombia (1918), Nueva York.

Memoria del secretario de gobierno al gobernador de Bolívar (1894), Cartagena.

Memoria que presenta el secretario de hacienda al gobernador del Departamento (1898), Cartagena, Tipografía a Vapor de Araújo.

Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del Departamento (1911), Cartagena, Tipografía a Vapor Mogollón.

Navegación y puertos. Anexo a la Memoria de Obras Públicas (s. a.), Bogotá, Editorial El Gráfico.

Primer Censo Industrial de Colombia-1945 (1947), Bogotá.

Bibliografía

Abel, C. (1994). *Health Care in Colombia, c.1920-c.1950, A Preliminary Analysis*, Research Papers, 36, University of London, Institute of Latin American Studies.

Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia Editores.

Barnhart, D. S. (1953). “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, University of Chicago, Ph.D. Dissertation.

Bell, P. L. (1921). *Colombia. A Commercial and Industrial Handbook*, Department of Commerce, Washington.

Bossa, D. (1967). *Cartagena independiente, tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.

Bossa, D. (1975). *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones en Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Gráficas El Faro.

Calvo Stevenson, H. y Meisel Roca, A. (eds.). (2000). *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Cartagena, Banco de la República-Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe.

Contraloría General de la República. (1942). *Geografía económica de Colombia, Bolívar*, tomo v, Bogotá, Editorial El Gráfico.

- Goenaga, M. (1924). *Acción costeña, Atlántico, Bolívar, Magdalena*, Barranquilla, Tipografía Goenaga.
- González, L. F. (1997). “Sirio-libaneses en el Chocó, cien años de presencia económica y cultural”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XXXIV, núm. 44, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Hart, F. (1899). “An American Railway in Colombia”, *Technology Quarterly*, vol. XII, núm. 2.
- Le Riverend, J. (1985). *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- Lemaitre, D. (1983). *Poesías y corralitos de piedra*, Bogotá, Cofinorte.
- Lemaitre, E. (1982). “El derribo parcial de las murallas de Cartagena: cómo y cuándo se llevó a cabo”, *Boletín Historial de Cartagena*, núm. 155.
- Lemaitre, E. (1983). *Historia general de Cartagena*, tomo IV, Bogotá, Banco de la República.
- Lemaitre, E. (1995). “El Canal del Dique y sus peripecias”, en Moreno, P. y Orlando Melo, J. (eds.). *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia.
- Meisel Roca, A. (1994). “Los bancos de Cartagena”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos sobre historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico.
- Meisel Roca, A. (2009). “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, incluido en este volumen.
- Molina Londoño, L. F. (1998). *Empresarios colombianos del siglo XIX*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora Editores.
- Montoya Márquez, J. (1963). *Cartagena en 1936*, Cartagena, Empresa Editorial El Mercurio.
- Nichols, T. (1955). “Cartagena and the Dique”, *Journal of Transport History*, vol. II, núm. 1.
- Nichols, T. (1973). *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular.
- Ocampo, J. A. (1984). *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI Editores.
- Orjuela, H. (ed.). (1996). *José Asunción Silva. Obra completa*, Colección Archivos, Madrid.
- Posada Carbó, E. (1998). *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República, El Áncora.
- Pretelt, M. (1929). *Monografía de Cartagena*, Cartagena, Tipografía Mercurio.
- Restrepo, J. y Rodríguez, M. (1986). “La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX”, *Estudios Sociales*, vol. I, núm. 1, FAES.
- Ripoll de Lemaitre, M. T. (1999). “La actividad empresarial de Diego J. Martínez Camargo, 1869-1951”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, núm. 2, Cartagena, Banco de la República, Sucursal Cartagena.
- Sierra, G. (1998). *Viajeros y visitantes*, Cartagena, Heliógrafo Moderno.
- Urueta, J. P. y Gutiérrez de Piñeres, E. (1912). *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, Tipografía Mogollón.
- Vidal, C. (1998). “Los inicios de la actividad turística de Cartagena, 1900-1950”, mimeo.

¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx?

I. Introducción¹

EN LA ACTUALIDAD LOS DEPARTAMENTOS de la costa Caribe colombiana constituyen la región más pobre del país². Ello se refleja tanto en un ingreso per cápita más bajo, como en menores niveles en la cobertura de los servicios públicos, infraestructura de comunicaciones y educación, entre otros indicadores económicos y sociales. En 2007, el producto interno bruto (PIB) per cápita de la costa Caribe fue apenas el 67,5% del país. Además, todos los departamentos costeños, con excepción de la Guajira, tienen un PIB per cápita que está muy por debajo del promedio nacional (véase Cuadro 1).

Cuadro 1. Producto interno bruto (PIB) per cápita de los departamentos de la costa Caribe (2007)

Departamentos	PIB per cápita (pesos del 2000)	PIB per cápita como porcentaje del PIB per cápita de Colombia
Atlántico	5.177.325	83,1
Bolívar	5.031.659	80,7
Cesar	4.445.387	71,3
Córdoba	3.576.957	57,4
Guajira	3.380.630	54,3
Magdalena	3.259.589	52,3
Sucre	2.543.021	40,8
Total costa Caribe	4.205.152	67,5
Colombia	6.231.163	-

Fuente: DANE y cálculos del autor.

Peor aún, si comparamos el PIB per cápita de Sucre en 2007 con el de Bogotá, el ente territorial que ocupó el primer lugar en el país, la brecha se torna

¹ Una primera versión de este trabajo se publicó en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.). *El rezago de la costa Caribe colombiana*, Bogotá, Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, Editorial Presencia, 1999.

² Las cifras del PIB regional que produce el DANE sólo están disponibles hasta 2007.

abismal. Sucre tenía un PIB per cápita en ese año que sólo alcanzó a ser el 25% del de Cundinamarca, una disparidad que internacionalmente es comparable a la que hay entre Colombia y Suiza.

Si la comparación de Sucre la hacemos con otros países del mundo encontramos que su PIB per cápita es similar al de Zimbabwe o Ghana, mientras que el de Cundinamarca alcanza a ser como el de Uruguay o la República Checa.

El enorme rezago económico relativo de la costa Caribe de Colombia surgió en el siglo XX. Hasta comienzos del siglo pasado sus niveles de desarrollo eran similares o, en el peor de los casos, ligeramente inferiores a los del resto del país. Incluso no era percibida como la región más pobre, puesto que se veía al Departamento de Boyacá en esa posición³.

Como no existen cifras del producto interno bruto, PIB, departamental para antes de 1950, para la discusión de los hechos económicos con anterioridad a esa fecha es necesario usar mediciones indirectas del mismo. Una de esas medidas indirectas, o *proxy*, son los depósitos bancarios per cápita, los cuales están disponibles desde 1926. De acuerdo con esos depósitos el PIB per cápita de los departamentos costeros en 1926 estaba ligeramente por encima del promedio nacional y se mantuvieron en esa posición hasta fines de la década de 1930. Luego empezó una tendencia de largo plazo hacia una caída en relación con el promedio nacional⁴. En dicho proceso jugó un papel de primer orden el estancamiento económico relativo de Barranquilla en esos años.

Entonces cabe preguntarse: ¿por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? Esa es la principal pregunta que tiene que hacerse un historiador económico interesado en esta región. *En este trabajo presentamos una tesis central: el fracaso del sector exportador de la costa Caribe en las primeras décadas del siglo XX llevó a que la economía de la región se rezagara con respecto a la del resto del país.* Para ello, hacemos uso del enfoque del producto clave (*staple theory*)⁵. A su vez, ese pésimo desempeño del sector exportador de la costa en la primera parte del siglo XX llevó a que la economía de la región llegara a la segunda mitad del mismo con muy pocas condiciones para competir con otras secciones del país en el proceso de industrialización y crecimiento económico. Sin embargo, el fracaso económico

³ A fines del siglo XIX escribió Salvador Camacho Roldán: “Boyacá es quizás la sección más pobre de Colombia”. *Notas de viaje*, Bogotá, Librería Colombiana, 1897, p. 83.

⁴ Jaime Bonet Morón y Adolfo Meisel Roca. “La convergencia regional en Colombia, 1926-1950”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Regiones, ciudades*.

⁵ Se entiende por productos claves a los productos primarios (de la minería, la pesca o el sector agropecuario) que se exportan.

costeño en este siglo es un resultado sobre-determinado, es decir, que tiene muchas causas, razón por la cual también estudiaremos otros factores de importancia que ayudan a responder la pregunta que nos hemos planteado.

II. El crecimiento económico y el enfoque del producto clave (*staple theory*)

El historiador económico canadiense Harold Innis (1894-1952) es considerado como el principal exponente de la teoría de desarrollo económico conocida como el enfoque del producto clave o “*staple theory*”⁶. Innis elaboró esta teoría sobre la base de sus estudios acerca de la pesca del bacalao y el comercio de pieles en el Canadá. Otros historiadores económicos canadienses, como W. A. Mackintosh, también contribuyeron al desarrollo de la misma⁷.

La teoría señala que los productos clave, que son productos primarios que se exportan, constituyen el sector que marca el ritmo y la orientación del crecimiento económico. El esquema, en consecuencia, hace énfasis en el impacto del sector exportador sobre el resto de la economía.

En sus estudios sobre el crecimiento del Canadá, Innis argumentó acerca de la importancia crucial del producto clave para entender cómo se desarrolló esa economía. Este tipo de análisis, por lo demás, también ayuda para entender el desarrollo de las instituciones políticas y sociales⁸.

La teoría del producto clave se refiere a zonas de colonización recientes como el Canadá, Estados Unidos o Australia. La evolución de este tipo de territorios estuvo atada al producto clave, que determinó el ritmo de su crecimiento y el carácter de su economía y sociedad. En esos casos, el desarrollo se inició con la explotación de algún producto que tenía una amplia demanda en el centro de la economía mundial. Consideramos que el enfoque también es válido para regiones que a pesar de no ser de colonización reciente, estaban escasamente pobladas, como Colombia, por ejemplo.

Ahora bien, el tipo de crecimiento que ocurra dependerá de las características específicas del producto clave: unas serán las características que se deriven

⁶ Los trabajos clásicos de Harold Innis en esta materia son: *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto, 1930 y *The Cod Fisheries: The History of an International Economy*, Toronto, 1940.

⁷ M. H. Watkins. “A Staple Theory of Economic Growth”, *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. XXIX, núm. 2, May, 1963, p. 141.

⁸ W. A. Mackintosh, “Innis on Canadian Economic Development”, *Journal of Political Economy*, vol. LXI, núm. 3, June, 1953, p. 187.

de un producto de plantación y otras, muy distintas, las que se darán con un producto cultivado en granjas familiares.

En la literatura económica del desarrollo de las últimas décadas uno de los aportes más importantes es el enfoque de los encadenamientos de Albert O. Hirschman. Su enfoque se cristalizó a partir de sus reflexiones sobre los problemas del desarrollo económico con base en sus experiencias de trabajo en Colombia en la década de 1950⁹. Sus ideas fundamentales sobre el tema, que han tenido un enorme impacto entre los economistas que trabajan sobre desarrollo económico, las formuló en el libro *The Strategy of Economic Development*¹⁰, publicado en 1958.

El propio Hirschman ha reconocido que hay mucho en común entre el enfoque del producto clave y el de los encadenamientos. Sin embargo, la ventaja de este último, y de la cual deriva su enorme éxito, es que establece unos conceptos centrales a partir de los que se puede estructurar el análisis. Además, en su opinión, la teoría del producto clave tiene la limitación de que principalmente se concentra en un solo aspecto del proceso, aquel que está directamente atado a la obtención y elaboración del producto clave¹¹.

La principal ventaja comparativa de la teoría de los encadenamientos, tal como la formuló Hirschman, está en la formalización de las interrelaciones entre la inversión (pues su análisis no se limita al sector exportador) y el resto de la economía y la sociedad. Él definió los encadenamientos como las fuerzas generadoras de inversión que se ponen en movimiento a través de relaciones de insumo-producto. Le dio la denominación de encadenamientos hacia atrás en la producción, a aquéllos que llevan a nuevas inversiones en actividades que suministran insumos. En contraste, los encadenamientos hacia adelante en la producción son aquéllos que generan inversiones en actividades que utilizan el producto.

También se refiere Hirschman a los encadenamientos en el consumo y a los de tipo fiscal. Los primeros se refieren a los gastos en importaciones y en producción local a que llevan los ingresos generados por la inversión inicial.

⁹ Albert O. Hirschman. "A Dissenter's Confession: 'The Strategy of Economic Development Revisited'", en Gerald M. Meir and Dudley Seers (eds.). *Pioneers in Development*, USA, World Bank-Oxford University Press, 1984, p. 88.

¹⁰ Albert O. Hirschman. *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press, 1958.

¹¹ Albert O. Hirschman. "A Generalized Linkage Approach to Development", en Albert O. Hirschman, *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, USA, Cambridge University Press, 1981, p. 65.

Los de tipo fiscal son los impuestos que provienen de los nuevos ingresos y que el Estado capta con el fin de invertir en otras áreas de la economía.

Hirschman desarrolló el enfoque de los encadenamientos para analizar el proceso de industrialización, que era la principal preocupación de los especialistas en desarrollo económico en la década de 1950¹². Sin embargo, su aplicación más frecuente ha sido en el análisis de los patrones de crecimiento en los países en desarrollo durante la etapa en que las exportaciones primarias constituyeron su motor de crecimiento. En la medida en que los senderos de crecimiento de los países diferían de acuerdo con los distintos productos que exportaban —una cosa es exportar banano y otra café— las variables económicas tradicionales no parecían aportar mucho para establecer el origen de los contrastes¹³. En ese sentido, el enfoque de los encadenamientos resultó una muy útil herramienta de análisis, como se puede apreciar en los múltiples estudios empíricos que inspiró¹⁴.

En un ya clásico estudio donde unió la teoría de la localización desarrollada por economistas germanos como Thünen, Weber y Lösch, con el enfoque del producto clave, desarrollado por los historiadores económicos canadienses, Douglass C. North realizó una de las contribuciones más significativas para entender por qué crecen las regiones¹⁵. En su análisis, North diferencia entre el sector exportador o base económica, y el sector residente, que produce para el mercado local. En la medida en que el sector residente depende completamente de la demanda regional, su expansión está atada a la expansión de la base exportadora. Por lo tanto, la razón por la cual una región crece es el éxito del sector exportador¹⁶. El crecimiento ocurre por una expansión de la base exportadora que se da por una mejoría en la posición relativa de los productos exportados existentes o por la aparición de nuevos productos. En síntesis: “El éxito de la base exportadora ha sido el factor determinante del ritmo de crecimiento de las regiones. Por lo tanto, para poder entender este crecimiento debemos examinar los factores de localización que permitieron que los productos claves se desarrollaran”¹⁷. Es más, North sostiene que hay pocas

¹² *Ibid.*, p. 97.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Hirschman, 1981, *óp. cit.*, menciona varios estudios en los cuales se utilizó ese enfoque.

¹⁵ Douglass C. North. “Location Theory and Regional Economic Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. LXIII, núm. 3, June, 1955.

¹⁶ North sostiene que la región debe ser definida no por sus atributos geográficos, sino por desarrollarse en torno a una base exportadora común. Este concepto nos parece muy acertado por cuanto le da cohesión a la región para efectos del análisis económico, North, *óp. cit.*, p. 57.

¹⁷ *Ibid.*

excepciones al papel esencial del sector exportador en iniciar el crecimiento económico en las etapas iniciales del desarrollo¹⁸.

De la anterior discusión resulta claro que tanto el ritmo como el carácter del crecimiento económico de una región están determinados por el éxito de su sector exportador, las características del mismo y de la forma como se gasta el ingreso generado por él¹⁹.

III. El fracaso exportador de la costa Caribe en el siglo xx

En el siglo XIX el sector exportador colombiano fue muy poco dinámico. Como resultado, en 1912 Colombia era uno de los países latinoamericanos con exportaciones per cápita más bajas, superando solamente a Haití y Honduras²⁰. Sin embargo, entre 1905 y 1950 el país vivió, un tanto extemporáneamente, un vigoroso crecimiento exportador. Este crecimiento se debió al gran auge de las exportaciones de café, que entre 1905 y 1950 crecieron a una tasa anual promedio de 6,1%. Ello llevó a que en igual período, la participación de Colombia en el mercado mundial cafetero pasara del 3,8% al 20,4%²¹.

Cuadro 2. Participación de la costa Caribe en las exportaciones de Colombia (1891-1950)

Año	Porcentaje
1891	11,9
1916	11,7
1937	5,5
1950	4,5

Nota: en el caso de 1891 y 1916, para los cuales no se cuenta con una distribución de las exportaciones por departamento de origen, se procedió a aplicarles la participación existente en 1937 al total de cada grupo de productos exportados.

Fuente: *Anuarios de comercio exterior*, varios números y cálculos del autor.

En contraste con este gran dinamismo de las exportaciones colombianas en la primera mitad del siglo XX, entre 1905 y 1950 las exportaciones totales

¹⁸ Douglass C. North. *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*, USA, W.W. Norton, 1966, p. 2.

¹⁹ North, óp. cit., p. 1.

²⁰ Mientras las exportaciones per cápita de Cuba y Argentina en 1912 eran de 64,7 y 62,0 dólares respectivamente, las de Colombia eran de 6,4 dólares, Victor Bulmer-Thomas. *The Economic History of Latin America Since Independence*, USA, Cambridge University Press, 1994, p. 69.

²¹ Robert Beyer. "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940", Ph.D. Dissertation, University of Minnesota, 1947, p. 234.

tuvieron una tasa de crecimiento anual de 4,9%, las exportaciones de la costa Caribe tuvieron un desempeño desastroso, perdiendo participación en el total nacional. Como se aprecia en el Cuadro 2, mientras que en 1916 la costa Caribe participó con el 11,7% de las exportaciones colombianas, en 1950 sólo lo hizo con el 4,5% del total.

El retroceso en la participación de la costa Caribe en las exportaciones nacionales ocurrió como resultado de una tasa de crecimiento anual promedio de sus exportaciones en términos per cápita de -0,3% en el período 1905-1950, mientras que las nacionales crecieron al 4,9% anual en igual tiempo²².

¿Por qué fracasó tan dramáticamente el sector exportador de la costa Caribe entre 1905 y 1950, precisamente cuando el país vivió la etapa más exitosa en este campo en toda su historia económica?

La teoría económica puede iluminarnos acerca de las causas de esta aparente paradoja. El argumento que desarrollaremos es el siguiente: las exportaciones de la costa Caribe se rezagaron en términos relativos como resultado de las consecuencias macroeconómicas del auge cafetero. El enorme crecimiento de las exportaciones de café llevó a una tasa de cambio real de equilibrio mucho menor, es decir, el peso se revaluó con respecto a la tasa de cambio que hubiera existido sin el *boom*²³. En términos absolutos esa revaluación se dio entre 1907 y 1950, con interrupciones en la tendencia por las caídas en la demanda por las exportaciones colombianas durante la Primera Guerra Mundial y por la Gran Depresión.

Esta situación en la cual el auge de un producto exportador perjudica a las demás exportaciones y al resto de los bienes que los economistas llaman transables, es lo que se conoce en la literatura económica como la “enfermedad holandesa”²⁴.

²² Mientras que de 1916 a 1950 las exportaciones reales per cápita de Colombia aumentaron en 295%, las de la costa Caribe cayeron en 11%.

²³ Con su habitual lucidez, en 1959 el profesor Lauchlin Currie analizó las consecuencias negativas del café sobre las posibilidades de desarrollo de otros productos de exportación: “Durante muchos años Colombia disfrutó de tales ventajas naturales con su producción de café que la rata de cambios resultante —o sea la que en defecto de un control de cambio, igualaba más o menos la oferta con la demanda de divisas— ejercía una influencia desalentadora no sólo para el desarrollo de otras exportaciones con menos ventajas naturales sino para la producción nacional de muchos productos y artículos de consumo”. Lauchlin Currie. *Programa de desarrollo económico del valle del Magdalena y norte de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco, 1960, p. 57.

²⁴ En apariencia la primera vez que se usó el término “la enfermedad holandesa”, fue en noviembre de 1977 en un artículo de la revista inglesa *The Economist*. El término surgió porque en la década de 1960, Holanda tuvo un “boom” exportador como resultado de los descubrimientos de campos de gas natural en el Mar del Norte. El crecimiento de sus exportaciones energéticas llevó a una revaluación de la moneda, con los consecuentes efectos negativos sobre las demás exportaciones y sobre el sector manufacturero, su principal rubro de transables, W. M. Corden. “Booming Sector and Dutch Disease Economics: Survey and Consolidation”, *Oxford Economic Papers* núm. 36, 1984, p. 359.

En un artículo ya clásico, W. M. Corden y J. Peter Neary presentaron un modelo formal del caso de la “enfermedad holandesa” y sus manifestaciones en una economía pequeña y abierta²⁵. De su análisis se desprenden cuatro hipótesis que es necesario verificar para confirmar si una economía está siendo afectada por la “enfermedad holandesa”. Éstas son:

1. Revaluación de la tasa de cambio real.
2. Declive de las exportaciones del sector que no está en auge.
3. Descenso de la producción del sector de transables que no está en auge.
4. Posible aumento en la producción del sector de no-transables.

En otro trabajo he analizado en detalle la manifestación de la “enfermedad holandesa” en Colombia entre 1910 y 1950²⁶. Allí se comprueba que las cuatro hipótesis que surgen del modelo de Corden y Neary se confirman para Colombia entre 1910 y 1950. Queremos destacar las dos primeras hipótesis mencionadas. En primer lugar, en el Cuadro 3 y en el Gráfico 1 presentamos la evolución de la tasa de cambio real. Se puede observar que entre 1907 y 1950, la tasa de cambio real del peso con respecto al dólar siguió una clara tendencia hacia la revaluación. La excepción fueron los subperíodos 1914-1917 y 1930-1935, es decir los años anómalos de la Primera Guerra Mundial y los inicios de la Gran Depresión. Sin embargo, esos dos episodios de devaluación coincidieron con una caída en la demanda por los productos colombianos, razón por la cual la devaluación real no tuvo un efecto positivo.

Cuadro 3. Tasa de cambio real del peso con respecto al dólar (1927 = 100)

Año	Tasa de cambio real
1905	114,12
1906	152,25
1907	174,95
1908	151,89
1909	146,35
1910	156,31
1911	155,29
1912	135,40
1913	113,53
1914	126,39

²⁵ W. M. Corden and J. Peter Neary. “Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy”, *The Economic Journal*, núm. 92, December, 1982.

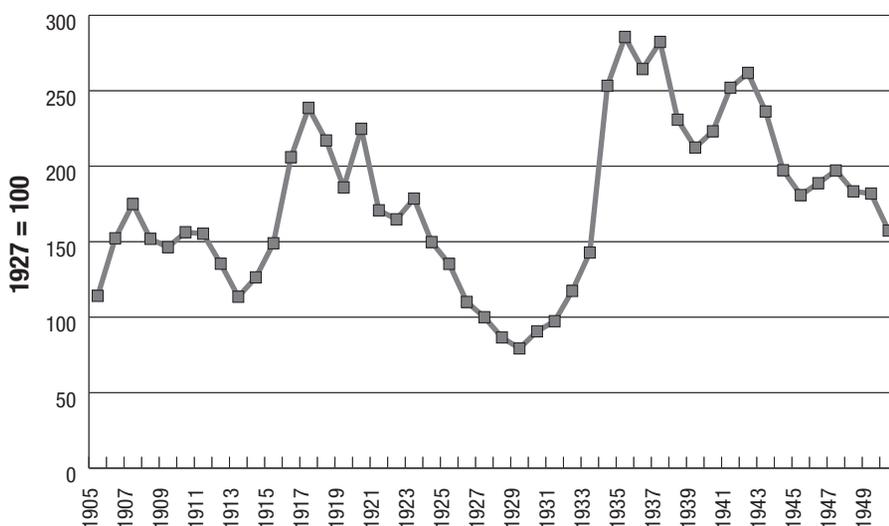
²⁶ Adolfo Meisel Roca. “Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950”, incluido en este volumen.

Cuadro 3. Continuación.

Año	Tasa de cambio real
1915	148,97
1916	205,99
1917	238,62
1918	217,09
1919	185,95
1920	224,76
1921	170,80
1922	164,85
1923	178,58
1924	149,77
1925	135,29
1926	110,09
1927	100,00
1928	86,59
1929	79,32
1930	90,64
1931	97,37
1932	117,40
1933	142,83
1934	253,29
1935	285,62
1936	264,38
1937	282,34
1938	230,80
1939	212,35
1940	223,15
1941	251,98
1942	261,79
1943	236,26
1944	197,35
1945	180,87
1946	188,74
1947	197,20
1948	183,35
1949	181,90
1950	157,35

Nota: el índice de los precios externos utilizado fue el índice de precios al por mayor de Estados Unidos; el índice de precios doméstico fue: de 1905 a 1922, el de Alberto Pardo. *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1972, p. 221; de 1923 a 1937, se utilizó el índice de precios para 15 artículos alimenticios, calculado por el Banco de la República, *Revista del Banco de la República*, varios números; de 1938 a 1950, el costo de vida en Bogotá, *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfico 1. Tasa de cambio real del peso con respecto al dólar (1905-1950)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4. Tasa de crecimiento anual promedio de los principales productos exportados por Colombia (1905-1950)

Producto	Tasa de crecimiento anual (%)
Café	6,1
Platino	2,4
Petróleo	1,2
Banano	0,8
Oro	0,6
Cueros	-1,7
Tabaco	-3,8
Caucho	-5,8
Sombreros	-7,2
Tagua	-13,2
Exportaciones totales	4,9

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Cuadro 5. Participación del café en las exportaciones totales de Colombia (1905-1950)

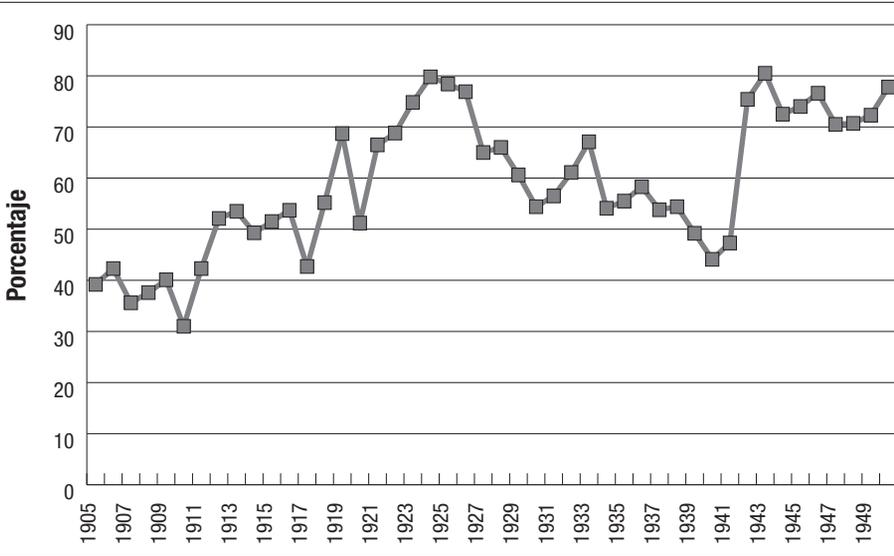
Año	Porcentaje
1905	39,2
1906	42,3
1907	35,6
1908	37,6

Cuadro 5. Continuación.

Año	Porcentaje
1909	40,1
1910	31,0
1911	42,3
1912	52,1
1913	53,5
1914	49,3
1915	51,5
1916	53,7
1917	42,7
1918	55,2
1919	68,7
1920	51,2
1921	66,5
1922	68,8
1923	74,8
1924	79,8
1925	78,4
1926	76,9
1927	65,0
1928	66,0
1929	60,6
1930	54,4
1931	56,5
1932	61,1
1933	67,1
1934	54,1
1935	55,5
1936	58,3
1937	53,8
1938	54,4
1939	49,2
1940	44,1
1941	47,3
1942	75,4
1943	80,5
1944	72,5
1945	74,0
1946	76,6
1947	70,5
1948	70,7
1949	72,3
1950	77,8

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfico 2. Participación del café en las exportaciones totales de Colombia (1905-1950)



Fuente: Cuadro 5.

Con respecto a la segunda hipótesis para confirmar la “enfermedad holandesa”, el declive de las exportaciones que no están en auge, debemos señalar que también ésta se cumplió. Ese declive, como lo señalan Corden y Neary, no necesariamente se da en términos absolutos sino que puede ser en términos relativos, es decir, por medio de una tasa de crecimiento menor que la del total de las exportaciones. En el Cuadro 4, podemos apreciar que entre los diez principales productos de exportación de Colombia en la primera mitad de este siglo, solo el café tuvo una tasa de crecimiento superior al total. Del resto, cinco tuvieron tasas negativas y únicamente el platino tuvo una tasa de crecimiento por encima de la de crecimiento de la población. Como resultado, el café pasó de representar el 31% de las exportaciones totales en 1910 al 77,8% en 1950 (véase Cuadro 5 y Gráfico 2).

Una de las consecuencias de la “enfermedad holandesa” fue el retroceso de las exportaciones de la costa Caribe que apreciamos en el Cuadro 2²⁷. La decadencia del banano, en términos relativos inicialmente y después de 1925

²⁷ Nathaniel Leff argumenta que en el caso del Brasil, el Nordeste sufrió en el siglo XIX las consecuencias de la “enfermedad holandesa” generada por el auge cafetero, que llevó a que las exportaciones de esa región, principalmente algodón y azúcar, perdieran competitividad, Nathaniel Leff. “Economic Development in Brazil, 1822-1913”, en Stephen Haber (ed.). *How Latin America Fell Behind, Essays on the Economic History of Brazil and México, 1800-1914*, USA, Stanford University Press, 1997.

en términos absolutos, no fue sino el caso más dramático del retroceso exportador costeño. Como se aprecia en el Cuadro 6 y en el Gráfico 3, en 1911 las exportaciones de banano provenientes del Caribe colombiano representaron el 9,7% de las exportaciones totales colombianas. Sin embargo, ya en 1950 participaban con solo el 2,4% del total.

Recientemente, Jeffrey Sachs y sus asociados han puesto de relieve la importancia del factor geográfico, a través de su influencia en la productividad agropecuaria, la salud y los costos de transporte, para entender el crecimiento económico en el largo plazo²⁸.

Cuadro 6. Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano en el total de las exportaciones colombianas (1906-1950)

Año	Porcentaje
1906	3,3
1907	4,7
1908	5,2
1909	7,7
1910	9,4
1911	9,7
1912	4,2
1913	8,9
1914	9,1
1915	6,3
1916	4,4
1917	7,3
1918	6,5
1919	2,8
1920	ND
1921	5,8
1922	6,8
1923	6,1
1924	5,2
1925	6,5
1926	4,7
1927	5,0
1928	6,5
1929	7,0
1930	7,7
1931	5,0

²⁸ John Luke Gallup and Jeffrey Sachs. "Geography and Economic Development", NBER, Working Paper No. 6849, December, 1998.

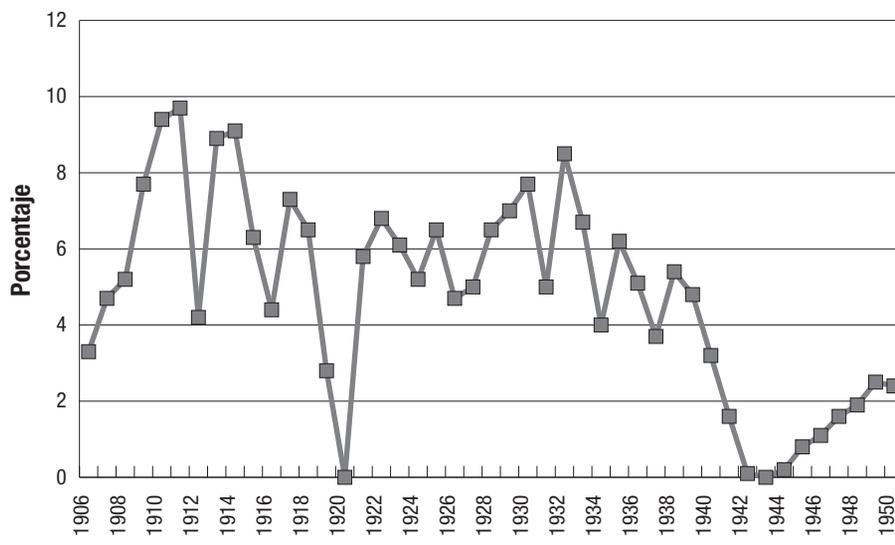
Cuadro 6. Continuación.

Año	Porcentaje
1932	8,5
1933	6,7
1934	4,0
1935	6,2
1936	5,1
1937	3,7
1938	5,4
1939	4,8
1940	3,2
1941	1,6
1942	0,1
1943	0,0
1944	0,2
1945	0,8
1946	1,1
1947	1,6
1948	1,9
1949	2,5
1950	2,4

Nota: ND: no disponible

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Gráfico 3. Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano en el total de las exportaciones colombianas (1906-1950)



Fuente: Cuadro 6.

La redefinición de las ventajas comparativas regionales que implicó el auge exportador del café, llevó a que la costa Caribe se especializara en la producción de ganado vacuno para el mercado interno.

Ahora bien, la aritmética del crecimiento indica que las regiones que producen un producto final con una baja elasticidad ingreso, es decir menor que uno, a menos de que ocurra un rápido cambio tecnológico, están condenadas a crecer menos que el resto de la nación. Esto porque cuando el ingreso nacional aumenta en una unidad, el gasto en el bien que producen las regiones especializadas en productos que enfrentan demandas con baja elasticidad de ingreso crece solo en una fracción de ese crecimiento. Es decir, si la elasticidad de ingreso del único bien producido por la región es de 0,5, al crecer el ingreso nacional en un 5%, el gasto en el bien se incrementará en solo un 2,5%.

Infelizmente para la costa Caribe, el bien para el cual tenía ventajas comparativas y al cual mejor se adaptó su dotación natural de recursos, el ganado vacuno, tiene una elasticidad ingreso menor que uno. Por lo tanto, el producto que debió ser el motor del crecimiento de las zonas rurales de la costa en el siglo XX tenía limitaciones estructurales que llevaron a que la región creciera menos que el resto del país. La evidencia empírica indica que en Colombia, en las últimas décadas, la elasticidad ingreso de la demanda de carne vacuna ha estado alrededor de 0,6²⁹.

Para el período anterior a 1950 no contamos con cálculos precisos de la elasticidad ingreso de la demanda de carne. Sin embargo, a través de cálculos indirectos hemos estimado que ese valor estaba alrededor de 0,6. Sabemos que para ese período el principal mercado para el ganado costeño lo constituía la región antioqueña. Precisamente en Medellín se desarrolló la más importante feria ganadera del país, la cual ha sido desde comienzos de este siglo el mayor mercado para los ganados flacos y gordos de la costa Caribe³⁰. Por ello, consideramos que resulta adecuado usar como “proxy”, o aproximación, de la evolución de las ventas totales de ganado costeño las ventas de éste en la Feria de Medellín.

Entre 1912 y 1950, la tasa de crecimiento anual promedio del valor real de las ventas de ganado costeño en Medellín fue de 3,0%. Si tenemos en cuenta que entre 1905 y 1950 la tasa de crecimiento anual promedio de PIB de Colombia

²⁹ Reed Hertford y Gustavo Nores. “Caracterización del sector ganadero de Colombia, 1953-1975”, Cali, CIAT, 1982, p. 69.

³⁰ Véase, Jaime Bonet. “El ganado costeño en la Feria de Medellín, 1950-1997”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 5, Banco de la República, Cartagena, 1998.

fue de 4,7%, podemos corroborar que el crecimiento de las ventas de ganado costeño en la Feria de Medellín corresponde a una elasticidad ingreso de 0,6³¹.

Al analizar las condiciones estructurales del mercado mundial de productos primarios en el período denominado de crecimiento hacia afuera y sus consecuencias sobre el desarrollo regional al interior de los países de la periferia, el profesor W. Arthur Lewis señaló que: “El resultado es un rango limitado de exportaciones tropicales, lo cual lleva a un desarrollo agropecuario perverso, en el cual la región que produce el cultivo que se exporta será comparativamente próspera, mientras que las regiones del mismo país que producen cultivos para alimentos o ganado permanecerán en la pobreza”³². Esto fue precisamente lo que ocurrió en Colombia, donde el interior del país se especializó en la exportación de café para los mercados mundiales y la costa Caribe en la producción de ganado vacuno, fundamentalmente para el mercado doméstico. Hacia 1950 la costa Caribe se había consolidado plenamente como la principal zona ganadera del país, con el 29,5% del inventario vacuno nacional (véase Cuadro 7)³³.

Si bien el fracaso exportador de la costa Caribe en la primera mitad del siglo XX constituye el factor que en última instancia explica el pésimo desempeño económico de la región en ese período, consideramos que éste fue un proceso que estuvo sobre-determinado, por cuanto hubo otros factores que también fueron adversos para la región. Estos factores adicionales los analizaremos en la siguiente sección.

Cuadro 7. Existencias de ganado vacuno por departamento (1950)

Sección	Número de cabezas	Participación (%)
Antioquia	1.557.389	10,04
Atlántico	325.749	2,10
Bolívar	2.898.333	18,68
Boyacá	1.451.910	9,36
Caldas	926.058	5,97
Cauca	671.663	4,33

³¹ Hay que resaltar que las exportaciones de ganado vacuno no fueron muy significativas entre 1905 y 1950, excepto en algunas coyunturas de gran demanda a nivel externo, como cuando se construyó el Canal de Panamá y durante la Primera Guerra Mundial.

³² W. Arthur Lewis. *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, Great Britain, George Allen and Unwin, 1978, p. 201.

³³ Esto sin entrar a analizar el tipo de encadenamientos en la producción, el consumo y las finanzas públicas que produce la ganadería tropical extensiva que se desarrolló en la costa. Sin embargo, todo indica que esos encadenamientos son mucho menos fuertes que los de un producto como el café, especialmente por cuanto la ganadería tropical no es intensiva en mano de obra.

Cuadro 7. Continuación.

Sección	Número de cabezas	Participación (%)
Cundinamarca	1.088.932	7,02
Chocó	13.960	0,09
Huila	521.198	3,36
Magdalena	1.344.878	8,67
Nariño	470.009	3,03
Norte de Santander	356.772	2,30
Santander	463.804	2,99
Tolima	1.244.051	8,02
Valle del Cauca	1.110.649	7,16
Subtotal	14.445.355	93,12
Intendencias	236.619	1,53
Comisarías	829.883	5,35
Total	15.511.857	100,00

Fuente: Banco de la República, *XXIX Informe anual del gerente a la Junta Directiva*, 1 de julio de 1951-30 de junio de 1952, p. 123.

IV. Factores adicionales para el rezago económico de la costa Caribe

Hay por lo menos dos causas adicionales que incidieron en el fracaso económico de la costa Caribe colombiana en el siglo XX:

1. La redefinición de las redes de transporte nacionales en las décadas de 1920 y 1930.
2. Un mayor crecimiento demográfico que el resto del país.

Con las mencionadas en la sección anterior y con estas dos últimas tendríamos cuatro causas principales del rezago económico costeño. A lo anterior, habría que adicionar lo que denominaremos causas secundarias, no porque sean menos importantes sino porque consideramos que, en buena medida, son a su vez consecuencia del rezago de la región. Es decir, que son consecuencia del rezago relativo, pero a su vez contribuyen a ampliar el problema. Se trata, ni más ni menos, de lo que los analistas del crecimiento económico, como Gunnar Myrdal, denominan el círculo vicioso del rezago, en donde una región que se ha quedado atrás, incluso por factores aleatorios, sufre consecuencias negativas del crecimiento de la región avanzada (*backwash effect*)³⁴. Se magnifica así la brecha

³⁴ Gunnar Myrdal. "Trade as a Mechanism of International Inequality", en Gerald M. Mier, *Leading Issues in Economic Development*, USA, Oxford University Press, 1976, p. 688.

inicial, en un proceso de causación acumulativa circular. La ampliación de las disparidades resulta del predominio de las fuerzas polarizadoras sobre el efecto irrigación del crecimiento hacia las zonas menos avanzadas. Ello ocurre a través del efecto destructivo del polo del crecimiento sobre el aparato productivo de la región rezagada, por canales directos, como la producción, o indirectos, como la inversión pública y las políticas macroeconómicas.

A. La redefinición de las redes de transporte nacionales en las décadas de 1920 y 1930

Hacia 1913, el empresario vallecaucano Phanor Eder decía:

En materia de transporte, Colombia está aún en la Edad Media. Sólo unos pocos cientos de kilómetros de ferrocarril están en operación, los caminos para carreteras son pocos y son transitados principalmente por carros tirados por bueyes; los caminos para mulas son a menudo intransitables en la estación de lluvias, se necesitan puentes en muchos sitios; escasamente más de media docena de ríos conocen el silbido de los vapores; muchas secciones del país sólo son accesibles por medio de canoas o por trochas de exploradores, a través de selvas vírgenes. El caballo y la mula para viajeros, y nuestra paciente amiga la mula de carga, u ocasionalmente otros animales de carga (buey, caballo, burro, hombre y hasta mujeres) para los bienes, esto constituye, principalmente, el sistema actual de transporte de Colombia³⁵.

Paradójicamente, en semejante sistema de transporte tan precario, la costa Caribe colombiana estaba en una posición superior al resto del país y, dadas las condiciones imperantes, relativamente bien conectada entre sus subregiones, con el interior y con el resto del mundo. En parte, tenía la suerte de contar con un territorio fundamentalmente plano, en contraste con el interior, que se caracteriza por tener una de las topografías más accidentadas del mundo.

Pero la clave de la ventaja comparativa en materia de transporte que tuvo la costa hasta los primeros años de este siglo fue el agua. Buena parte de su población vivía a lo largo de sus costas marítimas, ríos y ciénagas. En efecto, sus tres principales ciudades en 1905, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, eran también los tres principales puertos del país. Otras poblaciones impor-

³⁵ Phanor Eder. *Colombia*, London, T. Fisher Unwin, 1913, p. 88.

tantes, como Lórica, Magangué y Montería, eran puertos fluviales, como lo era también Barranquilla.

A partir de la década de 1920, el país vivió una radical redefinición de sus redes de comunicación. Para el historiador Donald S. Barnhart: “Tal vez ninguna otra generación de colombianos ha vivido una transformación tan profunda en su sistema de vida como la de 1923 a 1948, un período que coincide con la más rápida expansión de la infraestructura de transporte”³⁶. Mientras que a comienzos del siglo XX el río Magdalena constituía la columna vertebral de las comunicaciones nacionales, las inversiones que se realizaron a partir de la década de 1920, primero en ferrocarriles y luego en carreteras, cambiaron por completo esta situación. Hacia 1947, por ejemplo, el 68,3% de la carga nacional se movilizaba por carreteras y ferrocarriles, mientras que por los ríos solamente se transportaba el 28,5%³⁷.

Colombia tuvo un escaso desarrollo ferroviario en el siglo XIX, hasta el punto que en 1913, con 0,2 kilómetros de vías férreas por cada 1.000 habitantes, sólo superaba en América Latina a Haití en la extensión de la red ferroviaria en términos per cápita³⁸. Esta situación resultó en parte por su topografía extremadamente abrupta, pero también por su escaso dinamismo exportador. Sin embargo, con el éxito de las exportaciones cafeteras, el país vivió, a partir de la década de 1920, un significativo influjo de préstamos externos que se canalizaron principalmente para la construcción de ferrocarriles y otras vías de comunicación, lo que se conoce en la historia económica del país como la “danza de los millones”. A partir de la década de 1930, con la difusión del transporte automotriz, el grueso de las inversiones se orientó a la construcción de carreteras.

La mayor parte de las inversiones en ferrocarriles y carreteras en las décadas de 1920, 1930 y 1940, se realizó en la zona andina del país, con exclusión de la costa Caribe. Por ejemplo, de las inversiones públicas realizadas entre 1918 y 1929 en ferrocarriles, carreteras, caminos y cables aéreos, sólo el 3,8% se invirtió en la costa Caribe (Véase Cuadro 12). Como resultado, en 1948 la costa Caribe sólo tenía el 8,3% de los kilómetros de la red de carreteras y el 6,7% de los kilómetros de la red ferroviaria³⁹. Por esa razón, la misión del Banco

³⁶ Donald S. Barnhart. “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, Ph.D. Dissertation, University of Chicago, 1953, p. 190.

³⁷ *Ibid.*, p. 186.

³⁸ Bulmer-Thomas *óp. cit.*, p. 107.

³⁹ Barnhart, *óp. cit.*, p. 56 y William Paul McGreevey. *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1982, p. 262.

Internacional de Reconstrucción y Fomento que, bajo la dirección de Lauchlin Currie visitó a Colombia en 1949, le otorgó prioridad a la construcción de carreteras para conectar la costa Caribe con el resto del país⁴⁰. Por supuesto, toda esta incomunicación, en términos comparativos, perjudicó el desempeño de la economía costeña. Ello pone de presente que a través del tiempo las ventajas comparativas en materia de localización y acceso a las rutas naturales de transporte pueden cambiar y que, además, son modificadas por las inversiones en infraestructura (Canal de Panamá, red de ferrocarriles y carreteras).

Citemos un ejemplo específico de cómo la redefinición de las redes de transporte a partir de la década de 1920 eliminó algunas de las ventajas comparativas que tenía la costa a comienzos de siglo: el caso del Ingenio Sincerín, o Central Colombia, que inició su producción en 1909 en el Canal del Dique, en cercanías de Cartagena. Sincerín fue la primera central azucarera del país. A comienzos de la década de 1930 llegó a tener 2.000 trabajadores, 3.000 hectáreas de cultivo y una producción anual de azúcar de más de 7.000 toneladas⁴¹.

La producción de Sincerín creció rápidamente en la década de 1910 y 1920. Sin embargo, en la década de 1930 su producción se estancó, luego decayó en la de 1940, para finalmente desaparecer en la década siguiente⁴². ¿Qué ocurrió? En opinión de María Teresa Ripoll de Lemaitre:

Una explicación del éxito inicial y posterior fracaso de los ingenios que se crearon en la costa Caribe estaría directamente relacionada con la evolución de las condiciones del transporte en el país en el transcurso de las cuatro primeras décadas del presente siglo. En 1910 Colombia era todavía un país de regiones aisladas, incomunicado, sin carreteras, sin puentes y con poquísimos tramos de vías férreas que cumplían con unir las ciudades con el río Magdalena. En la costa norte era mucho más fácil viajar en barco entre sus principales puertos que hacerlo por los caminos de herraduras que se volvían intransitables en épocas de lluvia. Cuando Santiago Eder importó la maquinaria para su ingenio en 1897, ésta demoró menos en ser transportada desde Liverpool hasta Buenaventura, que los dos años y medio que le tomó trasladarla desde

⁴⁰ BIRF. *Bases de un programa de fomento para Colombia*, primera parte, Bogotá, Imprenta del Banco de la República, 1950, p. 153.

⁴¹ María Teresa Ripoll de Lemaitre. “El Ingenio Central Colombia: inicios de la industrialización en el Caribe Colombiano”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Biblioteca Luis Ángel Arango, núm. 45, 1997, p. 79.

⁴² *Ibíd.*, p. 85.

el puerto colombiano hasta Palmira. Los Vélez Danés, por el contrario, en unos cuantos días habían transportado una pesada maquinaria desde Cartagena hasta el corazón de Sincerín, y la utilería empleada (grúas, planchones, barcos remolcadores, líneas férreas) había sido muy ventajosa a las condiciones geográficas. Igualmente, cuando Francisco Burgos R. adquirió en Nueva York la maquinaria para el Ingenio Berásteguí, ésta pudo fácilmente introducirse a través de la Bahía de Cispata por el río Sinú hasta Cereté. La proximidad al puerto, y la comunicación que ofrecían los ríos Magdalena, Atrato y Sinú fueron de vital importancia en la creación de estas empresas costeñas, tanto para el transporte de la maquinaria como para el acceso a los mercados⁴³.

Por supuesto, estas ventajas comparativas geográficas desaparecieron con la reconfiguración de las redes nacionales de transporte en las décadas de 1920 y 1930, a través de la construcción de vías férreas y carreteras.

Pero el caso más dramático de las consecuencias del cambio en las redes de transporte nacionales en el período 1920-1950 lo constituye Barranquilla. Entre 1871 y comienzos de la década de 1920, Barranquilla fue la ciudad colombiana con una mayor tasa de crecimiento demográfico y un caso muy exitoso en cuanto a su crecimiento portuario, comercial, industrial y a su desarrollo urbano⁴⁴.

Cuadro 8. Valor de las exportaciones por la aduana de Barranquilla (miles de pesos)

Año	Barranquilla	Total nacional	Participación de Barranquilla (%)
1922	30.304	52.731	57,47
1923	31.540	60.257	52,34
1924	40.738	85.166	47,83
1925	37.758	84.824	44,51
1926	46.481	111.717	41,61
1927	39.491	108.999	36,23
1928	40.104	133.606	30,02
1929	35.838	126.872	28,25
1930	34.207	113.288	30,19
1931	40.017	98.427	40,66
1932	19.480	70.335	27,70
1933	26.408	72.690	36,33

⁴³ *Ibid.*, pp. 85-86.

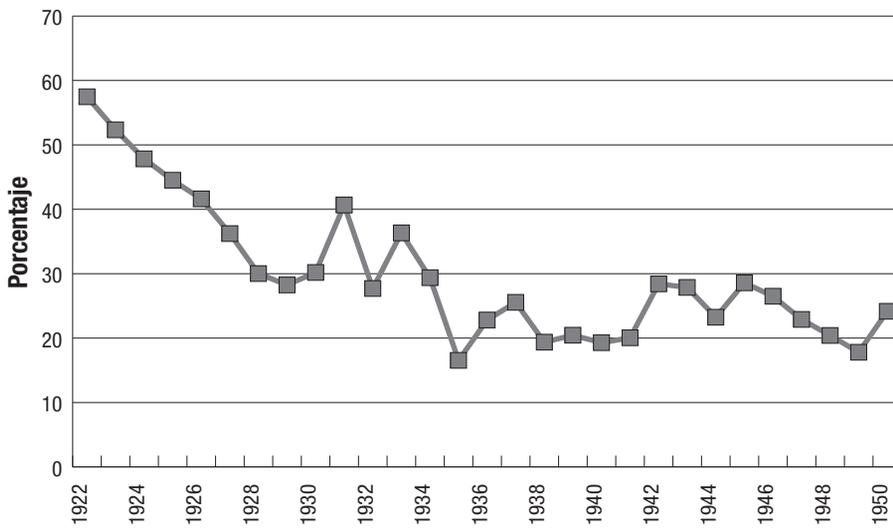
⁴⁴ Entre 1871 y 1918 la tasa de crecimiento anual de la población de Barranquilla fue de 3,7%, Adolfo Meisel Roca. “Evolución de la industria manufacturera de Barranquilla, 1953-1988”, *Revista del Banco de la República*, enero, 1989, p. 18.

Cuadro 8. Continuación.

Año	Barranquilla	Total nacional	Participación de Barranquilla (%)
1934	36.393	123.891	29,38
1935	20.443	123.602	16,54
1936	31.209	136.844	22,81
1937	38.886	152.169	25,55
1938	27.981	144.446	19,37
1939	27.907	136.471	20,45
1940	24.313	126.038	19,29
1941	26.772	133.543	20,05
1942	48.580	170.937	28,42
1943	60.903	218.520	27,87
1944	52.779	227.136	23,24
1945	70.355	246.175	28,58
1946	93.247	351.836	26,50
1947	102.191	446.272	22,90
1948	103.074	504.930	20,41
1949	111.438	625.912	17,80
1950	186.338	771.386	24,16

Fuente: 1922-1933, Contraloría General de la República. *Comercio exterior de Colombia año 1933*, vol. xxxvi; 1934, Contraloría General de Colombia, *Comercio exterior de Colombia año 1934*; 1935, Contraloría General de la República. *Anuario general de estadística*, 1936; 1936-1942, Contraloría General de la República, *Comercio exterior de Colombia*, varios números; 1943-1944, Contraloría General de la República. *Anuario general de estadística*, 1943, 1944; 1945, Contraloría General de la República, *Comercio exterior de Colombia*, 1949; 1946-1950, Dirección General de Estadística, *Anuario de comercio exterior*, 1950.

Gráfico 4. Participación del puerto de Barranquilla en las exportaciones totales de Colombia (1922-1950)



Fuente: Cuadro 8.

El ascenso vertiginoso de Barranquilla, que al finalizar el período colonial era apenas un modesto caserío, estuvo impulsado por su condición de puerto marítimo y fluvial y, especialmente por su ubicación estratégica en la desembocadura del río Magdalena, la principal arteria de comunicación del país. Hacia finales del siglo pasado entraba y salía por este puerto aproximadamente el 60% del comercio exterior colombiano⁴⁵. En las primeras décadas del siglo XX, Barranquilla era además el primer puerto marítimo y fluvial del país y la tercera ciudad industrial, después de Medellín y Bogotá. También era la principal ciudad del Caribe colombiano y uno de los motores de su crecimiento económico.

Infortunadamente para la costa Caribe, la redefinición de las redes internas de transporte que ocurrió en el país entre 1920 y 1950 tuvo consecuencias muy negativas sobre Barranquilla. Desde finales de la década de 1930 la ciudad sufrió el deterioro de su situación económica global, llevándola a una pérdida de su dinamismo industrial en los años cuarenta y cincuenta⁴⁶. El principal factor detrás de esta evolución fue la pérdida del liderazgo portuario de Barranquilla, como resultado de la competencia de Buenaventura. Ya para 1935, este último puerto se había convertido en el principal conducto para las exportaciones. Mientras que en 1922, el 57,5% de las exportaciones colombianas salían por Barranquilla, en 1950 sólo lo hacían el 24,2% (véase Cuadro 8 y Gráfico 4). Varios factores contribuyeron al desplazamiento de Barranquilla por Buenaventura como primer puerto del país. Uno de ellos fue la proximidad de esta última a las zonas productoras de café, el principal producto de exportación en esa época.

La apertura del Canal de Panamá en 1914 le dio un gran impulso al puerto de Buenaventura, pues le permitió el acceso a los mercados del este norteamericano y Europa. Además, una serie de mejoras realizadas en los años veinte y treinta en sus muelles la dotó con la infraestructura portuaria necesaria. Por último, la conexión en los años veinte de Cali con Manizales, Ibagué, Bogotá y Popayán, a través del Ferrocarril del Pacífico, ayudó a que Buenaventura se consolidara dentro de una nueva red nacional de transporte en la cual el papel del río Magdalena y, por lo tanto de Barranquilla, disminuyó significativamente.

⁴⁵ Eduardo Posada Carbó. *Invitación a la historia de Barranquilla*, Barranquilla, Cámara de Comercio de 1987, p. 25.

⁴⁶ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos de historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993, p. 23.

Las consecuencias de largo plazo de la pérdida de liderazgo portuario por parte de Barranquilla fueron enormes, tanto para la economía de la ciudad como para la región (téngase en cuenta que en 1951 el 15% de la población costeña vivía en esta ciudad).

El estancamiento relativo de la economía barranquillera se ha prolongado hasta nuestros días. Por ejemplo, entre 1950 y 1995 la tasa de crecimiento anual promedio del PIB per cápita real del Atlántico, de la cual Barranquilla es la mayor parte, fue de 0,1%, mientras que en igual período el PIB per cápita nacional creció a una tasa anual promedio de 2,2%⁴⁷.

La crisis de la economía barranquillera parece haber sido especialmente aguda en las décadas de 1950 y 1960. Por ejemplo, en la década de 1950, cuando la ciudad dejó de ser el tercer centro industrial del país, al ser superada ampliamente en este aspecto por Cali, casi todas las principales variables económicas tuvieron un escaso dinamismo, por cuanto crecieron a una tasa anual promedio por debajo de la tasa de crecimiento de su población, como se aprecia en el Cuadro 9.

Cuadro 9. Tasa de crecimiento anual promedio de algunas variables económicas en Barranquilla (1950-1960)

Variable	Tasa de crecimiento (%)
Exportaciones en términos reales	-12,5
Importaciones en términos reales	2,5
Producto interno bruto per cápita	-2,0
Empleo industrial	3,8
Metros cuadrados construidos	2,5
Cabezas de ganado sacrificadas	-1,7
Población	4,4

Nota: el PIB per cápita se refiere al Departamento del Atlántico. La tasa de crecimiento de la población es para el período 1951-1964. El empleo industrial se refiere al período 1945-1958.

Paradójicamente, una de las razones por la cual la economía de Barranquilla tuvo tan mal desempeño en la década de 1960 fue por la competencia de la industria localizada en el interior del país. En la década de 1950 tal vez el principal objetivo de los dirigentes barranquilleros fue integrar a la costa Caribe con el interior del país por medio de carreteras y ferrocarriles. Ante los estrechos

⁴⁷ Adolfo Meisel Roca. “Rezago relativo y creciente integración, 1950-1994”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1994, p. 295.

mercados regionales que enfrentaba la industria de la ciudad, se consideró que la solución era tener acceso al principal mercado colombiano, ubicado en el triángulo formado por Bogotá-Cali-Medellín. Por ejemplo, en 1955 José Raimundo Sojo Zambrano, director de la Cámara de Comercio de Barranquilla, veía esa integración como la gran solución para la industria costeña⁴⁸.

Sin embargo, cuando se produce la integración de una región central con una periférica, una de las dos regiones puede salir perjudicada en su crecimiento industrial. Cuál de las dos será la beneficiada debido a la integración, dependerá de tres variables: las economías de escala, las diferencias en los costos de producción y los costos de transporte.

En un artículo de Paul R. Krugman y Anthony J. Venables se demuestra que cuando los costos de producción son bastante más bajos en la periferia, debido, por ejemplo, a salarios más bajos, y además no hay costos de transporte, se producirá sólo en la periferia⁴⁹. Sin embargo, si hay costos de transporte altos o medianos se expandirá la industria en el centro, debido a las economías de escala, y exportará a la periferia, donde la industria se contrae. Precisamente esto último fue lo que le ocurrió a la industria de Barranquilla como resultado de la inauguración de la carretera Cartagena-Medellín, a finales de la década de 1950, y del ferrocarril Ciénaga-Bogotá y la carretera Santa Marta-Bucaramanga, a comienzos de la década siguiente.

B. Un mayor crecimiento demográfico

A lo largo de todo el siglo XX la costa Caribe colombiana ha tenido una tasa de expansión demográfica superior a la del resto del país. Entre los censos de 1905 y 1993, la tasa de crecimiento anual promedio de la población colombiana fue de 2,4%, mientras que en igual período la de los departamentos costeños fue de 3,1%, es decir, superior en 20,8%. Como resultado, la población de los departamentos de la costa Caribe pasó de ser el 11,6% del total nacional en el censo de 1905, al 21,1% en el de 1993.

Tal como se aprecia en el Cuadro 10, para todos los períodos intercensales en el presente siglo la tasa de crecimiento de la población de la costa Caribe ha

⁴⁸ José Raimundo Sojo Zambrano. *Barranquilla: una economía en expansión*, Barranquilla, Editorial Mejoras, 1955.

⁴⁹ Paul R. Krugman and Anthony J. Venables. "Integration and the Competitiveness of Peripheral Industry", *Discussion Paper*, No. 363, London, Centre of Economic Policy Research, January, 1990.

superado la nacional. Al igual que en el resto de Colombia, en la región se ha producido una transición demográfica con una caída inicial —abrupta—, de la mortalidad, seguida de un descenso gradual de la natalidad. Como resultado, inicialmente la tasa de crecimiento de la población se incrementó, alcanzando su nivel máximo en el período 1951-1964.

Cuadro 10. Tasas de crecimiento de la población de la costa Caribe y de Colombia en el siglo xx (tasas de crecimiento anual promedio)

Período	Costa Caribe (%)	Colombia (%)
1905-1918	3,5	2,5
1918-1938	2,7	1,6
1938-1951	2,3	2,2
1951-1964	4,0	3,2
1964-1973	3,9	3,0
1973-1985	2,7	2,4
1985-1993	2,8	2,7
1905-1993	3,1	2,4

Fuente: Censos nacionales y cálculos del autor.

¿Por qué fue más rápida la tasa de crecimiento demográfico de la costa Caribe en el siglo xx que en el resto del país? Sobre esto aún faltan estudios detallados que comparen, por ejemplo, la evolución de las estadísticas vitales, como la natalidad y la mortalidad, para poder establecer patrones regionales de comportamiento poblacional.

Sin embargo, sobre la base de una amplia evidencia descriptiva e indirecta podemos avanzar la hipótesis de que el mayor ritmo de crecimiento poblacional de la costa, en comparación con otras regiones, fue el resultado de una caída muy rápida en la mortalidad catastrófica, es decir, aquella que periódicamente hacía su devastadora aparición en los puertos del Caribe, como el cólera y la mortalidad que producían las enfermedades tropicales endémicas, como la malaria y la fiebre amarilla⁵⁰. Con los adelantos en la medicina tropical a lo largo del siglo xx, se redujo el impacto de muchas enfermedades cuyos efectos en la costa eran mayores dadas sus condiciones climáticas, puesto que en el interior del país la mayor parte de la población vivía en las montañas a alturas muy por encima del nivel del mar,

⁵⁰ Solamente en la epidemia del cólera de 1850 se calcula que pereció el 10% de la población de la costa Caribe, Eduardo Posada Carbó. “Progreso y estancamiento, 1850-1950”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1994, p. 221.

donde la difusión de las enfermedades tropicales se morigera con la elevación (en la medida en que hay una correlación entre altitud y temperatura)⁵¹.

Cabe señalar que el mayor crecimiento de la población costeña durante el siglo XX no fue el resultado de una inmigración neta sostenida, sino de su propio crecimiento vegetativo. A lo largo de ese siglo la costa no se caracterizó por tener un flujo migratorio importante, ni como receptora ni como expulsora, y la tasa neta de migración inter-regional fue cercana a cero⁵².

El rápido crecimiento vegetativo de la población costeña, en razón de la caída en la mortalidad fruto de los avances de la medicina tropical, fue especialmente perjudicial para el crecimiento económico de la región, por cuanto coincidió con un largo período de crecimiento económico rezagado con respecto al resto del país. Además, hay una amplia evidencia empírica internacional que muestra que los países que tienen una tasa de crecimiento de la población más elevada suelen tener un menor ritmo de crecimiento de su PIB per cápita⁵³.

C. El círculo vicioso creado por el rezago económico y la consecuente pérdida de influencia política

Las diferentes causas del poco dinamismo de la economía costeña en el siglo XX que hemos enumerado son, en buena medida, variables independientes o exógenas. Es decir, que han sido factores determinantes del lento crecimiento de la economía regional, pero no son a su vez determinados por ese lento crecimiento. Sin embargo, la nueva correlación de influencias políticas regionales, la cual llevó el ascenso de los departamentos cafeteros, implicó un marginamiento en el manejo del Estado por parte de las zonas no cafeteras, como el Cauca y la costa Caribe⁵⁴. Esa pérdida de influencia política como consecuencia del rezago económico, y en un círculo vicioso, llevó a que las políticas económicas nacionales fueran desfavorables para la costa Caribe, agudizando aún más su estancamiento económico relativo.

⁵¹ Andrew M. Karmack. *Los trópicos y el desarrollo económico, reflexiones sobre la pobreza de las naciones*, Banco Mundial, Madrid, Editorial Tecnos, 1976, p. 111.

⁵² Al respecto véase: División Demográfica DANE. “La migración interna y el proceso de concentración de la población de los departamentos”, *Boletín mensual*, núm. 314, septiembre, 1977, Ciro Martínez Gómez y Manuel J. Rincón. “Tendencias recientes de las migraciones internas en Colombia”, *Desarrollo urbano en cifras*, Cenac, núm. 2, 1997.

⁵³ Robert J. Barro and Jong-Wha Lee. “Sources of Economic Growth”, *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*, 40, 1994, pp. 16-17.

⁵⁴ Gustavo Bell Lemus y Adolfo Meisel Roca. *Política, políticos y desarrollo socio-económico de la costa Caribe*, Documentos Uninorte, núm. 5, junio, 1989, p. 14.

Sobre este punto señaló el historiador Luis Eduardo Nieto Arteta: “El café, director de Colombia, ha entregado la primacía política a quienes lo producen y han creado con él la economía nacional”⁵⁵.

Esa preponderancia de los cafeteros en la conducción del Estado fue especialmente clara en las primeras décadas del siglo en el manejo de la política económica nacional. Entre 1900 y 1975 dos departamentos cafeteros, Caldas y Antioquia, participaron con el 40,5% de los ministros de hacienda, cuando sólo contaban con el 17% de la población nacional⁵⁶. En contraste, y para efectos prácticos, sólo un costeño ocupó la cartera de hacienda entre 1900 y 1975: el empresario barranquillero Tomás Surí Salcedo⁵⁷.

El marginamiento político de la costa Caribe se reflejó no sólo en su participación en la cartera de hacienda, sino en todo el ejecutivo. Lo más protuberante, por supuesto, es que no hubo un solo presidente oriundo de la costa Caribe en todo el siglo XX. Además, de los ministros que tuvo Colombia entre 1900 y 1975, sólo el 13% provinieron de los departamentos de la costa Caribe (véase Cuadro 11).

Cuadro 11. Origen regional de los ministros (1900-1975)

Lugar donde nacieron	Número de ministros	Porcentaje
Costa Caribe	60	13,0
Región antioqueña	112	24,2
Región caucana	68	14,7
Santanderes	52	11,2
Región central	162	35,0
Extranjero	9	1,9
Total	463	100,0

Nota: costa Caribe: Atlántico, Bolívar, Sucre, Córdoba, Magdalena, Cesar, La Guajira y San Andrés y Providencia.

Región antioqueña: Antioquia, Caldas, Risaralda y Quindío.

Región caucana: Valle, Cauca, Nariño y Chocó.

Región central: Boyacá, Cundinamarca, Tolima, Huila y Meta.

Santanderes: Norte de Santander y Santander.

Fuente: John Laun. *El reclutamiento político en Colombia: los ministros de Estado 1900-1975*, Universidad de los Andes, 1976, Cuadro 3, (mimeo).

⁵⁵ Luis Eduardo Nieto Arteta. *El café en la sociedad colombiana*, Bogotá, El Áncora Editores, 1997, p. 37.

⁵⁶ John Laun. “El reclutamiento político en Colombia: los ministros de Estado, 1900-1975”, Universidad de los Andes, 1976 (mimeo).

⁵⁷ Surí Salcedo fue ministro desde el 17 de julio de 1916 hasta el 5 de enero de 1918. Hubo otros tres costeños que coyunturalmente, y sin dejar ninguna impronta, pasaron por la cartera de hacienda en este período: Rafael Delgado, Juan Antonio Gómez y Simón Bossa. Todos tres estuvieron en el cargo menos de seis meses, Andrés González. *Ministros del siglo XX*, Imprenta Nacional, 1982, pp. 26-121.

En el período posterior al Frente Nacional también ha continuado la escasa influencia de la costa Caribe en la orientación de las políticas económicas nacionales. Entre 1974 y 1998, la costa Caribe sólo ha participado con el 6,5% de las posiciones más influyentes del equipo económico (Ministerio de Hacienda, Dirección del Departamento Nacional de Planeación, Gerencia General del Banco de la República y Junta Directiva del Banco de la República). En contraste, en el mismo período el 43,6% de las personas que ocuparon esos cargos eran oriundas de Bogotá, que sólo tiene el 14,1% de la población nacional⁵⁸.

Pero lo importante de todo lo anterior, es que la falta de influencia en el manejo del Estado tuvo consecuencias sobre las políticas económicas y, por lo tanto, sobre las posibilidades de crecimiento de la región. Esto ocurrió a través de varios canales, pero el más obvio es el de la inversión pública, sobre todo en infraestructura.

En el caso de la costa Caribe ha sido muy evidente que en el siglo XX, sobre todo en las primeras décadas, se recibió menos inversión en infraestructura por parte del gobierno central que en otras regiones. El resultado ha sido un rezago relativo en este campo, reduciendo su potencial de crecimiento: un verdadero círculo vicioso.

Infortunadamente, es muy difícil documentar la distribución regional de la inversión del gobierno central, excepto para épocas muy recientes. Sin embargo, para este trabajo hemos podido regionalizar la mayor parte de la inversión del gobierno central en el período 1918-1929, tal vez cuando se invirtió relativamente más en infraestructura en toda la historia del país, como resultado de la indemnización por la pérdida de Panamá y del enorme influjo de créditos externos que recibió el país después de la primera Misión Kemmerer.

Entre 1918 y 1929 el gobierno central invirtió más de 226 millones de pesos en infraestructura (véase Cuadro 12). Hemos podido regionalizar el 76,5% de esa inversión. De los más de 173 millones de pesos de inversión que pudimos regionalizar, a la costa Caribe le correspondió sólo el 13,8%. Sin embargo, esa participación no refleja la situación real, por cuanto el 77% de las inversiones que se hicieron en la costa corresponden al río Magdalena, en obras que eran de interés económico para todo el país. Sin embargo, en un rubro tan importante como la construcción de ferrocarriles, el destino principal de las inversiones

⁵⁸ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué Colombia no ha tenido hiperinflación? Los determinantes de una política económica estable”, *Revista del Banco de la República*, 1997, pp. 97-137.

en ese período, la costa Caribe recibió apenas el 3,7% del total. Algo similar ocurrió con la construcción de carreteras, pues únicamente recibió el 4,3% de los fondos destinados para ese efecto.

Cuadro 12. Inversión del gobierno central en infraestructura realizada en el período 1918-1929

Tipo de inversión	Valor de la inversión (pesos)	Inversión en la costa Caribe (pesos)	Participación de la costa Caribe (%)
Construcción de ferrocarriles	96.541.640	3.518.832	3,6
Subvenciones ferroviarias	9.885.882	-	-
Edificios nacionales	7.915.243	293.067	3,7
Cables aéreos	3.140.586	-	-
Carreteras	28.472.467	1.217.275	4,3
Otras vías	1.505.801	-	-
Canalización de ríos	20.106.426	18.318.412	91,1
Caminos de herradura y puentes	5.514.150	444.295	8,1
Subtotal	173.082.195	23.791.881	13,7
Sin regionalizar	53.168.509		
Total	226.250.704		

Fuente: *El Tiempo*, 14 de agosto de 1930 y cálculos del autor.

Como resultado de lo anterior, la región se rezagó con respecto al resto del país en su dotación de infraestructura. Esto, por ejemplo, es muy evidente en el caso de la red ferroviaria. Mientras que en 1909 la costa tenía el 26,4% de los kilómetros de ferrocarril del país, hacia 1949 contaba con una lánguida participación del 6,7% del total⁵⁹.

La menor inversión pública en la costa Caribe en las primeras décadas del siglo también fue evidente en el campo de la educación. Como resultado, hacia mediados del siglo XX esta región estaba claramente rezagada en cuanto a su dotación de capital humano. En la década de 1950, señaló el economista Lauchlin Currie, en la costa Caribe: “La educación está en una situación crítica desde todo punto de vista. El índice educacional de esta región está muy por debajo del índice nacional, el cual, a su turno, está lejos de ser satisfactorio”⁶⁰.

⁵⁹ William Paul McGreevey. *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Bogotá, Tercer Mundo, 1982, p. 263.

⁶⁰ Lauchlin Currie. *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y Norte de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco, 1960.

V. Conclusión

El fracaso económico de la costa Caribe es uno de los hechos más protuberantes del desarrollo económico regional de Colombia en el siglo XX. Entender por qué ocurrió el dramático empobrecimiento relativo de esta región del país es de la mayor importancia, si se quiere lograr el diseño de políticas económicas que la lleven a la convergencia con el resto de la nación.

En este ensayo hemos analizado las que, a nuestro entender, fueron las causas principales para que la región se quedara rezagada en la primera mitad del siglo XX y que determinaron, en gran medida, las condiciones que llevaron a su estancamiento económico relativo en la segunda mitad del mismo⁶¹. Para ello hemos hecho uso de tres enfoques analíticos complementarios (producto clave, encadenamientos y base económica) y del modelo de la “enfermedad holandesa”.

Del análisis realizado por medio de las herramientas analíticas y teóricas mencionadas se desprende que en la divergencia de la economía de la costa Caribe, con respecto al interior del país en las primeras décadas de este siglo, influyeron múltiples factores, es decir, hubo sobredeterminación. Sin embargo, tal como lo he argumentado, primaron los siguientes factores:

1. El fracaso del sector exportador.
2. La especialización en la exportación de ganado hacia otras regiones del país.
3. La redefinición de las redes de transporte nacional.
4. Una elevada tasa de crecimiento de la población.
5. El círculo vicioso creado por el rezago económico.

Sin lugar a dudas, éstos no constituyen la totalidad de los determinantes del atraso económico costeño, pero sí son los *principales factores* que llevaron a que la costa Caribe de Colombia perdiera el siglo XX.

⁶¹ En buena medida el desempeño económico de la costa Caribe entre 1950 y el presente estuvo determinado por lo que ocurrió en la primera mitad del siglo. Para un análisis de los factores que llevaron a que entre 1950 y 1995 el PIB per cápita de la región creciera a una tasa anual promedio que fue de menos de la mitad de la del país, 1,0% versus 2,2%, véase: Adolfo Meisel Roca. “Regazo relativo y creciente integración”, 1950-1994, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1994.

Bibliografía

- Barnhart, D. S. (1953). “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, Ph.D. Dissertation, University of Chicago.
- Barro, R. J. y Lee, J.-W. (1994). “Sources of Economic Growth”, *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*.
- Bell Lemus, G. y Meisel Roca, A. (1989). *Política, políticos y desarrollo socio-económico de la costa Caribe*, Barranquilla, Documentos Uninorte, núm. 5.
- Beyer, R. (1947). “The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940”, Ph.D. Dissertation, University of Minnesota.
- BIRF. (1950). *Bases de un programa de fomento para Colombia*, primera parte, Bogotá, Imprenta del Banco de la República.
- Bonet Morón, J. (1998). “El ganado costeño en la Feria de Medellín, 1950-1997”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 5, Cartagena, Banco de la República.
- Bonet Morón, J. y Meisel Roca, A. (2002). “La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Meisel Roca, A., *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Cartagena, Colección de Economía Regional, Banco de la República.
- Bulmer-Thomas, V. (1994). *The Economic History of Latin America Since Independence*, USA, Cambridge University Press.
- Camacho Roldán, S. (1987). *Notas de viaje*, Bogotá, Librería Colombiana.
- Corden, W. M. y Neary, P. (1982). “Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy”, *The Economic Journal*, núm. 92.
- Corden W. M. (1984). “Booming Sector and Dutch Disease Economics: Survey and Consolidation”, *Oxford Economic Papers*, núm. 36.
- Currie, L. (1960). *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y Norte de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, División Demográfica. (1977). “La migración interna y el proceso de concentración de la población de los departamentos”, *Boletín mensual*, núm. 314.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Censos nacionales, información electrónica.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Cuentas departamentales, información electrónica.
- Eder, P. (1913). *Colombia*, London, T. Fisher Unwin.
- Gallup, J. L., Sachs, J. y Mellinger, A. (1998). “Geography and Economic Development”, USA, NBER, Working Paper No. 6849, December.
- González, A. (1982). *Ministros del siglo XX*, Bogotá, Imprenta Nacional.

- Hertford, R. y Nores, G. (1982). "Caracterización del sector ganadero de Colombia, 1953-1975", Cali, CIAT.
- Hirschman, A. O. (1958). *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press.
- Hirschman, A. O. (1981). "A Generalized Linkage Approach to Development", *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, USA, Cambridge University Press.
- Hirschman, A. O. (1984). "A Dissenter's Confession: The Strategy of Economic Development Revisited", *Pioneers in Development*, USA, World Bank-Oxford University Press.
- Innis, H. (1930). *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto.
- Innis, H. (1940). *The Cod Fisheries: The History of an International Economy*, Toronto.
- Karmack, A. M. (1976). *Los trópicos y el desarrollo económico, reflexiones sobre la pobreza de las naciones*, Madrid, Banco Mundial, Editorial Tecnos.
- Krugman, P. R. y Venables, A. J. (1990). "Integration and the Competitiveness of Peripheral Industry", *Discussion Paper*, No. 363, London, Centre of Economic Policy Research.
- Laun, J. (1976). "El reclutamiento político en Colombia: los ministros de Estado, 1900-1975", Bogotá, Universidad de los Andes (mimeo)
- Leff, N. (1997). "Economic Development in Brazil, 1822-1913", *How Latin America Fell Behind, Essays on the Economic History of Brazil and México, 1800-1914*, USA, Stanford University Press.
- Lewis, W. A. (1978). *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, Great Britain, George Allen and Unwin.
- Mackintosh, W. A. (1953). "Innis on Canadian Economic Development", *Journal of Political Economy*, vol. LXI, núm. 3.
- Martínez, C. y Rincón, M. J. (1997). "Tendencias recientes de las migraciones internas en Colombia", *Desarrollo urbano en cifras*, Cenac.
- Meisel Roca, A. (1989). "Evolución de la industria manufacturera de Barranquilla, 1953-1988", *Revista del Banco de la República*.
- Meisel Roca, A. (1993). "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?, en Meisel Roca, A. y Posada Carbó, E., *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? y otros ensayos de historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico.
- Meisel Roca, A. (1994). "Rezago relativo y creciente integración, 1950-1994", *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte.
- Meisel Roca, A. (1997). "¿Por qué Colombia no ha tenido hiperinflación? Los determinantes de una política económica estable", *Revista del Banco de la República*.

- Meisel Roca, A. (2009). “Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950”, incluido en este volumen.
- McGreevey, W. P. (1982). *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Bogotá, Tercer Mundo Editores.
- Myrdal, G. (1976). “Trade as a Mechanism of International Inequality”, en Gerald M. Mier, *Leading Issues in Economic Development*, USA, Oxford University Press.
- Nieto Arteta, L. E. (1997). *El café en la sociedad colombiana*, Bogotá, El Áncora Editores.
- North, D. C. (1955). “Location Theory and Regional Economic Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. LXIII, núm. 3.
- North, D. C. (1966). *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*, USA, W.W. Norton.
- Pardo, A. (1972). *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.
- Posada Carbó, E. (1987). *Invitación a la historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio de Barranquilla.
- Posada Carbó, E. (1994). “Progreso y estancamiento, 1850-1950”, *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte.
- Posada Carbó, E. (1996). *The Colombian Caribbean: A Regional History, 1870-1950*, USA, Oxford University Press.
- Ripoll de Lemaitre, M. T. (1997). “El Ingenio Central Colombia: inicios de la industrialización en el Caribe Colombiano”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Sojo Zambrano, J. R. (1955). *Barranquilla: una economía en expansión*, Barranquilla, Editorial Mejoras.
- Watkins, M. H. (1963). “A Staple Theory of Economic Growth”, *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. XXIX, núm. 2.

La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957

I. Introducción

A COMIENZOS DEL SIGLO XX, Barranquilla era la ciudad colombiana con el mayor crecimiento demográfico. A su vez tenía una economía muy dinámica, era el principal puerto colombiano, la tercera ciudad del país en población y su ingreso per cápita era uno de los más altos de Colombia. Ello permitió que se empezara a desarrollar un dinámico sector industrial local que vendía sus productos por todo el país.

La empresa más representativa del éxito industrial barranquillero fue la Fábrica de Tejidos Obregón, que inició operaciones en 1910. Los hermanos Obregón Arjona eran hijos de un próspero comerciante samario que se había trasladado a Barranquilla, poco después de que la comunicación por ferrocarril con Sabanilla la consolidó como el primer puerto del país.

Desde mediados de la década de 1930, la Fábrica de Tejidos Obregón entró en un proceso de estancamiento relativo que también la hace paradigmática de lo que pasó con la industria barranquillera por esa época¹. Es decir, que el estudio detallado de la evolución de esta empresa es de gran importancia para la historia empresarial regional y para el análisis del desarrollo económico costeño en la primera mitad del siglo XX. Por lo tanto, también es pieza clave para entender los orígenes del rezago económico del Caribe colombiano.

En la historiografía económica colombiana la Fábrica de Tejidos Obregón, FTO, captó la atención, desde 1972, cuando en una tesis doctoral en economía del Massachusetts Institute of Technology se refirió su suerte final. La tesis de Chu se concentró en la experiencia de la industria de Argentina y Colombia entre 1930 y 1945 y fue hecha con rigor analítico y solidez cuantitativa. Paradójicamente, al tratar de poner algunos ejemplos específicos Chu se desvió del rigor que mostró

¹ Al respecto véase Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos sobre historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993.

en el análisis agregado e hizo una incursión en la sociología empresarial con muy pocas observaciones y con los testimonios de solo unos cuantos informantes. En el caso de la Fábrica de Tejidos Obregón, FTO, Chu se limitó a entrevistar a una sola persona, y sobre esa base construyó una explicación ad hoc, que entra en contradicción con los hechos que aquí narramos. Simplificando mucho, se puede decir que de acuerdo con Chu la razón por la cual la FTO dejó de ser rentable fue que las nuevas generaciones de la familia propietaria no tenían interés en el negocio y se fueron a vivir cómodamente en Europa, dejando toda la responsabilidad en las manos de sus empleados. En la mayoría de los trabajos posteriores se aceptaron los argumentos de Chu. Por ejemplo, eso fue lo que hizo Santiago Montenegro en su libro *El arduo tránsito a la modernidad: historia de la industria textil colombiana en la primera mitad del siglo XX*, al igual que Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón, en su trabajo sobre la elite empresarial e industrial barranquillera. Una excepción a la tendencia anterior fue Eduardo Posada Carbó, quien en su libro de 1998, *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, se apartó de la tesis de Chu. En su opinión tres factores le fueron restando competitividad a la industria barranquillera en relación con la del interior, en las décadas de 1930 y 1940: mayores costos de producción debido a problemas laborales, el limitado mercado regional y las dificultades de transporte. Sobre el primer argumento señalaremos que la evidencia empírica no revela que en Barranquilla los costos de la mano de obra fueran mucho mayores a los de las ciudades del interior. En relación con la estrechez de los mercados, habría que explicar por qué razón ésta no fue un obstáculo para el éxito de la FTO en las décadas de 1910 y 1920 y si lo fue después. Por último, con respecto a los costos de transporte, coincidimos con Posada en que estos adquirieron una creciente importancia a partir de la década de 1930 y fueron uno de los componentes, pero no el principal en la decadencia de la FTO. Por último, es bueno resaltar que en lo que estamos completamente de acuerdo con Posada Carbó es en que las causas para la pérdida de competitividad de la FTO hay que buscarlas en factores objetivos y no en explicaciones ad hoc sobre la supuesta superioridad de la mentalidad del empresariado antioqueño.

Aunque al repasar los argumentos de Chu uno podía intuir que éstos eran empíricamente muy frágiles, la inexistencia de los archivos de la FTO hacía que fuera difícil refutarlos de manera contundente. Por esa razón, consideramos de la mayor importancia el reciente hallazgo de los diarios del ingeniero catalán Ramón Carreras Arimany, quien trabajó en la FTO entre 1932 y 1934. Ese documento, que hasta ahora era desconocido por los historiadores económicos, pues estaba en manos de los descendientes, nos ha servido para conocer

detalles del funcionamiento técnico de la planta en su día tras día, los cuales han servido para rebatir las ideas simplistas de Chu sobre cómo fue la dirección de la fábrica y el papel de los hijos de Evaristo Obregón Díaz Granados.

En la siguiente sección, se hace un breve repaso de la actividad económica de la familia Obregón antes de radicarse en Barranquilla. Luego se estudia la evolución de la fábrica en sus primeros años, cuando aún era exitosa. A continuación se discuten los años 1932-1934, haciendo uso de los diarios de Ramón Carreras Arimany. Ellos nos brindan una radiografía incomparable de lo que sucedía en la textilera por esa época. Le sigue el análisis de los años 1935-1957, período en que ya la empresa había perdido su empuje inicial. La sección siguiente utiliza la evidencia presentada para discutir las diferentes tesis que se han presentado sobre las causas del “fracaso” de la Fábrica de Tejidos Obregón. En la sección final, se concluye.

II. La actividad comercial de la familia Obregón antes de 1910

La familia Obregón se asentó en Barranquilla a comienzos de la década de 1870². Desde la inauguración de la línea de ferrocarril Sabanilla-Barranquilla la ciudad vivía un crecimiento económico y demográfico que atrajo a extranjeros, cartageneros y habitantes de las sabanas de Bolívar y de Santa Marta. Entre las familias samarias que migraron a la ciudad por esa época estaban los Fergusson, Noguera, de Mier, Vengoechea, Abello, Alzamora, Salcedo, Obregón, Arjona y Ujueta.

El fundador de la familia Obregón en Santa Marta fue el comerciante español Gregorio Obregón Bustamante, quien llegó a ese puerto a fines del siglo XVIII (véase Ilustración 1). Allí se casó con la cartagenera Petrona Ujueta Bisais. De esa unión nacieron 12 hijos de los cuales 9 llegaron a una edad adulta.

Evaristo Obregón Díaz Granados, el padre de los Obregón barranquilleros, los Obregón Arjona, era samario como lo fue su padre, el comerciante Andrés Obregón Ujueta. En 1872 migró a Barranquilla para dedicarse al comercio de exportación e importación. Se casó en 1875 con la cienaguera Isabel Arjona Sarda.

Cuando se fundó el Banco de Barranquilla, en lo que participaron los principales comerciantes de la ciudad, Evaristo Obregón D. no apareció entre los socios. Sin embargo, ya en 1889 era uno de los accionistas y en 1899 uno de sus hijos mayores, Andrés, era miembro de la Junta Directiva³.

² En 1888 murió en Barranquilla el comerciante Andrés Obregón Ujueta a la edad de 63 años. Es posible que en 1872, hubieran llegado a Barranquilla tanto Evaristo Obregón Díaz Granados, lo cual está documentado, como Andrés Obregón Ujueta, padre del anterior, lo cual no está registrado.

³ Banco de Barranquilla. *Informes y balance general*, Barranquilla, Imprenta Americana, 1889 y 1899.

De acuerdo con el registro de los pagos de impuesto a la renta que hicieron los principales empresarios de Barranquilla en 1877, el negocio de Evaristo Obregón D. era apenas de mediano tamaño⁴. En efecto canceló 100 pesos, mientras que 19 comerciantes pagaron más de esa suma. El que más pagó fue Esteban Márquez, quien entregó 600 pesos.

Aunque la actividad económica principal de Evaristo Obregón Díaz Granados, EOD, era el comercio exterior, se involucró también en otras actividades. De acuerdo con el historiador Sergio Paolo Solano, cuando se creó la Compañía Colombiana de Transportes, EOD se hizo socio y fue su director durante algún tiempo⁵.

Evaristo Obregón Díaz Granados hizo una primera incursión en la industria cuando en 1901 estableció la fábrica de jabones “La Costeña”⁶. Inicialmente estaba en un pequeño local y luego, en 1903, se mudó para unas instalaciones más adecuadas.

En 1905 se fundó el Banco Comercial de Barranquilla, en el cual participaron los principales comerciantes y empresarios de la ciudad en la época. EOD fue una de las personas que compró más acciones, un total de 20, y sólo la Compañía de Transporte, que adquirió 500, de la cual EOD también era accionista, lo superó⁷.

Evaristo tuvo negocios en el sector ganadero y agrícola. En 1908, por ejemplo, tenía sembradas 100 hectáreas de banano en el Departamento del Magdalena⁸.

Hacia 1909, Evaristo Obregón Díaz Granados tenía ya un buen capital, y unos hijos mayores que habían estudiado ingeniería en Inglaterra. Eso lo impulsó para promover la instalación de una fábrica de tejidos de algodón en Barranquilla. Evaristo alcanzó a participar en el proceso de escogencia y compra de los telares ingleses que se importaron para ese efecto, pero nunca los vio en funcionamiento, pues murió el 9 de octubre de 1909 en París. En su partida de defunción se informa que su ocupación era la de rentista, lo cual indica que ya sus hijos mayores habían tomado las riendas de los negocios familiares⁹.

⁴ *Diario de Bolívar*, 1877, Cartagena, p. 70.

⁵ “Evaristo Obregón”. *Historia, general de Barranquilla. Personajes*, tomo 2, Barranquilla, Academia de la Historia de Barranquilla, 1995, p. 127.

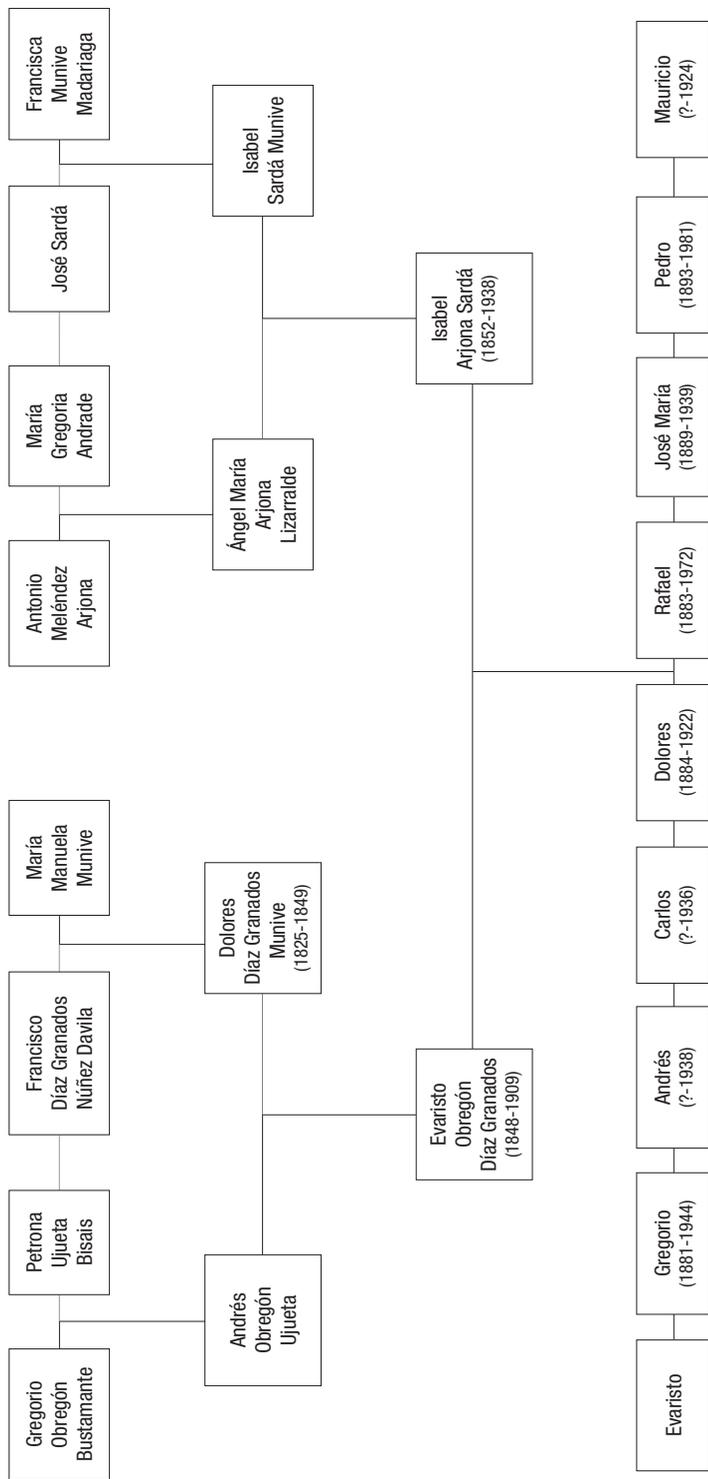
⁶ *La Nación*, Barranquilla, núm. 956, 23 de julio, 1917.

⁷ Banco Comercial de Barranquilla, *Banco Comercial de Barranquilla, decano de los bancos de la ciudad*, Barranquilla, Editorial Mejoras, 1955, pp. 11-13.

⁸ Posada, óp. cit., p. 107.

⁹ José Nieto. *Barranquilla en blanco y negro*, tomo 1, Barranquilla, Editorial Mejoras, 2005, p. 275.

Ilustración 1. Genealogía de los Obregón Arjona



Fuente: *Genealogías de Santa Fe de Bogotá*, tomo VI, Gente Nueva Editorial, 1998, y Mausoleo de la familia Obregón en el Cementerio Universal, Barranquilla.

III. La Fábrica de Tejidos Obregón en su primera etapa, 1910-1932

El 25 de octubre de 1910 inició operaciones en Barranquilla la Fábrica de Tejidos Obregón, una moderna planta de producción textil¹⁰. Aunque su gestor fue el comerciante EOD, le correspondió ponerla en operación a sus hijos mayores, Rafael, Mauricio, Gregorio, Evaristo, Andrés y Carlos. Rafael había estudiado ingeniería en Inglaterra. La contratación de la maquinaria la hizo en Inglaterra Evaristo Obregón Díaz Granados, antes de morir en 1909 en París. La fábrica era propiedad de la empresa comercial Evaristo Obregón y Compañía. En 1910 pasaron a ser socios de esa firma Isabel Arjona, viuda de Obregón, sus hijos mayores, Rafael, Mauricio, Evaristo, Gregorio, Andrés, Carlos, Dolores y sus hijos menores, José María y Pedro Manuel¹¹.

Pedro había terminado en 1909 el bachillerato en Stonyhurst, en Inglaterra, al igual que varios de sus hermanos (algunos miembros de la siguiente generación de los Obregón también se educaron allí) y se preparaba para entrar a Oxford para estudiar ingeniería eléctrica. Sin embargo, la muerte de su padre en París a fines del mismo año trastornó sus planes y regresó a Colombia¹². Por esa razón, estuvo vinculado a la empresa textil de su familia casi desde el comienzo. En 1918, por ejemplo, los administradores eran sus hermanos Gregorio, Rafael y Mauricio, mientras Pedro era el representante legal.

La persona más importante en la vida de la Fábrica de Tejidos Obregón fue Rafael Obregón Arjona (1883-1972), pues además de haber hecho estudios de ingeniería en Inglaterra, vivió todas las etapas de la empresa, desde su gestación hasta su liquidación. De los otros fundadores, Mauricio estaba muy joven en 1910, pues tenía 17 años. Como murió en 1924, su papel en la marcha de la empresa fue limitado, aunque estuvo entre los primeros administradores, con Rafael y Gregorio.

Gregorio inicialmente estuvo muy vinculado a la fábrica. Luego se radicó en Barcelona y vivió en París entre 1914 y 1921. Además, fue diplomático en varios países. En 1938 era ministro plenipotenciario de Colombia ante la Liga de Naciones en París. En Francia estuvo como diplomático durante parte de la Segunda Guerra Mundial. Gregorio murió en Nueva York en 1944¹³.

¹⁰ “La importante Fábrica de Hilados y Tejidos Obregón”, *Mundo al Día*, s. f., pp. 30-31.

¹¹ Isabel Arjona de Obregón tuvo doce hijos, de los cuales nueve alcanzaron la mayoría de edad, Pedro Obregón. *Obregón ¿Siempre fue un genio?*, Bogotá, Grijalbo, 1995, p. 29.

¹² *Ibid.*, p. 36.

¹³ League of Nations, *Treaty Series*, No. 4694, “International Act Concerning Intellectual Co-operation”, Paris, December 3, 1938, p. 253.

Carlos se radicó en Bogotá donde tenía una importante casa de comercio, Carlos Obregón y Compañía. Era considerado uno de los empresarios más importantes de la capital. Por esa razón, Edwin W. Kemmerer se reunió con Obregón el 26 de marzo de 1923, cuando le dio a conocer al asesor financiero norteamericano algunos aspectos de la actividad mercantil local¹⁴. Carlos Obregón & Cía. actuaba de agente comercial de la Fábrica de Tejidos Obregón en Bogotá y Cali. Carlos murió el 7 de enero de 1936 en Bogotá¹⁵. Tres hermanos Obregón Arjona nunca se involucraron en la marcha de la fábrica: Andrés, Dolores y José María.

Andrés Obregón Arjona nunca estuvo directamente vinculado con el manejo de la Fábrica de Tejidos Obregón, FTO. Sin embargo, fue socio de ésta hasta su muerte. En 1935, era propietario de 732 acciones de un total emitido de 10.000¹⁶. La razón para mantenerse alejado de la fábrica de tejidos era que hasta 1915 su actividad principal fue la administración de la Fábrica de Jabones La Costeña, de la cual era propietario¹⁷. La Costeña había sido fundada en 1901 por Evaristo Obregón Díaz Granados. En 1915, Andrés se radicó en Barcelona, España, donde se casó con María Roses Ibotson, hermana de la esposa de Pedro Obregón A. En 1917, La Costeña producía 100 toneladas mensuales de jabón¹⁸. Todavía en 1928 la fábrica de jabones era de su propiedad¹⁹. Murió en París, en 1938, sin descendencia.

Al igual que Andrés, los hermanos Dolores y José María tuvieron poco que ver con la FTO. No hay evidencia que José María hubiera trabajado alguna vez en ella, pues se había radicado desde muy joven en Bogotá. Ni en 1918 ni en 1935 apareció en la lista de accionistas de la FTO²⁰. En cuanto a Dolores Obregón Arjona, murió joven y en 1935 sus tres hijos, Dolores, Isabel y Andrés, sólo tenían el 2,78% de las acciones de la fábrica²¹.

¹⁴ Adolfo Meisel Roca et ál. (comps.). *Kemmerer y el Banco de la República*, Bogotá, Banco de la República, p. 129. Carlos murió en Bogotá en 1936, pp. 179-184.

¹⁵ *Revista Credencial Historia*, núm. 207, marzo de 2007.

¹⁶ Escritura pública núm. 1465, 30 de diciembre, 1935, “Reforma de los estatutos de la Fábrica de Tejidos Obregón”, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

¹⁷ *Guía comercial, industrial y general de Barranquilla*, Barranquilla, Imprenta a Vapor del Progreso, 1917.

¹⁸ *La Nación*, núm. 956, Barranquilla, 23 de julio de 1917.

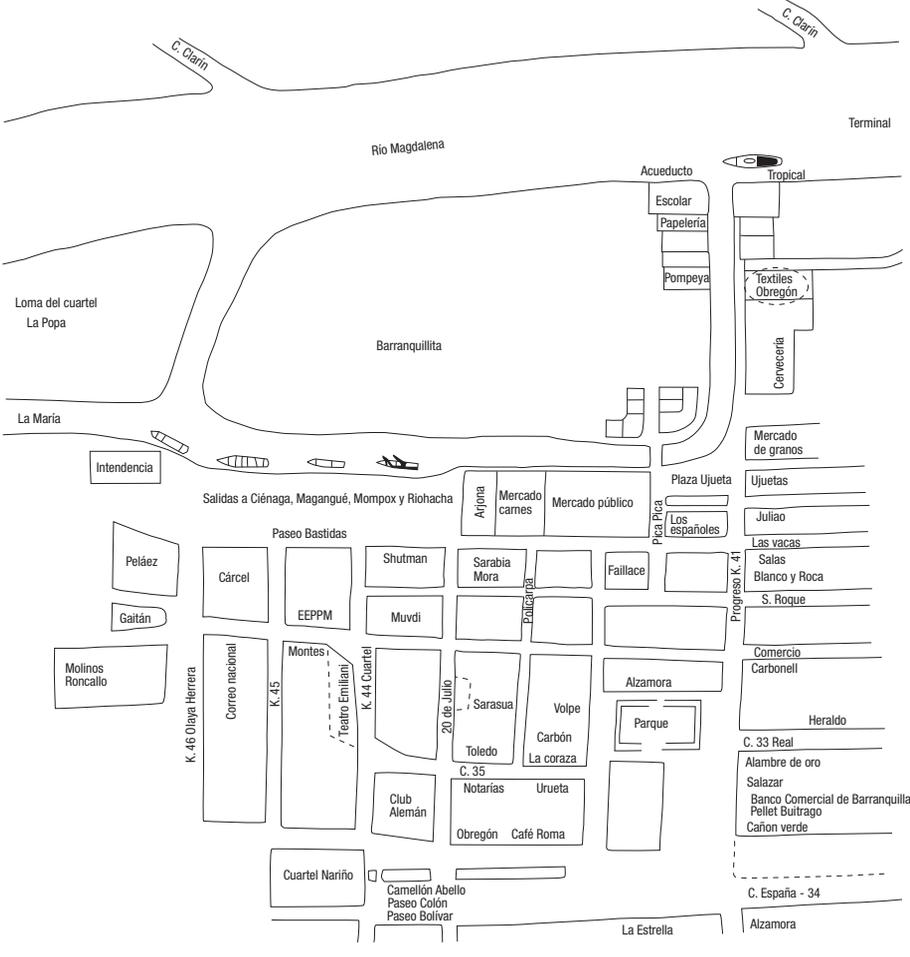
¹⁹ Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla. *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, Barranquilla, Editorial Enrique Rasch Isla, 1928, p. 248.

²⁰ Escritura pública núm. 640. “Protocolización del Acta de la Junta General de Accionistas de la Fábrica de Tejidos Obregón”, 10 de mayo de 1918, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

²¹ Escritura pública núm. 1465, “Reforma de los estatutos de la Fábrica de Tejidos Obregón”, 30 de diciembre de 1935, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

Nos hemos detenido en detalle en el análisis de la relación de los hermanos Obregón Arjona con la FTO, pues en una familia tan grande es claro que no todos podían, o querían estar, en el negocio. Además, debido a las grandes diferencias de edades entre ellos, esa vinculación cambió a través del tiempo.

Ilustración 2. Plano de ubicación de la Fábrica Tejidos Obregón



Fuente: Jacinto Sarasua, *Recuerdos de Barranquilla*, Barranquilla, Editorial El Cid, 1998, p. 12.

El lugar escogido para la ubicación de la Fábrica de Tejidos Obregón era privilegiado para efectos de recibir la materia prima y sacar el producto final. Estaba en el corazón mismo de la actividad industrial de la Barranquilla de comienzos del siglo XX. El lote estaba en el sector de La Loma, sobre el ángulo formado por el Caño Arriba, que desemboca en el río Magdalena, y el caño de

la Ahuyama (véase Ilustración 2)²². Hasta la puerta misma de la fábrica podían llegar las canoas que traían la leña de mangle que se usó inicialmente como combustible para las calderas (más adelante se usó oil)²³. También se podía desembarcar el algodón que venía del Departamento del Magdalena o de las riberas del Departamento del Atlántico. Así mismo, se embarcaban las telas que se distribuían a través del río Magdalena para todo el territorio nacional.

Hacia 1920, en la desembocadura del caño Arriba estaban los tanques de la Tropical Oil Company. Luego venía la Fábrica de Tejidos Obregón, la Empresa de Energía Eléctrica de los Obregón y la Cervecerías Barranquilla y Bolívar S.A. de Alberto Osorio. Más adelante Mario Santodomingo adquirió esta última empresa y la convirtió en la base de su fortuna.

Cuadro 1. Capacidad instalada de la Fábrica de Tejidos Obregón (1910-1943)

Año	Telares	Obreros
1910	72	
1913	200	400-500
1916	300	450
1917	312	600
1924	400	600
1933	400	600
1935	400	600
1941	550	600
1943	580	916

Nota: el dato de obreros de 1943 incluye también a los empleados.

Fuentes:

- (1) 1910, Eduardo Posada Carbó. *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República, 1988, p. 235.
- (2) 1913, G.T. Milne. *Report to the Board of Travel on the Conditions and Prospects of British Trade in Central America, Colombia and Venezuela*, London, T. Fisher and Unwin, 1913, p. 132.
- (3) 1916, *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, 1916, Bogotá, p. xcxi, República de Colombia.
- (4) 1917, *Libro azul de Colombia*, Bogotá, 1918.
- (5) 1924, Luis Ospina Vásquez. *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*, Medellín, Editorial Oveja Negra, 1974, p. 475.
- (6) 1933, Santiago Montenegro. *El arduo tránsito hacia la modernidad: historia de la industria textil colombiana durante la primera mitad del siglo xx*, Bogotá, Norma, Universidad de Antioquia, 202, p. 75.
- (7) 1941, Alirio Bernal. *Barranquilla industrial*, Barranquilla, 1942, p. 44.
- (8) 1943, Eduardo Posada Carbó. *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Barranquilla, Cede, Bogotá, 1987, p. 97.
- (9) 1935, Contraloría General de la República. *Geografía Económica de Colombia, Atlántico*, tomo II, Bogotá, 1936, p. 158.

²² *La Nación*, núm. 956, Barranquilla, 23 de julio de 1917.

²³ Jacinto Sarasua. *Recuerdos de Barranquilla*, Barranquilla, Editorial El Cid, 1988, p. 15.

Desde su inicio en 1910, con sólo 72 telares, la Fábrica de Tejidos Obregón se expandió muy rápidamente hasta alcanzar a tener 400 telares y 600 obreros (véase Cuadro 1). A mediados de la década de 1913 era la principal textilera del país²⁴ y conservó esa posición hasta aproximadamente 1932.

Inicialmente la Fábrica de Tejidos Obregón no tenía personería jurídica propia sino que era propiedad de la empresa Evaristo Obregón y Compañía. Una escritura pública de 1910, muestra que sólo tres de los hermanos mayores estaban involucrados individualmente como socios de la firma. En efecto, en ese año se acordó que las utilidades de la empresa familiar se repartirían así: 40% Isabel Arjona de Obregón, 25% Evaristo Obregón Arjona, 25% Gregorio Obregón Arjona y 10% Andrés Obregón Arjona²⁵.

Los Obregón se involucraron en otros negocios como resultado de los encadenamientos hacia atrás de su empresa textilera. Uno de ellos fue la venta de energía eléctrica que producían con la planta que habían instalado para suministrarle este fluido a la fábrica. Esa planta eléctrica quedaba al lado de la fábrica, sobre el Caño Arriba. En 1909, Evaristo Obregón y Compañía firmó un contrato para “dar en venta a la Compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla, el alumbrado eléctrico público y privado y la fuerza eléctrica que esta Compañía necesita en todo el radio del municipio...”²⁶. La Compañía de Energía Eléctrica también era de propiedad de los Obregón. Ese negocio eléctrico lo conservaron hasta 1928, cuando lo vendieron a la Electric Bond & Sherer Company²⁷.

Otro negocio que surgió a raíz de los encadenamientos hacia atrás de la FTO fue la siembra de algodón. Los Obregón se involucraron directamente en el cultivo y en la promoción, por medio de la entrega gratuita de semilla a los campesinos y dándoles asistencia técnica.

El 17 de diciembre de 1914 varios de los socios de la FTO constituyeron en Barranquilla la Compañía Agrícola y Comercial. Éstos fueron Evaristo, Gregorio y Andrés Obregón Arjona. Dos colaboradores suyos también participaron con una acción cada uno (véase Cuadro 2).

²⁴ G. T. Milne. *Reports to the Board of Trade on the Conditions and Prospects of British Trade in Central America, Colombia, and Venezuela*, London, T. Fisher and Unwin, 1913, p. 132.

²⁵ Escritura pública núm 26, 11 de enero de 1910, Barranquilla, Notarias, Archivo Histórico Departamental.

²⁶ Escritura pública núm. 862, 23 de diciembre de 1909, Barranquilla, Notarias, Archivo Histórico Departamental.

²⁷ Alirio Bernal. Barranquilla, *Barranquilla industrial*, s. e., 1942, p. 15.

Cuadro 2. Socios de la Compañía Agrícola y Comercial (1914)

Nombres	Número de acciones
Evaristo Obregón A.	15
Gregorio Obregón A.	14
Andrés Obregón A.	14
José M. Goenaga	1
Fernando Pérez	1
Total	45

Fuente: Escritura pública núm. 1584. "Constitución de la Compañía Agrícola y Comercial", 17 de diciembre de 1914, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

De acuerdo con la escritura de constitución la Compañía Agrícola Comercial: "... tiene por objeto dedicarse a la labranza o cultivo de la tierra, comprar y vender fincas rurales y urbanas, dar y recibir dinero al interés, negociar en ganado y en general toda clase de operación lícita de comercio"²⁸. Sin embargo, la principal motivación de los hermanos Obregón para crear esta empresa era poder cultivar algodón para el consumo de la FTO y, de esa manera, no tener que importar esa materia prima, que por ser voluminosa tenía altos costos de transporte. En esa actividad del cultivo del algodón, los Obregón fueron pioneros en Colombia y bastante exitosos.

Por esa razón, la Compañía Agrícola y Comercial compró tierras aptas para cultivar algodón, ubicadas en los departamentos del Atlántico y Magdalena. En 1914, la Compañía Agrícola y Comercial le compró a Evaristo Obregón y Compañía un grupo de terrenos urbanos y rurales, dentro de los cuales se destacaban los terrenos de La Sierra, un predio de 1.264 hectáreas ubicado cerca de Sabanalarga²⁹. Para 1923, la FTO estaba consumiendo un 20% de algodón sembrado en terrenos de la familia y el restante 80% lo obtenían de otros cultivadores de la costa Caribe³⁰.

Hacia 1935, la FTO consumía unas 335.000 arrobas de algodón al año, de las cuales casi siempre se proveían de la producción de la costa Caribe. Buena parte del consumo lo cubrían con lo que producían en su finca ubicada en Remolino, Magdalena³¹. De allí se llevaba el algodón por el río Magdalena hasta la

²⁸ Escritura pública núm. 1545. "Constitución de la Compañía Agrícola y Comercial", 17 de diciembre de 1914, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

²⁹ Escritura pública núm. 1584. "Venta de Evaristo Obregón y Compañía a la Compañía Agrícola y Comercial", 24 de diciembre de 1914, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

³⁰ Adolfo Meisel Roca et ál. (comps.). *Kemmerer y el Banco de la República*, Bogotá, Banco de la República, p. 129.

³¹ Contraloría General de la República. *Geografía económica de Colombia, Atlántico*, tomo II, Contraloría General de la República, Bogotá, 1936, p. 103.

puerta de la fábrica. La viajera norteamericana Kathleen Romoli, quien estuvo en Barranquilla hacia 1939, comentó luego³²:

Al visitar la fábrica Obregón... se obtiene un curso completo sobre algodón en una sola lección. Toma los bultos en un extremo, directamente desde las canoas amarradas fuera de la entrada al caño, y del otro extremo de éste salen toda clase de artículos, desde géneros sencillos o de fantasía, en piezas, hasta ropa interior de punto. Desde el momento interior de punto. Desde el momento en los fardos de algodón crudo se vacían y varios cuerpos extraños, como piedras, hierro viejo y piezas viejas de máquinas de coser son extraídos de su interior en hileras apretadas, hasta que las mercaderías terminadas son apiladas, listas para su transporte por cuenta del comprador, todo se hace bajo un solo techo. En resumen, significa eso la tarea de pesar, secar, desmotar, embalar, limpiar, cardar, hilar, aparejar, tejer, teñir, blanquear, satinar, inspeccionar y enfardar.

La marcha de la FTO durante los primeros años fue muy promisoria. G. T. Milne, un funcionario inglés que estuvo en Barranquilla en 1913, comentó favorablemente sobre esta empresa³³:

Probablemente la empresa textil más importante del país es la de los señores Obregón de Barranquilla, quienes controlan la planta eléctrica local, que también le suministra energía a la textilera. La empresa empezó hace unos 2½ años y tiene unos 200 telares. Las plantas eléctricas y de tejidos, que son de fabricación inglesa, se operan conjuntamente y tienen entre 400 y 500 obreros. En la textilera casi todo el trabajo se hace por piezas, siendo los pagos diarios por una jornada de diez horas de 75 centavos oro. Aunque hay unas 100 mujeres contratadas, el trabajo de los niños se considera más satisfactorio.

En 1914, la FTO se constituyó como sociedad anónima³⁴. Se expidieron un total de 100 acciones por un valor total \$ 10.000 oro. Esas acciones fueron adquiridas por cuatro de los hermanos Obregón, con 24 cada uno, y cuatro allegados de la familia en diferentes negocios, con una acción cada uno (véase Cuadro 3).

³² Kathleen Romoli. *Panorama de una gran democracia*, Buenos Aires, Editorial Claridad, 1944, p. 221.

³³ G. T. Milne. *Report to the Board of Trade on the Conditions and Prospects of British Trade in Central America, Colombia, and Venezuela*, London, T. Fisher Unwin, 1913, p. 132.

³⁴ Escritura pública núm. 658, 1 de junio de 1914. "Constitución de la Fábrica de Tejidos Obregón", Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

La composición accionaria muestra que casi desde un principio sólo una parte de los Obregón Arjona estuvieron vinculados a la fábrica como propietarios.

Ese mismo año, un funcionario del Departamento de Comercio de Estados Unidos hizo un recorrido por Colombia para evaluar el tamaño de sus mercados y presentó un informe en el cual se refirió a la FTO³⁵:

En Barranquilla una empresa textil grande, que tiene maquinaria inglesa, produce de 16.000 a 20.000 yardas de productos de algodón diariamente y espera duplicar esto con unas adiciones a su planta.

Cuadro 3. Composición accionaria de la Fábrica de Tejidos Obregón S. A. (1914)

Nombres	Número de acciones
Andrés Obregón Arjona	24
Evaristo Obregón Arjona	24
Gregorio Obregón Arjona	24
Mauricio Obregón Arjona	24
Fernando Pérez	1
José María Goenaga	1
Luis Armenta	1
Néstor Simmonds	1
Total	100

Fuente: Escritura pública núm. 658, 1 de junio de 1914, "Constitución de la Fábrica de Tejidos Obregón", Barranquilla, Notarías, Archivos Histórico Departamental.

En 1916, la FTO tenía 300 telares y 450 obreros³⁶. La capacidad instalada seguía expandiéndose, especialmente por la fuerte demanda que se presentó durante la Primera Guerra Mundial, debido a la mermada capacidad de exportación de Europa y Estados Unidos³⁷. Ese crecimiento de la demanda llevó a que la FTO ampliara tanto su capital como el número de hermanos Obregón Arjona que eran accionistas. En efecto, en 1918 se elevó a un millón quinientos mil pesos el capital de la sociedad. Antes de eso la composición accionaria incluía a seis de los hermanos así como a la madre, Isabel S. de Obregón³⁸.

³⁵ Department of Commerce. *South America as an Export Field*, Special Agents Series, No. 81, Washington, 1914, p. 136.

³⁶ Ministro de Hacienda. *Informe del ministro de hacienda al Congreso*, Bogotá, 1916, p. XCXI.

³⁷ P. L. Bell. *Colombia a Commercial and Industrial Handbook*, Department of Commerce, Special Agents Series, No. 206, Washington DC, 1921, p. 200.

³⁸ Escritura pública núm. 640, 10 de mayo de 1918. "Protocolización del Acta de Junta General de Accionistas de la Fábrica de Tejidos Obregón", Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

Es decir, desde 1914 habían ingresado como accionistas tanto la madre como Rafael y Pedro, dos de los hermanos menores (véase Cuadro 4).

En 1919 empezó a funcionar la sección de hilandería de la FTO y dejaron, por lo tanto, de importar la hilaza. Un informe británico de 1922 describió a la FTO como: "... una empresa moderna y bien administrada, propiedad de una familia de colombianos quienes han tenido mucha experiencia en el comercio con Lancashire"³⁹.

Cuadro 4. Composición accionaria de la Fábrica de Tejidos Obregón S. A. (1918)

Nombres	Número de acciones
Andrés Obregón Arjona	345
Evaristo Obregón Arjona	500
Gregorio Obregón Arjona	158
Mauricio Obregón Arjona	950
Pedro Manuel Obregón Arjona	250
Rafael Obregón Arjona	950
Isabel A. de Obregón	725
José María Goenaga	1
Total	3.879

Nota: estas acciones representaban más de las 2/3 partes de las emitidas.

Fuente: Escritura pública núm. 640, 10 de mayo de 1918. "Protocolización del Acta de la Junta General de Accionistas de la Fábrica de Tejidos Obregón", Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

Para 1927, la composición de los accionistas de la FTO no había cambiado mucho. Los hermanos Obregón Arjona (Rafael, Andrés, Evaristo, Gregorio y Pedro Manuel) seguían teniendo la mayoría de las acciones (véase Cuadro 5). Después de 1918 había entrado la firma Carlos Obregón y Cía. con la compra del 7,2% de las acciones y dejó de ser accionista Mauricio, pues murió en 1924.

La década de 1920 fue la de mayor crecimiento de la economía colombiana en el siglo XX. En el quinquenio 1925-1929 el producto interno bruto creció a una tasa anual promedio de 7,2%. Por varias razones la industria manufacturera tuvo un desempeño menos favorable que el resto de la economía, alcanzando

³⁹ United Kingdom, Department of Overseas Trade. *Report on the Finance, Industry, and Trade of the Republic of Colombia*, London, 1922, p. 14, citado por Eduardo Posada Carbó. *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República/El Áncora Editores, 1998, p. 236.

una tasa anual promedio de sólo 4,05% entre 1925 y 1930⁴⁰. En el caso de la producción textil la situación fue peor, pues entre 1925 y 1929 su producción cayó a una tasa anual de -10,3%⁴¹.

Cuadro 5. Composición accionaria de la Fábrica de Tejidos Obregón S. A. (1927)

Nombres	Número de acciones
Rafael Obregón Arjona	950
Isabel A. de Obregón	570
Evaristo Obregón Arjona	520
Andrés Obregón Arjona	366
Gregorio Obregón Arjona (en representación suya y de sus hijos Gregorio, Andrés, Julia, Isabel, Josefina y Elena)	772
Carlos Obregón y Cía.	290
Paccini y Puccini	142
Andrés Clemente Londoño Obregón	40
María Isabel Londoño Obregón	40
Dolores Victoria Londoño Obregón	39
Pedro Manuel Obregón Arjona	270
Herman Wolf	1
Aurelio Consuegra	1
Edward Hughes	1
Total	4.002

Fuente: Milton Zambrano. *El desarrollo del empresariado en Barranquilla, 1880-1945*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998, pp. 175-176.

El factor principal que explica el menor crecimiento de la industria manufacturera entre 1925 y 1929 fue el aumento que tuvieron en ese período las importaciones de manufacturas extranjeras. La razón para ese aumento de las importaciones de manufacturas fue que el *quantum* de las exportaciones colombianas en esos años se incrementó en 70% y, por lo tanto, se aumentó la capacidad importadora⁴². Otro factor que contribuyó para aumentar la capacidad importadora fue el ingreso de los 25 millones de la indemnización que Estados Unidos pagó por Panamá y el gran influjo de préstamos externos

⁴⁰ Albert Berry. “A Descriptive History of Colombian Industrial Development in the Twentieth Century”, en Albert Berry (ed.). *Essays on Industrialization in Colombia*, Tempe, Center for Latin American Studies, University of Arizona, 1983, p. 31.

⁴¹ Berry, óp. cit., p. 31.

⁴² David Chu. “The Great Depression and Industrialization in Latin America: Response to Relative Price Change in Argentina and Colombia, 1930-1945”, Ph.D. Dissertation, Yale University, 1972, p. 8.

que se dieron entre 1925 y 1929⁴³. Toda esta abundancia de dólares llevó a la revaluación del peso colombiano. En efecto, la tasa de cambio real cayó de un índice de 100 a 53 en 1929⁴⁴. Como resultado se abarataron los textiles extranjeros y se estancó la industria nacional.

La situación se agravó a finales de 1929 con el comienzo, a nivel internacional, de la Gran Depresión, lo cual ocasionó una contracción del PIB y del comercio exterior mundial. Uno de los resultados de todo esto fue que la capacidad instalada de las principales firmas textiles colombianas, incluida la de los Obregón, no creciera en el período 1925-1932. De acuerdo con Santiago Montenegro de 1926/7 a 1932/3, la capacidad instalada de telares de la fábrica de Bello no cambió nada, como tampoco lo hizo en Rosellón, Samacá y Obregón⁴⁵. Estas cuatro firmas tenían en 1932/3 el 64,3% de los telares de la industria textil colombiana⁴⁶.

Un informe de la sucursal de Barranquilla del Banco de la República correspondiente al tercer trimestre de 1929 señaló que⁴⁷:

La depresión actual ha aumentado en esta ciudad durante el presente trimestre, debido a la merma de las importaciones y a ciertas circunstancias especiales... Como consecuencia de la situación ha venido el licenciamiento de obreros, y es probable que ya haya más de 5.000. La Fábrica de Tejidos Obregón ya funciona solamente en las mañanas, quedando sus obreros con medio sueldo, y algunas otras fábricas y empresas han adoptado el mismo procedimiento, mientras que las demás han venido rebajando los jornales.

La única firma productora de tejidos de algodón localizada en Barranquilla que sobrevivió a la revaluación de fines de la década de 1920, y luego a la Gran Depresión, fue la Fábrica de Tejidos Obregón, lo cual podría ser evidencia de la capacidad empresarial de sus propietarios. En 1926, en Barranquilla, había un

⁴³ Adolfo Meisel Roca et ál. *El Banco de la República. Antecedentes, evolución y estructura actual*, Bogotá, Banco de la República, 1990, p. 281.

⁴⁴ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.). *El rezago de la costa Caribe colombiana*, Cartagena, Banco de la República-Fundesarrollo-Uninorte-Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 1999, p. 77.

⁴⁵ Santiago Montenegro. *El arduo tránsito a la modernidad: historia de la industria textil colombiana durante la primera mitad del siglo XX*, Medellín, Cede-Uniandes-Norma-Universidad de Antioquia, 2002, p. 75.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Banco de la República, Sucursal Barranquilla. *Información adicional de estadística*, Tercer trimestre, 1929.

total de seis empresas del sector textil con una capacidad instalada de 15.508 husos (véase Cuadro 6). Sólo Medellín, con 20.730, superaba en ese sentido a Barranquilla⁴⁸.

De las seis firmas mencionadas, a comienzos de la década de 1940 sólo subsistía la FTO. La Empresa de Tejidos La Nacional, cuyos propietarios eran los inmigrantes sefardíes Gabriel Pinedo y Juan Weeber, desapareció hacia 1927⁴⁹. Así mismo, la Manufacturera de Barranquilla se disolvió en 1927. Los socios de esta última eran Alejandro Echavarría e Hijos (39%), Ricardo Echavarría y Cía. (39%), De La Espriella Hermanos (10%), Vicente Villa (5,5%), Pedro Olarte (3%), Gustavo Uribe (3%) y Víctor Álvarez (2%)⁵⁰. Los Echavarría estaban vinculados a la industria textil desde 1907, pues fueron los fundadores, en ese año, de Coltejer, la empresa textil más exitosa después de la Gran Depresión⁵¹. Llama la atención que en Barranquilla no hubieran tenido éxito en este negocio.

Cuadro 6. La capacidad instalada de la industria textil de Barranquilla en 1926 (número de telares)

Nombre de la empresa	Número de husos
1. Empresa Hilados y Cultivo de algodón	3.000
2. Empresa de Tejidos La Nacional	4.500
3. Fábrica de Tejidos Echavarría	ND
4. Fábrica de Tejidos Obregón	5.000
5. Genaro Salazar	ND
6. Manufacturera de Barranquilla	3.008
Total	15.508

Fuente: Arno S. Pearce. *Colombia with Special Reference to Cotton*, London, 1926, p. 100.

En el segundo trimestre de 1930, las cosas empezaban a mejorar para la FTO. Mientras se reportó que las ventas⁵²:

⁴⁸ Arno S. Pearce. *Colombia With Special Reference to Cotton*, London, 1926, p. 100.

⁴⁹ Sergio Paolo Solano. "Acumulación de capital e industrias. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla, 1900-1934", *Historia y Cultura*, Universidad de Cartagena, año II, núm. 2, 1994, p. 223.

⁵⁰ *Ibíd.*, p. 224.

⁵¹ Enrique Echavarría. *Historia de la industria textil en Antioquia*, Medellín, s. e., 1943.

⁵² Banco de la República, Sucursal Barranquilla, *Informe trimestral*, Segundo trimestre, 1930.

... han continuado paralizadas en los almacenes y en la mayor parte de las fábricas. Solamente la Fábrica de Tejidos Obregón informa haberse mejorado bastante sus ventas, especialmente para el interior.

La recuperación de la FTO de la Gran Depresión era clara en 1932, pues estaba muy activa comprando algodón de la costa Caribe⁵³. En el primer trimestre de 1932, la fábrica empezó comprando algodón a un peso la arroba y luego bajó a 90 centavos⁵⁴:

Comprada cerca de las dos terceras partes de la cosecha de algodón por los señores Obregón, fueron compradas alrededor de 200.000 arrobas por los agentes de las fábricas de Antioquia, con destino a ese departamento.

En el período que estamos analizando, 1910-1932, los Obregón Arjona se involucraron, con mucho éxito, en otros negocios en la ciudad, la región y el país. Ya se ha mencionado el negocio de la venta de energía eléctrica, el cual tuvieron entre 1910 y 1928. También se mencionaron los cultivos de algodón en sus tierras de Remolino, Magdalena. Adicionalmente, Gregorio Obregón Arjona estuvo vinculado al Banco Comercial de Barranquilla. En 1910 era miembro de la Junta Directiva de ese banco y muy probablemente era accionista⁵⁵.

La industria local fue una de las actividades a la cual se vincularon los Obregón. Ya hemos dicho que Andrés Obregón Arjona fue propietario de la Fábrica de Jabones La Costeña. A comienzos de la década de 1920, Rafael Obregón Arjona, en asocio con los hermanos Parrish, Carlos A. Dávila, Gregorio Armenta y Edgard Hughes, compraron la Compañía de Maderas La Industria⁵⁶.

La Industria fue una de las primeras empresas fabriles de Barranquilla. La habían fundado los hermanos Salcedo Ramón, quienes como muchos empresarios

⁵³ Para esta época la Fábrica de Tejidos Obregón se abastecía casi completamente con algodón costeño que producía en la finca de Remolino, Magdalena, o que compraba a los agricultores. Entre 1921 y 1924, sólo importó algodón en 1931 y 1934, pero en pequeñas cantidades, Contraloría General de la República. *Geografía Económica de Colombia, Atlántico*, tomo II, Bogotá, Contraloría General de la República, 1936, p. 103.

⁵⁴ Banco de la República, Sucursal Barranquilla. *Informe trimestral*, primer trimestre, 1930.

⁵⁵ Banco Comercial de Barranquilla. *Banco Comercial de Barranquilla, decano de los bancos de la ciudad, 1905-1955*, Barranquilla, Editorial Mejoras, 1955, pp. 19-21.

⁵⁶ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República/El Áncora Editores, 1998, p. 341.

samarios llegaron a Barranquilla en la década de 1870⁵⁷. Allí se producían maderas para construcción, puertas y ventanas. Es probable que los Parrish y los Obregón hubieran decidido comprar este negocio para esta época, pues estaban considerando la construcción del más moderno e importante hotel del país, El Prado.

El 8 de julio de 1927, mediante Escritura Pública N.º 1271, se constituyó en Barranquilla la Compañía Hotel El Prado. El objetivo era la construcción de un moderno hotel que estaría ubicado en el recién urbanizado barrio El Prado. Barranquilla era un lugar indicado para establecer un hotel de este tipo, pues era el principal puerto marítimo y fluvial del país, razón por la cual era la ciudad por donde se salía y se llegaba en los viajes hacia Europa y el este de los Estados Unidos.

De la Compañía del Hotel El Prado se expidieron un total de 3.000 acciones de 100 pesos oro. La familia Obregón Arjona suscribió dos terceras partes del total de las acciones, Atilio Correa 250 acciones y la Compañía Urbanizadora de El Prado, de la cual eran socios los Parrish y los de la Rosa, 750 acciones (véase Cuadro 7)⁵⁸.

Cuadro 7. Socios de la Compañía Hotel El Prado (1927)

Socios	Acciones	Valor (USD)
Gregorio Obregón Arjona	400	40.000
Compañía Urbanizadora de El Prado	750	75.000
Andrés Obregón Arjona	400	40.000
Atilio A. Correa	250	25.000
Isabel A. de Obregón	400	40.000
Evaristo Obregón Arjona	200	20.000
Pedro Manuel Obregón Arjona	300	30.000
Madrona Andreu viuda de Obregón	300	3.000
Total	3.000	273.000

Fuente: Escritura pública núm. 1271, 8 de julio, 1927. Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

El diseño del Hotel estuvo a cargo del arquitecto norteamericano Burdette Higgins⁵⁹. La primera piedra la colocó Gregorio Obregón Arjona el 15 de noviembre de 1927⁶⁰. En 1929, se incrementó el capital de la Compañía Hotel El

⁵⁷ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Ediciones UniAtlántico, 1993, p. 52.

⁵⁸ Escritura pública núm. 1271. “Constitución de la Sociedad Anónima Compañía de El Prado”, 8 de julio de 1927, Barranquilla, Notarías, Archivo Histórico Departamental.

⁵⁹ Hotel El Prado. *Hotel El Prado, una dorada tradición*, Bogotá, Litografía Arco, 1992, p. 34.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 90.

Prado a \$ 500.000. La razón fue que se necesitaban recursos para la compra de los muebles y equipos⁶¹.

En 1930 se inauguró el Hotel El Prado. Éste se enorgullecía de que todas sus habitaciones contaban “con baño privado y teléfono”. Rápidamente se convirtió en un ícono de la nueva Barranquilla. Ernest Young, un viajero norteamericano que se alojó allí en 1936, comentó sobre su grata estadía en Barranquilla⁶²:

Tiene el mejor hotel en Colombia, El Prado, que ha sido construido de tal manera que recibe todas las brisas. Las ventanas tienen anjeos contra los mosquitos, pero los cuartos tienen una provisión de Flit por si se requiere. También tienen termos con agua helada, teléfonos, abundantes abanicos eléctricos, baños privados y todas las otras comodidades que los norteamericanos esperan. El corredor alrededor de cada piso es tan amplio que el sol nunca le da directamente a las paredes de los cuartos.

El Hotel El Prado fue un negocio muy rentable para sus socios⁶³ y durante las décadas de 1930 y 1940 fue considerado el mejor hotel del país. Los Obregón mantuvieron el control del Hotel hasta 1950. En ese año la cadena Intercontinental Hoteles y varios inversionistas norteamericanos compraron la mayoría de las acciones⁶⁴.

IV. Un ingeniero catalán en el trópico, Ramón Carreras en la Fábrica de Tejidos Obregón, 1932-1934

Aunque la Fábrica de Tejidos Obregón fue durante más de 20 años la principal textilera de Colombia y la empresa industrial de mayor dimensión en Barranquilla en la primera mitad del siglo XX, la desaparición de sus archivos

⁶¹ Escritura pública núm. 513. “Aumento del capital social de la Compañía Hotel El Prado”, 28 de febrero de 1929, Notarías, Barranquilla, Archivo Histórico Departamental.

⁶² Ernest Young. *South American Excursion*, Edward Arnold & Co., London, 1936, p. 355.

⁶³ En la década de 1960 los nietos de los Obregón Arjona a menudo escuchaban en sus casas conversaciones sobre el Hotel El Prado y rara vez sobre la Fábrica de Tejidos Obregón. Conversación con Pablo Gabriel Obregón Santodomingo, 21 de septiembre de 2007, Bogotá.

⁶⁴ Hotel El Prado, óp. cit., p. 90. Sin embargo, todavía en 1957 los Obregón y sus descendientes tenían el 37,5% de las acciones del hotel. Estas acciones las fueron vendiendo en los años subsiguientes y ya para 1977 quedaron sin participación accionaria, pues Salomón Kassim y Boris Spivak compraron cada uno el 50% del Hotel. Estos últimos se lo vendieron a Sheila Nasser en 1986. A esta última el Gobierno colombiano le expropió el Hotel en 1997, en razón de sus vínculos con el narcotráfico. El Gobierno se lo adjudicó a la Fundación Gustavo Matamoros, su actual propietaria.

ha dificultado el estudio de su evolución. Esa situación sirvió para que las aseveraciones de un único informante que entrevistó el investigador David Chu en 1967, sirvieran de base para una serie de apreciaciones erróneas que ese autor hizo sobre la marcha de esta empresa, el estilo gerencial de sus propietarios y la causa de su decadencia⁶⁵. Infortunadamente, esas opiniones de Chu fueron aceptadas posteriormente por investigadores de la historia industrial como Santiago Montenegro, Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón, razón por la cual han tenido amplia difusión⁶⁶.

A pesar de la desaparición de los archivos de la FTO, hemos logrado ubicar en España los diarios de un ingeniero químico catalán que trabajó como director de la tintorería de esa empresa entre 1932 y 1934. Al leerlo casi podemos recorrer los galpones de la fábrica y sentir sus ruidos, olores, la conversación de sus obreros, técnicos y administradores. También nos permiten acercarnos a los problemas técnicos, laborales y personales, que día tras día vivió en la FTO ese ingeniero.

Ramón Carreras Arimany, RCA, nació en la población catalana de L'Espluga de Francolí, el 18 de abril de 1879⁶⁷. Estudió en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales en Barcelona. Se graduó con especialidad en química en 1902 y con especialidad en mecánica en 1904. En 1905 trabajó con la firma francesa Gas Lebon en Barcelona y luego, hasta 1908, en la empresa textilera Casa Ricart, en la sección de tintorería. Luego pasó a la Casa Riba. A partir de 1910 entró como director de la Colonia Güell, una de las empresas textiles más importantes de Barcelona. En 1924 dejó de trabajar allí debido a que cambiaron los principales accionistas⁶⁸.

Después de la Colonia Güell, Carreras probó suerte en varios negocios, como el montaje de una planta de aceite en su población natal, pero ninguno de ellos resultó exitoso. En 1931 lo contrató el gobierno del dictador Juan

⁶⁵ David S. Chu. "The Great Depression and Industrialization in Latin America: Response to Relative Price Incentives in Argentina and Colombia, 1930-1945", Ph.D. Dissertation, Yale University, 1972, p. 213. Cabe señalar que el trabajo estadístico y analítico de Chu es muy sólido, pero cuando trata de hacer reflexiones sobre las capacidades de las elites regionales colombianas incurre en juicios muy ligeros, que reflejan la poca documentación, e incluso información incorrecta, a la cual tuvo acceso y el limitado conocimiento que en este aspecto tenía sobre la realidad colombiana.

⁶⁶ Santiago Montenegro. *El arduo tránsito a la modernidad: historia de la industria textil colombiana durante la primera mitad del siglo XX*, Medellín, Norma/Unianandes/Universidad de Antioquia, 2002 y Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Barranquilla, Ediciones Uniatlantico, 1993.

⁶⁷ http://usuaris.tinet.org/aarimany/ARIMANY_archivos/BIOGRAFIES.htm

⁶⁸ "Memories professionals de l'enginyer industrial Ramon Carreras i Arimany" (traducción del catalán de Josep Rodríguez).

Vicente Gómez para que fuera a Venezuela a montar una empresa textilera estatal. Allí estuvo casi un año⁶⁹.

En 1932 se encontraba en serias dificultades económicas y con una familia de nueve hijos por sostener. Los efectos de la Gran Depresión sobre la industria catalana no auguraban buenas posibilidades para establecer otros negocios. Por eso diría uno años después⁷⁰:

Hallándome sin empleo y después de fracasar en todos los negocios que había intentado, encargué a algunos amigos y conocidos que, si tenían noticia de alguna plaza idónea para mí, me lo hicieran saber.

A los pocos días un amigo suyo lo puso en contacto con Rafael Obregón, quien estaba buscando un jefe para la tintorería de la FTO. Obregón le ofreció un sueldo mensual de 200 dólares. Carreras aceptó el cargo y como una de las necesidades de la FTO era el uso de tinturas de indantrenos, se aplicó en los días siguientes a conocer sobre el tema en algunas empresas textiles de Barcelona. Se embarcó para Barranquilla, con su hija Montserrat quien fue el único miembro de la familia que lo acompañó en Colombia, el 20 de agosto de 1932 y llegó el 12 de septiembre⁷¹. Después de tres días en un hotel, los Carreras pasaron a vivir en un apartamento ubicado en el Edificio Roncallo.

Es bueno explicar que Ramón Carreras Arimany, RCA, no llevó su diario de manera continua durante su estadía en la FTO. Durante largos períodos no escribía y luego entraba en una etapa en que cada día hacía extensas anotaciones. Otra cosa que se debe mencionar es que el diario es principalmente técnico y laboral. Rara vez hace comentarios sobre cosas personales, tal vez la excepción fue cuando Montserrat estuvo muy enferma con paludismo. Nunca hizo observaciones sobre Barranquilla, su gente, su desarrollo urbano, su clima. Tampoco expresó cómo se sentía, excepto en relación con temas estrictamente laborales.

La personalidad que emerge de una lectura detallada de los diarios barranquilleros de RCA es la de una persona muy correcta, de buenos modales, pero bastante acartonado en sus relaciones sociales, muy rígido y conservador, con un

⁶⁹ http://usuaris.tinet.org/aarimany/ARIMANY_archivos/BIOGRAFIES.htm

⁷⁰ Diario de Ramón Carreras Arimany. “Mi estancia en Barranquilla” (traducción del catalán de Josep Rodríguez).

⁷¹ El historiador económico Albert Carreras, nieto de Ramón Carreras, comenta que en la tradición familiar se recuerda los años de la estancia en Barranquilla como unos años muy difíciles y poco gratos. Conversación con Albert Carreras, Helsinki, Finlandia, 22 de agosto de 2006.

alto sentido de la justicia social y tal vez con poco sentido del humor. Tenía una sensibilidad a flor de piel, lo cual le producía dificultad para ganarse a los jefes.

La estructura organizacional que se observa en la fábrica es la siguiente: arriba estaba un Obregón como gerente de la empresa, dando la orientación general de la empresa, pero muy metido en el día tras día del negocio. Los Obregón Arjona se turnaban la gerencia. En el tiempo en que Carreras estuvo en la FTO estuvieron al frente Rafael, Evaristo y Pedro Manuel. Luego había dos directores ingleses: Mr. Edward Hughes en la parte técnica y Mr. Claude Martín⁷² en la parte financiera. Hughes estaba desde que comenzó la empresa. De Martín dependía el jefe de personal, Aurelio Consuegra. En la parte técnica había dos jefes en la parte de telares, Novell y Martí, y Ramón Carreras, jefe de tintorería. A la tintorería después llegó el alemán Hans Bräutigam, que tenía un nivel similar a RCA, pero hacía otras cosas de tintes. De todas maneras, Carreras no esperaba el nombramiento de otro experto en tintorería e hizo varios comentarios displicentes sobre su nuevo colega, Hans Bräutigam, cuando éste llegó⁷³:

Tiene unos 25 años y, según D. Rafael, también es especialista en indantrenos. Se ve que los alemanes nacen sabios y así a los 25 años ya pueden ser especialistas.

En otra ocasión opinó que⁷⁴:

En cuanto al alemán, lo mejor es no fiarse demasiado, es de la *raza aria*, que, según Hitler y compañía, acabará dominando el mundo.

En el Cuadro 8 presentamos la tabulación de los nombres que mencionó en su diario durante su tiempo en Barranquilla. Se dividieron los nombres entre quienes trabajaban en la FTO y las demás personas. Varios hechos resaltan en ese análisis. El primero es que quien más aparece es Edgard Hughes, el jefe directo de RCA, 122 veces. Otro que aparece mucho es Novell, quien tenía un cargo similar a RCA, pero en la hilandería. A continuación venía Bräutigam con 33 menciones. Rafael Obregón Arjona tuvo 24 menciones en el diario, y corrobora la percepción de que fue el Obregón más involucrado en la marcha de la fábrica.

⁷² Claude Martín se casó con una barranquillera, pero regresó a vivir a Inglaterra más adelante. Entrevista con Pedro Obregón Rosés, 2 de febrero de 2006, Barranquilla.

⁷³ Diario de Ramón Carreras Arimany. “Mi estancia en Barranquilla” (traducción del catalán de Josep Rodríguez).

⁷⁴ *Ibid.*

Cuadro 8. Personas que menciona en su diario de Barranquilla el ingeniero Ramón Carreras Arimany

Nombres de la FTO	Número de veces	Quién era
Edward Hughes	122	Director técnico
Novell	81	Jefe Sección Tejeduría
Aurelio Consuegra	21	Jefe de personal
Rafael Obregón Arjona	24	Uno de los propietarios
Pedro Obregón Arjona	7	Uno de los propietarios
Evaristo Obregón Arjona	9	Uno de los propietarios
Gregorio Obregón Arjona	4	Uno de los propietarios
Carlos Obregón Arjona	1	Uno de los propietarios
Ricardo Obregón Echeverría	10	Hijo de Evaristo Obregón A.
Mr. Martín	9	Director financiero
Martí	17	Catalán, encargado de la hilandería
Alfaro	5	
Camps	4	Tintorero de FTO antes de Guillamon
Josep Babra	4	
Colom	2	
Andrés Miranda	2	Encargado de las aspaderas
Geraldino	2	Carpintero de FTO
Guillamon	4	Persona a quien RCA reemplazó
Hans Bräutigam	33	Alemán que trabajaba en la sección de tintes
Prado	1	Trabajador sección tintorería
Borelly	2	
Silva	1	
Montiel	4	
Lavergne	10	
A. Álvarez	1	Obrero sección tintorería
Rojas	4	
Mier	4	
Corsica	1	
Schwamberger	2	Topógrafo austriaco que le estaba haciendo un trabajo a FTO
Sarmiento	2	Obrero sección tintorería
Nombres que no eran de la FTO	Número de veces	Quién era
Hadamowski	2	Alemán que trabajaba con la I.G.
Müller	3	Alemán que trabajaba con la I.G.
Peirsel	16	Alemán que trabajaba con la I.G.
Tick	1	Alemán que trabajaba con la I.G.
Cornet	1	Amigo de los Obregrón en Barhrand
Pere	1	Amigo de los Obregón en Barcelona
Rosés	1	Cuñado de Rafael Obregón A.
Montserrat	11	Hija de RCA
Assumpció	1	Esposa de RCA
Dr. Latorre	12	Médico
Dr. Lafuente	1	Médico
Dr. Rebhein	4	Médico
Los Levi	1	Dueños de la Empresa Filta
Enric Cases	2	Amigo de RCA en Barcelona

Fuente: Diario de Ramón Carreras, 1932-1934.

Otra cosa que llama mucho la atención es la cantidad de extranjeros que estaban vinculados directamente con la FTO. Algunos de estos nombres eran: Hughes, Novell, Carreras, Martí, Guillamon, Geraldino, Hans Bräutigam, Lavergne, Schamberger, Braba. Además, tenían contacto con muchos alemanes, especialmente de la firma IG.

Del diario de RCA se puede concluir que los dueños de la Fábrica de Tejidos Obregón estaban al tanto del día tras día de la empresa, sus problemas técnicos y laborales, que son los que Ramón Carreras conocía y comentaba. No se refiere a los temas financieros, y probablemente no los conocía, pero sería lógico pensar que estaban igualmente al tanto de esos temas. Esto último, porque Carreras alude varias veces a la preocupación de los Obregón con los gastos. Por ejemplo, escribió que⁷⁵:

... una serie de burradas... confirman plenamente lo que me habían dicho acerca de la tacañería de los Obregón.

El 1 de junio de 1934 comentó acerca de Ricardo Obregón E.⁷⁶:

Ricardito sigue tan infatuado como de costumbre, pensando que es el único que sabe ahorrarle dinero a la Empresa. Un ahorro que consiste, por lo que se ve, en negar todo lo que se le solicita.

En otra ocasión RCA contó lo que sucedió cuando Gregorio Obregón Arjona se enteró de los sueldos que los dueños de la empresa textilera Filta, los Levi, les pagaban a sus obreros⁷⁷:

D. Gregorio fue a ver los Levi y les dijo que “hacían mal pagando tanto a los obreros”. Con una opinión como aquella, de alguien del país, los Levi se hicieron fuertes y bajaron el sueldo que pagaban a sus obreros.

Un aspecto de las ideas de Carreras que vale la pena destacar es que aunque parece que era de un talante muy conservador en estilo de vida y muy rígido en las relaciones interpersonales, tenía un alto sentido de la justicia social y, por lo general, hallaba los reclamos y peticiones de los obreros bastante razonables.

⁷⁵ Ibíd.

⁷⁶ Ibíd.

⁷⁷ Ibíd.

Por ejemplo, el 2 de noviembre de 1933 hubo una huelga en la FTO en la cual RCA encontró justos los reclamos de los obreros. El origen de la protesta fue que en 1930, como resultado de la crisis económica mundial, se habían bajado los salarios nominales en 30%. Los obreros consideraban que esa crisis había sido superada pues⁷⁸:

Algo han podido deducir de las obras de ensanchamiento de la fábrica, de la adquisición de maquinaria nueva, de las reformas en la fábrica vieja, de la implantación de nuevas secciones, como las de sastrería o medias, de las horas extras que se trabajan... Todo ello prueba la buena marcha del negocio, pues si la cosa no fuese bien no gastarían tanto, de ahí que solicitaran el aumento de sueldo del 30% que les habían rebajado.

El resultado de la huelga fue que primero se les ofreció un aumento del 15% y, por una intervención del gobernador del Departamento del Atlántico, luego se subió a 20% y el pago de las horas extras al 100%, en vez del 25% que se estaba pagando.

El 15 de enero de 1934 hubo otra huelga en la FTO, de 24 horas, sobre la cual infortunadamente Carreras no dice nada en su diario. El motivo de la huelga en esa ocasión no era la remuneración, sino la carga laboral. Ese día hubo una marcha pacífica que sirvió para que los sindicatos de la ciudad apoyaran a los huelguistas. La marcha llegó a la Gobernación, donde se pronunciaron varios discursos. Uno de los dirigentes obreros, Olimpo Arzuza, en su discurso señaló lo siguiente⁷⁹:

Señor Gobernador, es la primera vez que me dirijo a la primera autoridad y no en mi propio nombre, sino en el del Sindicato Clasista de Zapateros. Camarada Gobernador: este sindicato se ha solidarizado con los obreros textiles de Obregón, y tenía que hacerlo porque quería saber qué solución se iba a dar a este conflicto... Cuando se organizó la fábrica se asignaron dos telares para cada obrero. Crecieron luego las ambiciones y las voracidades de los patronos y a cada obrero le fueron asignados cuatro telares. Hoy ha crecido aún más esa voracidad y esas ambiciones y se pretende dar a cada obrero ocho telares para que los atienda...

⁷⁸ *Ibíd.*

⁷⁹ “Hoy conferenciarán los representantes de la Fábrica Obregón y los obreros de la huelga”, *La Prensa*, núm. 858, 16 de enero, 1934, Barranquilla.

Sobre los cuatro telares por trabajador con que trabajaba la FTO en 1934, hay que decir que para un país como Colombia esa era una proporción aceptable. Por ejemplo, en México el promedio de telares por trabajador en ese mismo año era de 3,44⁸⁰. Ahora bien, si los Obregón estaban intentando pasar a ocho telares tenía que ser porque habían adquirido en 1933 telares automáticos, pues con telares mecánicos esto sería imposible. Para ese año muchas textileras colombianas sólo empezaban el proceso de introducir telares automáticos. Por ejemplo, Fabricato en ese momento tenía casi la totalidad de sus telares todavía mecánicos (295) y sólo unos pocos automáticos (10)⁸¹.

La compra por parte de la FTO de telares automáticos hacia 1933 pone de presente, como lo hacen otras fuentes que comentaremos, que la información que en 1967 le dio a David Chu el antiguo empleado de la textilera Arturo Samudio, era equivocada. Este último le dijo a Chu que la empresa se equivocó cuando desde 1928 dejó de comprar maquinaria nueva, limitándose a adquirir equipos de segunda mano⁸².

En una comunicación de la firma Saco Loewy Shops a Fabricato de 1929, se les comenta que Textiles Obregón estaba renovando completamente su equipo⁸³. Esto concuerda con el diario de Carreras, quien nunca habla de que los equipos de la FTO estuvieran obsoletos, pero sí habla sobre la continúa adquisición de nuevas máquinas. Por ejemplo, en su contrato de trabajo se dice que⁸⁴:

El señor Carreras se compromete a ponerse al servicio de Fábrica de Tejidos Obregón unos 15 a 20 días antes de embarcarse para Colombia a fin de dedicarse durante este tiempo a inspeccionar y familiarizarse con los detalles y funcionamiento de la maquinaria que están haciendo los señores Hijo y Yerno de André Oliva, Barcelona...

⁸⁰ Aurora Gómez-Galvarriato. "The Political Economy of Protectionism: The Mexican Textile Industry, 1900-1950", CIDE, (mimeo), s. f., p. 22.

⁸¹ Juan José Echavarría. "Los factores determinantes de la industrialización colombiana entre 1920 y 1950", *Coyuntura Económica*, vol. XIV, núm. 1, marzo, 1984, p. 239.

⁸² Chu, *óp. cit.*, p. 213. Samudio le dijo a Chu que trabajó en la FTO desde 1918 hasta 1945. En el diario de Carreras nunca aparece mencionado, por lo que uno pensaría que tenía en esa época un cargo más bien bajo en la jerarquía administrativa. Sin embargo, sí pudimos constatar que en los años 1930 y 1940, Samudio trabajó en la FTO. Conversación con Rodolfo Zambrano, 6 de agosto de 2007, Barranquilla. Zambrano conoció a Samudio en la década de 1960, cuando este último era comerciante y miembro de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio de Barranquilla.

⁸³ Juan José Echavarría. *óp. cit.*, p. 235.

⁸⁴ Contrato de trabajo entre Rafael Obregón Arjona, en representación de la Fábrica de Tejidos Obregón, y Ramón Carreras Arimany, Barcelona, 9 de julio de 1932.

Las máquinas anteriores eran para la tintorería. Más adelante, en sus primeros días en Barranquilla, comentó que se recibieron “cajas de maquinaria y resultó que eran seis jiggers... dos de ellas de madera, para el descrudado, y cuatro más, de hierro fundido y forrados de caucho, para indantrenos”⁸⁵. Estas últimas máquinas eran inglesas.

El 2 de marzo de 1933, Carreras escribió en su diario que en el fin de semana trabajaron “para ensanchar la cuadra de los telares”. En otra ocasión Carreras le informó a Hughes que la madera de los cilindros de la clapot estaba muy podrida. Al respecto este último⁸⁶:

... dijo que había solicitado un par por cable. Tratándose de maquinaria inglesa, no se anda con contemplaciones, para todo hay dinero.

Es decir, la FTO que se observa en los diarios de RCA es una empresa que está comprando equipos, innovando y en contacto continuo con los proveedores extranjeros.

Carreras hizo alusiones al talante de cada uno de los Obregón que estuvo al frente de la empresa durante el tiempo que él trabajó allí. Sobre Pedro Manuel Obregón señaló que⁸⁷: “D. Pedro tenía una impaciencia que no lo dejaba vivir...”

Sobre Evaristo comentó⁸⁸: “D. Evaristo no es ni tan astuto ni tan pícaro como los demás... los otros no dicen nada, sólo actúan”.

En general sus comentarios sobre Rafael Obregón son más benignos. Sin embargo, en una ocasión un comentario de este último, que intentó ser jocoso, molestó mucho a RCA, quien no tenía al parecer mucho sentido del humor, cosa complicada en una ciudad caribeña como Barranquilla. Hubo un pequeño incidente cuando Rafael Obregón Arjona se despedía de los empleados de la FTO, pues viajaba a Barcelona para pasar una larga temporada, y RCA le solicitó al primero que si podía visitar a su familia para contarles que estaban bien de salud. Obregón le contestó que lo haría con gusto y que le diría a Assumpcio, la esposa de Carreras, que su marido había conseguido novia y lo pasaba muy bien. Esto enfureció a Carreras, seguramente para sorpresa de todos, quien contestó⁸⁹:

⁸⁵ Diario de Ramón Carreras Arimany, “Mi estancia en Barranquilla” (traducción del catalán de Josep Rodríguez).

⁸⁶ *Ibíd.*

⁸⁷ *Ibíd.*

⁸⁸ *Ibíd.*

⁸⁹ *Ibíd.*

Dígale lo que usted crea conveniente decirle, que yo ya sé que si le dice esto no le va a creer.

Ese día, 26 de julio de 1933, RCA escribió en su diario los siguientes comentarios, a raíz del incidente anterior⁹⁰:

¿Qué se ha creído [RCA se refiere a Rafael Obregón Arjona, AMR], que soy como Martí, que le dolía la cabeza y hasta caía mareado y el médico le dijo que se debía a “falta de mujer” y, en consecuencia, se ha buscado una a la que ha colocado de subdirectora de la sección y se pasan todo el rato en una conversación continua y otras cosas peores? ¿O se cree que soy como Bräutigam, siempre detrás de mujeres perdidas, por lo que ya ha caído y ahora tiene que ir al médico y gastarse todo el sueldo en visitas y medicinas, mientras que no deja de repetir “Yo tengo dinero, ¿no?”.

Algunas discusiones que tuvo a fines de 1934 con los directivos de la fábrica sobre su remuneración y los impuestos sobre los giros que enviaba a su familia dificultaron la permanencia de RCA en la FTO. El 14 de noviembre, Hughes le había dicho que “las puertas estaban abiertas”. Tal vez a petición de los Obregón, el alemán Peirsel, quien trabajaba para la IG, a comienzos de diciembre invitó a RCA a cenar y se ofreció a conseguirle empleo en otra empresa.

Gracias a las gestiones de Peirsel, el 17 de diciembre Carreras se embarcó en un vapor del río Magdalena, en el primer trayecto de un viaje cuyo destino final era Cali. Allí iba a trabajar en la empresa Industrias Textiles de Colombia, cuyo propietario era Jorge Garcés. Allí trabajó sólo unos meses, pues el 3 de agosto estaba de regreso en Barcelona. A partir del año 1937 volvió a trabajar en la Colonia Güell, de donde se jubiló anticipadamente por motivos de salud en 1947. Murió en Barcelona el 15 de agosto de 1949 dejando una amplia descendencia.

V. La Fábrica de Tejidos Obregón en su etapa final, estancamiento y disolución, 1935-1957

La época de mayor crecimiento en la industria textil colombiana se ubica entre mediados de la década de 1930 y el fin de la Segunda Guerra Mundial. La caída del comercio internacional, como resultado de la Gran Depresión

⁹⁰ *Ibid.*

y luego el comienzo de la guerra, permitieron un rápido proceso de industrialización por sustitución de importaciones, que fue especialmente claro en el sector de textiles de algodón. La producción de ese sector creció al 19,5% anual en promedio entre 1930 y 1945, en contraste con 7,7% anual para 1945-1957⁹¹.

Ello se reflejó en el despegue de algunas pocas empresas de Medellín y el estancamiento relativo de las del resto de Colombia⁹². Por ejemplo, Coltejer aumentó su número de obreros de 562 a 3.817 entre 1936 y 1943, es decir en 679,2%, mientras que en un período similar los obreros de la FTO sólo crecieron el 5,3%⁹³.

A pesar de lo anterior todavía en 1937 los Obregón estaban importando telares ingleses para tratar de aumentar la productividad de la fábrica. En efecto, en ese año Diego Torrents, un obrero catalán del sector textil, trabajó en la FTO armando unos telares ingleses que habían llegado en piezas sueltas⁹⁴. Diego era hijo de Bienvenido Torrents, técnico textil que ya estaba trabajando en la FTO. En la armada de los telares participaron los dos Torrents, un ingeniero inglés de apellido Greengood y Alejandro Obregón Rosés⁹⁵. Este último, quien tenía 17 años en ese momento, participó como traductor, pues el inglés no sabía español⁹⁶.

A partir de 1934, empiezan a aparecer en el sector textil de Barranquilla varias empresas productoras de seda artificial. En el censo industrial de 1945, esas empresas superaban al sector de textiles de algodón en el número de obreros

⁹¹ Berry, óp. cit., p. 31.

⁹² Esto es cierto para el sector textil de algodón, pues como veremos, en este período tuvieron un crecimiento dinámico las empresas del sector de la seda en Barranquilla y otras ciudades diferentes a Medellín.

⁹³ Carlos Londoño. *Origen y desarrollo de la industria textil en Colombia y Antioquia*, CIE, Universidad de Antioquia, 1983, p. 51.

⁹⁴ Entrevista con Diego Torrents Traserra, 21 de diciembre, 2007, Barranquilla. De acuerdo con Diego Torrents en esa época también trabajaba en la fábrica Rafael Obregón Egea, quien era hijo de Rafael Obregón Arjona con Dilia Egea, barranquillera. Obregón Egea murió en 1990.

⁹⁵ Alejandro Obregón Rosés llegó a ser un pintor de gran renombre. Se le considera el primer pintor moderno en Colombia, véase Carmen María Jaramillo. *Alejandro Obregón el mago del Caribe*, Bogotá, Asociación de Amigos del Museo Nacional de Colombia, 2001. Sobre su experiencia laboral en la fábrica de textiles de mi padre: tragaba todo el día algodón por las narices. Revisaba telares en medio del chasquido de las lanzaderas...”, en Carlos Perozzo (ed.). *Forjadores de Colombia contemporánea*, Bogotá, Planeta, 1986, p. 291.

⁹⁶ Entrevista con Diego Torrents Traserra, 21 de diciembre, 2007, Barranquilla. De acuerdo con Diego Torrents en esa época también trabajaba en la fábrica Rafael Obregón Egea, quien era hijo de Rafael Obregón Arjona con Dilia Egea, barranquillera. Obregón Egea murió en 1990.

y en el capital. Mientras que en los textiles de algodón había 1.317 obreros en seda había 1.926⁹⁷. En el caso del capital, la seda tenía en ese mismo año \$ 14.935.703 y el algodón \$ 4.378.771⁹⁸.

Cuadro 9. Principales industrias del sector textil en Barranquilla (1944)

Empresa	Año de creación	Capital (miles de pesos)	Origen del capital	Número de empleados
T. Obregón	1910	1.714	Local	916
Jaar y Co.	1943	205	Local	83
Marysol	1943	850	Extranjero	350
Indurayon	1936	2.586	Local	409
Filta	1934	1.428	Local	100
Celta	1934	142	Local	206
Alfa	1936	142	Local	167
T. Atlántico	1937	457	Local	405

Fuente: Eduardo Posada Carbó. *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Áncora Editores/Banco de la República, 1998, p. 236.

En 1944, entre las principales empresas del sector textil en Barranquilla había un total de ocho empresas (véase Cuadro 9). De esas empresas es probable que sólo la Fábrica de Tejidos Obregón fuera del sector de los textiles de algodón, pues Marisol, Indurayon, Celta, Alfa y Textiles Atlántico eran productores de seda artificial⁹⁹. Filta producía artículos de lana y Jaar y Co., la más pequeña, producía lonas e hilos¹⁰⁰.

Es muy curioso que a partir de 1934 las nuevas y más importantes empresas del sector textil barranquillero se hubieran dedicado principalmente a la seda. Consideramos que hay dos factores que explican eso, y que como veremos son los mismos factores que llevaron al estancamiento de la FTO. Lo primero es que desde la década del treinta, el transporte en Colombia cambió completamente con la difusión del transporte automotriz. La costa Caribe quedó aislada de los principales mercados nacionales, razón por la cual los costos de transporte se elevaron, en términos relativos para la industria

⁹⁷ Contraloría General de la República. *Primer Censo Industrial de Colombia, 1945, Atlántico*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1947, p. 412.

⁹⁸ *Ibíd.*

⁹⁹ Véase Alejandro López. “Barranquilla industrial”, *El mes financiero y económico*, año I, diciembre, 1937 y año II, enero, 1938; Alirio Bernal. “Barranquilla industrial”, 1942, s. i. y s. l.; José Ramón Vergara y Fernando E. Baena. *Barranquilla, su pasado y su presente*, Segunda edición, 1946, p. 172.; la información sobre Tejidos Atlántico se obtuvo de una entrevista con Hugo Faillace, 3 de enero de 2008, Barranquilla.

¹⁰⁰ Entrevista con Margarita Zaher, 12 de mayo de 2008, Barranquilla.

de la región. En el caso de la seda, producto con alto valor por unidad de peso, el transporte no es tan importante como en el algodón. Eso se aprecia en el censo industrial de 1945, donde se muestra que en el valor por metro de seda producido en Barranquilla era de \$ 1,18 y en el caso del algodón era de \$ 0,29. Por esa razón, era cuatro veces más caro, en términos de valor, transportar telas de algodón¹⁰¹.

Lo otro que favoreció las posibilidades de ser competitivos desde Barranquilla en esa época en la producción de seda, fue que en esa rama no había grandes economías de escala, así que las empresas pequeñas podían ser competitivas. Esto no ocurría en el sector de textiles de algodón, donde desde mediados de la década de 1930 las economías de escala se volvieron determinantes.

Es bueno resaltar que un análisis de los propietarios de las nuevas empresas textiles creadas en Barranquilla en las décadas de 1930 y 1940 muestra la gran capacidad empresarial que estaba disponible en la ciudad en esa época. La empresa Filta la creó Ralph Levy, inmigrante judío nacido en Esmirna, Turquía. Levy, también fue el fundador de la Empresa de Plásticos Ralco¹⁰². Los dueños de Celta y de Indurayon eran Jacobo Safdeye Dabah y Rafael Tchira. El primero había nacido en Jerusalén en 1902 y llegó a Barranquilla en 1920. Además de Celta, fundó una fábrica de grasas, La Campeona. Fue un activo miembro de la comunidad judía de Barranquilla, y fundó la Sinagoga Share Sedek.

Los propietarios de Tejidos Atlántico eran los Faillace, italianos que provenían de Morano Calabro¹⁰³. Marisol era propiedad de Industrias Mattarazo de Brazil. En cuanto a Alfa, ésta era de Ramón Emiliani Vélez, de origen cartagenero, y de Y. Afflack, sirio nacionalizado. Finalmente, los Jaar eran palestinos, pero habían vivido en Francia antes de radicarse en Colombia¹⁰⁴.

En el *Informe económico* de la sucursal del Banco de la República en Barranquilla, correspondiente al segundo trimestre de 1946, ya ni se menciona a la FTO y se informa que¹⁰⁵: “Al departamento llegan textiles de Medellín y muchos víveres procedentes del interior...”-

¹⁰¹ Contraloría General de la República. *Geografía económica de Colombia, Atlántico*, tomo II, Bogotá, 1936, pp. 151-155.

¹⁰² Dino Manco y Jose Watnik. *Nuestras gentes, primera generación*, Barranquilla, Escala Impresores, 2000, p. 176.

¹⁰³ Entrevista con Hugo Faillace, 3 de enero de 2008, Barranquilla.

¹⁰⁴ Entrevista con Margarita Zaher, 12 de mayo de 2008, Barranquilla.

¹⁰⁵ Banco de la República, Sucursal Barranquilla. *Informe económico 1946*, Barranquilla.

Los años que van de 1946 a 1957 son los de la crisis y liquidación de la empresa. El gerente liquidador fue Joaquín Villegas¹⁰⁶. Antes de que él asumiera, el gerente había sido Rafael Obregón Egea¹⁰⁷.

En 1957 la FTO suspendió su producción. Los activos que quedaban eran el edificio y una hilandería que tenía 7.000 husos, que aunque "... no eran muy modernos eran eficientes". Los equipos más actualizados habían sido adquiridos por Coltejer un poco antes¹⁰⁸.

Los activos de la FTO fueron adquiridos por el inmigrante palestino José Demetrio Abuchaibe por \$ 750.000¹⁰⁹. Los Abuchaibe tenían almacenes en Riohacha y le compraban desde hacía años telas a los Obregón para vender por toda La Guajira. Con los bienes adquiridos tuvieron hasta 1992 una empresa textil que se llamó primero Fábrica de Tejidos Barakat y luego Fábrica de Hilados y Tejidos del Caribe.

VI. ¿Por qué se estancó la Fábrica de Tejidos Obregón después de 1935?

En 1972, David S. Chu en su tesis doctoral sobre el efecto de la Gran Depresión, sobre la industria textil en Argentina y Colombia, analizó el caso de la FTO y sobre la base de una información muy precaria, y en ocasiones equivocada, sacó sus conclusiones sobre las causas de su "fracaso". La principal conclusión en este punto de ese autor fue que Medellín se consolidó como el principal centro textilero del país debido a "los recursos empresariales superiores de Antioquia"¹¹⁰. Además, agregó que debido al tamaño limitado del mercado colombiano, unas pocas empresas de mediano tamaño lograron dominarlo.

Chu le atribuye también un papel clave, para la consolidación de Medellín como primer centro textil del país, a la inspiración que le dieron los éxitos iniciales y a un accidente histórico, el papel protagónico de los miembros de la familia Echavarría, quienes fueron los creadores de las dos empresas más importantes del sector: Fabricato y Coltejer¹¹¹.

¹⁰⁶ Entrevista con José Antonio Abuchaibe, 19 de diciembre de 2005, Barranquilla.

¹⁰⁷ Ya para esa época de los hermanos Obregón Arjona, vinculados de la alguna manera a la fábrica, habían muerto Evaristo, Carlos y Gregorio. En 1957 Pedro Manuel y Rafael estaban retirados, pues tenían: 74 y 64 años, respectivamente. Estos últimos vivían en Barranquilla.

¹⁰⁸ Entrevista con José Antonio Abuchaibe, 19 de diciembre de 2005, Barranquilla.

¹⁰⁹ *Ibíd.*

¹¹⁰ Chu, *óp. cit.*, p. 220.

¹¹¹ *Ibíd.*, p. 209. A propósito de los Echavarría, cabe recordar que en 1926 operaba en Barranquilla una empresa textil de su propiedad que duró muy poco (véase Cuadro 6).

En contraste con el caso anterior, Chu encuentra la explicación de la pérdida de influencia de Barranquilla en el sector textil, en la falta de una gran capacidad empresarial, lo cual se veía claramente, en su opinión, en el caso de los Obregón Arjona. Ya hemos señalado que Chu aceptó la información de un único entrevistado que le dijo que desde 1928 la FTO no compró más maquinaria nueva. Sin embargo, testimonios como los del ingeniero Ramón Carreras, y otros más, muestran que esta información es equivocada.

La causa principal para el fracaso relativo de la FTO, sería según Chu, que¹¹²:

... a diferencia de los Echavarría los hijos no se interesaron en la administración de la compañía, pasando su tiempo en Europa, donde esperaban su giro mensual.

Uno de los economistas que más estudió la economía colombiana, en la década de 1950, fue Albert O. Hirschman quien vivió en nuestro país entre 1952 y 1956. En 1958 publicó un libro influyente, *La estrategia del desarrollo económico*, precisamente inspirado en su experiencia colombiana. Entre los aspectos a los que se refirió Hirschman se encuentran los desequilibrios económicos regionales. En ese campo, uno de los temas en los cuales se interesó fue el de la construcción de un discurso regional de auto justificación, en la cual las regiones exitosas le atribuyen sus propios logros a sus características culturales. Sobre esto señala que¹¹³:

Los sectores y regiones progresistas de una economía subdesarrollada se impresionan fácilmente con su propia tasa de crecimiento. Al mismo tiempo, tratan de diferenciarse de los menos progresistas creando una imagen de estos últimos como flojos, torpes, intrigantes y en general como casos perdidos... el italiano promedio, en cuyo país el progreso se ha asociado desde hace mucho tiempo con la latitud, siempre está dispuesto a declarar que el África empieza un poco al sur de su provincia.

Luego agrega que este “orientalismo interno”, para usar el lenguaje que años después popularizó el crítico literario Edward Said¹¹⁴, hace que¹¹⁵:

¹¹² *Ibíd.*

¹¹³ Albert O. Hirschman. *The Strategy of Economic Development*, USA, Yale University Press, 1970, p. 185.

¹¹⁴ Para una aplicación del concepto de orientalismo al análisis de las relaciones entre regiones de desarrollo desigual en un mismo país, véase Jane Schneider (ed.). *Italy's Southern Question, Orientalism in One Country*, USA, Berg, 1998.

¹¹⁵ Albert O. Hirschman. *The Strategy of Economic Development*, USA, Yale University Press, 1970, p. 185.

... los grupos y regiones exitosos proclamen amplia y extravagantemente su superioridad sobre el resto del país y de sus conciudadanos... Aunque el éxito inicial del grupo sea a menudo el resultado de la suerte o de factores del medio ambiente, tales como la dotación de recursos, las cosas no se dejan allí... y tratan de convencer a los demás, de que sus logros se deben principalmente a sus cualidades morales y su conducta.

Como ejemplo de lo anterior, pone el caso de los antioqueños en Colombia. A diferencia de Hirschman, David S. Chu aceptó los mitos que por entonces estaban en boga en Colombia para explicar el éxito industrial antioqueño, mitos que en buena medida habían sido creados por ellos mismos.

Como hemos visto en este ensayo, quien nunca administró la fábrica fue el padre de los Obregón Arjona, Evaristo Obregón Díaz Granados, pues murió en París en 1909, cuando ésta se encontraba en la etapa de montaje. Hasta 1934, es decir durante un cuarto de siglo, los Obregón Arjona manejaron la empresa con suficiente tino como para que fuera la primera textilera del país. Siempre había uno de los hermanos en la Gerencia, y en la década de 1950 uno de los hijos de Rafael. En el período 1935-1957 las cosas no marcharon muy bien para la empresa, hasta el punto que se liquidó en 1957. Es decir, eran los mismos Obregón Arjona los que la manejaban, Pedro y Rafael, pues parece que Evaristo había muerto. ¿Cambiaron los Obregón Arjona de un período al otro? No hay ninguna evidencia que muestre eso.

Además de los problemas mencionados Chu se equivoca, inexplicablemente, al calcular los salarios promedios de los obreros del sector textil en Barranquilla y afirma que en 1945 éstos ganaban 28,3% más que los de Medellín¹¹⁶. Cuando se hace el cálculo usando la misma fuente se encuentra que los del Atlántico estaban sólo 3,8% por encima¹¹⁷ (véase Cuadro 10).

Hasta 1934 la mayoría del consumo colombiano de textiles se abastecía con telas importadas. En 1934 cerca del 80% de las telas de algodón eran importadas, mientras que para 1942 esa participación había caído al 5,7%¹¹⁸. Esa enorme expansión en la producción, de 23,3 a 110,8 millones de metros

¹¹⁶ *Ibíd.*, p. 206.

¹¹⁷ Es probable que si pudiéramos separar los obreros de tejidos del algodón de los otros tejidos, no encontraríamos diferencias en los salarios a favor de Barranquilla. Esto es mucho más lógico, pues Antioquia era la región más próspera del país en ese momento y tenía los mayores niveles de ingreso y de crecimiento económico.

¹¹⁸ Montenegro, *óp. cit.*, p. 78.

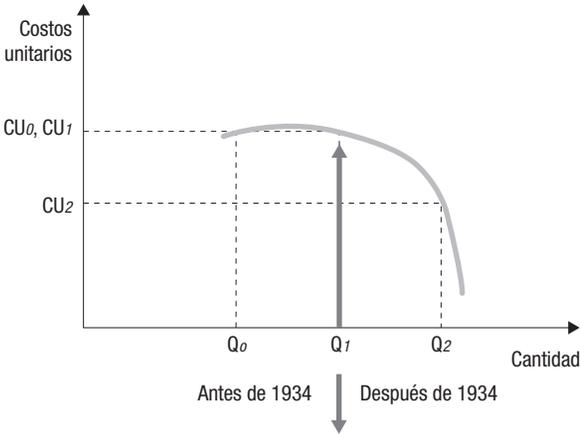
cuadrados¹¹⁹, permitió que se pudieran presentar grandes economías de escala, que hasta la fecha no habían sido muy importantes dado el reducido tamaño de la producción. Ello permitió que aquellas regiones que tenían mayores mercados regionales, debido al mayor ingreso de sus habitantes, pudieran expandir más su producción y, por lo tanto, producir a menores costos que los demás. Como el tamaño total del mercado era pequeño en relación con la tecnología de la época, en este punto estamos de acuerdo con Chu: se consolidó un pequeño grupo de empresas que pudo obtener primero esas economías de escala.

Cuadro 10. Remuneración a los obreros del sector textil (1945)

Departamento	Número de obreros	Remuneración anual (pesos)	Remuneración anual por obrero (pesos)
Antioquia	14.187	8.921.890	629
Atlántico	3.498	2.282.375	652
Cundinamarca	3.198	1.620.296	507
Valle	1.844	1.048.889	569
Total nacional	26.286	15.074.260	573

Fuente: Contraloría General de la República. *Primer censo industrial de Colombia, 1945*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1947, p. 156.

Ilustración 3. Economías de escala en la producción textil



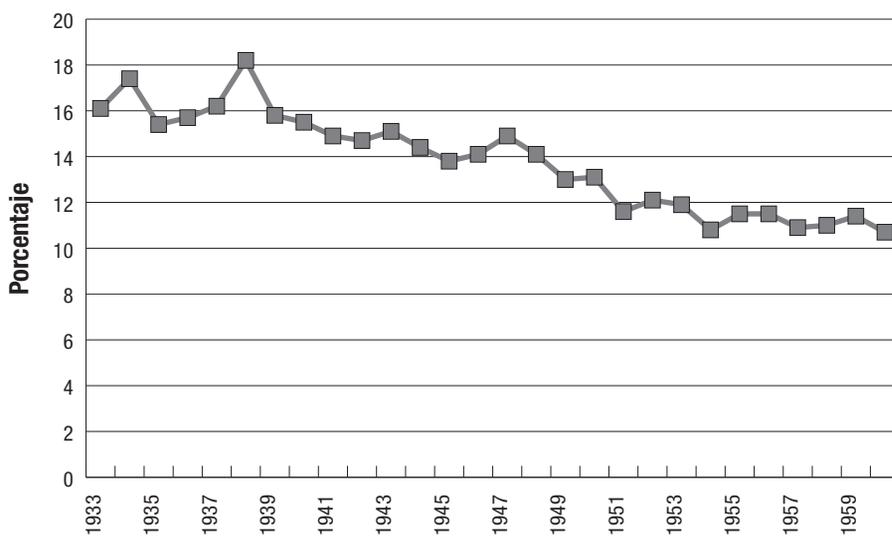
La Ilustración 3 muestra lo que estamos comentando. Antes de 1934, Colombia se encontraba en una porción de la curva de costo en la cual todas las empresas producían una cantidad pequeña de textiles con costos unitarios muy

¹¹⁹ *Ibíd.*

similares, pues en ese volumen los costos unitarios eran más o menos constantes, es decir, entre Q0 y Q1. Después de 1934, al ampliarse la producción se obtuvieron costos unitarios menores debido a las economías de escala. Es decir, si se duplicaban todos los insumos variables, los costos por unidad se reducían. Lo que pudieron explotar en ese momento Coltejer y Fabricato, fue el hecho de que estaban ubicadas cerca del mercado más dinámico de Colombia, la zona cafetera, y por eso se ubicaron en una posición como Q2 antes que las demás empresas.

En el caso de la FTO, su localización en una región en la cual dos de los tres departamentos que la componían, Bolívar y Magdalena, tenían un ingreso por debajo de la media nacional. Además, aunque Atlántico tenía un PIB per cápita por encima del promedio nacional, éste venía cayendo desde comienzos de la década de 1930¹²⁰ (véase Gráfico 1). Ello no permitió obtener grandes economías de escala en la industria barranquillera.

Gráfico 1. Participación del PIB del Atlántico dentro del PIB nacional (1934-1960)



Sobre los desequilibrios en el desarrollo regional de Colombia a que llevó el ascenso de la economía cafetera, hubo claridad en la costa Caribe desde mediados del siglo XX. En 1955, uno de los más lúcidos dirigentes de la costa

¹²⁰ Sobre esto véase Jaime Bonet Morón y Adolfo Meisel Roca. “La convergencia regional en Colombia. Una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República, 2002.

Caribe, el abogado y economista José Raimundo Sojo, expresó sus inquietudes en ese sentido¹²¹:

El progreso de Colombia no está llegando simultánea y equitativamente a todas las regiones. El proceso de adelanto material del país tiene todos los síntomas de una hemiplejía, en la cual el occidente se lleva la parte inactiva o de avance muy lento... El occidente, por su extraordinaria riqueza cafetera, absorberá siempre la parte más jugosa del presupuesto nacional. Allí se han construido y se construyen las mayores carreteras nacionales, allí están las grandes hidroeléctricas, el mayor volumen de crédito, la mayor producción industrial, las grandes inversiones oficiales... La costa atlántica ha sido condenada, en mayor o menor grado, al mismo destino del oriente colombiano... En resumen, puede decirse que en ese proceso hemipléjico que ha seguido el progreso del país, la peor parte le ha correspondido al oriente y a la costa atlántica. Que son, precisamente, las zonas en las cuales puede operar más fácilmente, por razón del transporte, la influencia económica de Barranquilla.

Los argumentos aquí presentados se enmarcan dentro de lo que se ha denominado la nueva geografía económica, uno de cuyos principales representantes es Paul Krugman. Ese autor ha desarrollado un modelo de la aparición de un modelo de polo de concentración industrial al interior de un país. Esa concentración surge de la interacción de las economías de escala, los costos de transporte y la demanda, cuando se integran dos regiones anteriormente aisladas.

En el caso nuestro, los detonantes del proceso fueron la Gran Depresión, la devaluación del peso, los aranceles y la Segunda Guerra Mundial. Por esos factores, entre 1935 y 1945 la producción textil se amplió enormemente. La interacción de las economías de escala con el tamaño de los mercados regionales fue la clave¹²². En síntesis, el error de David S. Chu fue no haber tenido en cuenta estos factores, quizá por su falta de conocimiento sobre la economía colombiana y su dinámica regional.

A partir de la década de 1930 hubo otro elemento que le restó competitividad a la FTO y, en general, a la industria barranquillera: el sistema de transporte

¹²¹ José Raimundo Sojo. *Barranquilla, una economía en expansión*, Barranquilla, Editorial Mejoras, 1955, pp. 55-57.

¹²² Paul Krugman. *Geografía y comercio*, Barcelona, Antoni Bosch (ed.), 1992, p. 20.

nacional. Hasta ese momento el sistema de transporte colombiano había girado en torno al río Magdalena, lo que era una ventaja comparativa para la FTO y la ciudad. Sin embargo, en la década de 1930 esto empezó a cambiar aceleradamente debido a la difusión del transporte automotriz y la construcción de una red de carreteras, y en menor medida de ferrocarriles. Esas vías interconectaron al interior del país entre sí dejando a la costa Caribe por fuera de las principales redes de comunicación, pues no había carreteras hacia el interior del país y todavía había que conectarse a través del río Magdalena¹²³.

VII. Conclusiones

La historiografía industrial y regional colombiana ha tratado el caso de la Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla como un fracaso empresarial. Desde el punto de vista económico ese es un juicio apresurado, ya que la empresa fue rentable desde sus inicios hasta mediados de la década de 1930, es decir un cuarto de siglo. De allí en adelante, tuvo unas utilidades que se redujeron en el tiempo, hasta llevar finalmente a las pérdidas que hicieron que sus propietarios la liquidaran. No tenemos la información financiera para poder calcular si el valor presente neto de los flujos de ganancias y pérdidas arrojaron un saldo positivo, pero el hecho de que se hubiera mantenido durante casi medio siglo parecería indicar que fue positivo.

En este trabajo hemos utilizado los diarios hasta ahora desconocidos por los historiadores económicos colombianos del ingeniero catalán Ramón Carreras. Esa fuente permite conocer muchos aspectos del funcionamiento interno de la FTO entre 1932 y 1934, sobre el papel que jugaban sus directivos, sobre el ambiente laboral, compra de equipos y la percepción general que se tenía de la marcha de la empresa en ese momento. Estos elementos, más otros argumentos que se han presentado, ayudan a refutar la tesis popularizada por el economista David S. Chu, en el sentido de que fue la desidia empresarial de los Obregón lo que llevó a la pérdida de competitividad de la empresa en los años finales de la década de 1930.

La tesis alternativa que hemos argumentado aquí es que con el enorme aumento que implicó el despeque, hacia 1935, de la industrialización por

¹²³ Al respecto véase, Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.). *El rezago de la costa Caribe colombiana*, Bogotá, Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad del Norte-Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 1999, pp. 87-95.

sustitución de importaciones en el sector textil, se empezaron a manifestar grandes economías de escala. Las empresas que primero pudieron cosechar esos beneficios de la ampliación de la producción fueron las más próximas a los mayores mercados regionales, que eran las de Medellín. Dado el reducido tamaño del mercado nacional, en relación con la de la época, unas pocas empresas antioqueñas lograron acaparar la mayor parte del mercado. Por eso la FTO, que hasta 1934 fue exitosa, se fue rezagando y concentrando en la producción de nichos de mercados para telas burdas en la región Caribe, no pudiendo invertir en maquinaria, como lo hacían Coltejer y Fabricato, debido a las grandes utilidades que tenían en ese momento.

Referencias

Fuentes primarias

Archivos

Notarías, Archivo Histórico Departamental, Barranquilla.

Acta núm. 88, Junta Directiva, Hotel El Prado, 22 de agosto de 1957, Archivos del Hotel El Prado.

“Memories professionals de l’enginyer industrial Ramon Carreras i Arimany” [en línea], de: http://usuaris.tinet.org/aarimany/ARIMANY_archivos/BIOGRAFIES.htm, traducción del catalán de Josep Rodríguez.

Periódicos

La Nación, núm. 956, 23 de julio, 1917, Barranquilla.

Diario de Bolívar, 1877, Cartagena.

La Prensa, núm. 1858, 16 de enero, 1934, Barranquilla.

Mundo al Día, s. f., Barranquilla.

Informes

Arno S. Pearse. (1926). *Colombia With Special Reference to Cotton*, Manchester.

Banco de Barranquilla. (1889 y 1899). *Informes y balance general*, Barranquilla, Imprenta Americana.

Department of Commerce. (1914). *South America as an Export Field*, Special Agents Series, No. 81, Washington.

G. T. Milne. (1913). *Reports to the Board of Trade on the Conditions and Prospects of British Trade in Central America, Colombia, and Venezuela*, London, T. Fisher and Unwin.

League of Nations. (1938). *Treaty Series*, No. 4694, “International Act Concerning Intellectual Cooperation”, Paris, December 3.

Ministro de Hacienda. (1916). *Informe del Ministro de Hacienda al Congreso*, Bogotá.

P. L. Bell. (1921). *Colombia a Commercial and Industrial Handbook*, Department of Commerce, Special Agents Series, No. 206, Washington DC.

Banco de la República, Sucursal Barranquilla. (1929). *Informe trimestral de estadística*, tercer trimestre.

Entrevistas

1. José Antonio Abuchaibe, 19 de diciembre de 2005, Barranquilla.
2. Diego Torrents Trasera, 21 de diciembre de 2005, Barranquilla.
3. Pedro Obregón Rosés, 2 febrero de 2006, Barranquilla.
4. Pablo Gabriel Obregón S., 21 de septiembre de 2006, Bogotá.
5. Mario Faillace, 3 de enero de 2008, Barranquilla.

6. Delma Navarro, 9 de agosto de 2007, Barranquilla.
7. Albert Carreras, 22 de agosto, 2006, Helsinki.
8. Margarita Zaher, 12 de mayo de 2008, Barranquilla.

Otros

Información obtenida del mausoleo de la familia Obregón en el Cementerio Universal de Barranquilla.

Bibliografía

- Banco Comercial de Barranquilla. (1955). *Banco Comercial de Barranquilla, decano de los bancos de la ciudad, 1905-1955*, Barranquilla, Editorial Mejoras.
- Bernal, A. (1942). “Barranquilla industrial”, s. i. y s. l.
- Berry, A. (1983). “A Descriptive History of Colombian Industrial Development in the Twentieth Century”, en Berry, A. (ed.). *Essays on Industrialization in Colombia*. Temple, Center for Latin American Studies, University of Arizona, Tempe.
- Bonet Morón, Jaime y Meisel Roca, Adolfo. (2002). “La convergencia regional en Colombia. Una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Meisel Roca, A. (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República.
- Cámara de Comercio de Barranquilla, *Revista*, año XVIII, núm. 27-30, Barranquilla.
- Carreras Bayés, M. D. y Carreras Planells, R. (2000). “Memories de l'enginyer industrial Ramón Carreras i Arymany (1879-1949) director de la Colonia Güell”, *Ponencia presentada al Simposium d'istoria de L'Enginyeria*, Barcelona.
- Chu, D. S. C. (1972). “The Great Depression and Industrialization in Latin America: Response to Relative Price Incentives in Argentina and Colombia, 1930-1945”, Ph.D. Dissertation, Yale University.
- Contraloría General de la República. (1936). *Geografía económica de Colombia, Atlántico*, tomo II, Bogotá, Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. (1947). *Primer Censo Industrial de Colombia, 1945, Atlántico*, Bogotá, Imprenta Nacional.
- Echavarría, E. (1943). *Historia de la industria textil en Antioquia*, Medellín, Bedout.
- Echavarría, J. J. (1984). “Los factores determinantes de la industrialización colombiana entre 1920 y 1950”, *Coyuntura Económica*, vol. XIV, núm. 1, marzo.
- Gomez Galvarriato, A. (s. f.). “The Political Economy of Proteccionism: The Mexican Textile Industry, 1900-1950”, CIDE (mimeo).
- Hirschman, A. O. (1970). *The Strategy of Economic Development*, USA, Yale University Press.
- Hotel El Prado. (1992). *Hotel El Prado: una dorada tradición*, Bogotá, Litografía Arco.
- Jaramillo, C. M. (2001). *Alejandro Obregón el mago del Caribe*, Bogotá, Asociación de Amigos del Museo Nacional de Colombia.

- Krugman, P. (1992). *Geografía y comercio*, Barcelona, Antoni Bosch (ed.).
- Londoño, C. (1983). *Origen y desarrollo de la industria textil en Colombia y Antioquia*, CIE, Universidad de Antioquia.
- López, A. (1938). “Barranquilla industrial”, *El mes financiero y económico*, Año I, diciembre, 1937 y Año II, enero, 1938
- Manco, D. y Watnik, J. (2000). *Nuestras gentes, primera generación*, Barranquilla, Escala Impresores.
- Meisel Roca, A. (1993). “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, en Meisel Roca, A. y Posada Carbó, E., *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? y otros ensayos sobre historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico.
- Meisel Roca, A. et ál. (comps.). (1994). *Kemmerer y el Banco de la República*, Bogotá, Banco de la República.
- Meisel Roca, A. (1999). “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, en Calvo Stevenson, H. y Meisel Roca, A. (eds.) *El rezago de la costa Caribe colombiana*, Cartagena, Banco de la República-Fundesarrollo-Uninorte-Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe.
- Meisel Roca, A. et ál. (1990). *El Banco de la República. Antecedentes, evolución y estructura actual*, Bogotá, Banco de la República.
- Montenegro, S. (2002). *El arduo tránsito a la modernidad: historia de la industria textil colombiana durante la primera mitad del siglo XX*, Medellín, Norma-Uniandes-Universidad de Antioquia.
- Nieto, J. (2005). *Barranquilla en blanco y negro*, tomo 1, Barranquilla, Editorial Mejoras.
- Obregón, P. M. (1995). *¿Obregón siempre fue un genio?*, Bogotá, Grijalbo.
- Perozzo, C. (1986). *Forjadores de Colombia contemporánea*, Bogotá, Planeta.
- Posada Carbó, E. (1998). *El Caribe colombiano, una historia regional, 1870-1950*, Bogotá, Banco de la República-El Áncora Editores.
- Revista Credencial Historia*, edición 207, marzo de 2007.
- Romoli, K. (1944). *Panorama de una gran democracia*, Buenos Aires, Editorial Claridad.
- Sarasua, J. (1988). *Recuerdos de Barranquilla*, Barranquilla, Editorial El CID.
- Schneider, J. (ed.). (1998). *Italy's Southern Question, Orientalism in One Country*, USA, Oxford, Berg.
- Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla. (1928). *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, Barranquilla, Editorial Enrique Rasch Isla.
- Sojo, J. R. (1955). *Barranquilla, una economía en expansión*, Barranquilla, Editorial Mejoras.
- Solano, S. P. (1994). “Acumulación de capital e industrias. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla, 1900-1934”, *Historia y Cultura*, Universidad de Cartagena, año II, núm. 2.
- Solano, S. P. (1995). “Evaristo Obregón”, *Historia general de Barranquilla. Personajes*, tomo 2, Academia de la Historia de Barranquilla.

- Solano, S. P. y Conde Calderón, J. (1993). *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Barranquilla, Ediciones UniAtlántico.
- Vergara, J. R. y Baena, F. E. (1946). *Barranquilla, su pasado y su presente*, segunda edición, Barranquilla, Talleres Gráficos Recio y Smith.
- Young, E. (1936). *South American Excursion*, London, Edward Arnold & Co.

Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950

I. Introducción

“Sale el tren de Santa Marta
Ciénaga se ve dormida
de Río Frío hasta Aracataca
donde mi abuelo cultiva
Fundación ya está de fiesta
viene el tren pidiendo vía
las canciones vallenatas
se oyen en la lejanía
.....
Pa mi abuelo fue el progreso
y eso lo tenía contento
viviendo las malas horas
lo llamó los buenos tiempos”.

Carlos Vives, *Los buenos tiempos*

EN EL CENSO DEL 2005 los siete departamentos de la costa Caribe colombiana tenían una población de 9,4 millones de habitantes, lo cual representó el 21,2% del total de habitantes del país. La región actualmente es una de las más pobres de Colombia, con un Producto Interno Bruto, PIB, per cápita que sólo alcanza a ser el 76,2% del promedio del resto del país.

El atraso relativo del Caribe colombiano es un fenómeno del siglo XX. Al principio del siglo XIX ese no era el caso. Sin embargo, desde entonces su economía ha venido retrocediendo en términos relativos a la del interior andino. De 1950 a 1995 la tasa de crecimiento anual promedio del PIB per cápita en el Caribe colombiano fue de 1,0%. En contraste, la tasa de crecimiento anual del PIB per cápita en Colombia fue del 2,0%. También es claro, como se verá más adelante, que entre 1925 y 1950 la economía de los departamentos del Caribe colombiano se rezagó con respecto al resto del país¹. Es relevante determinar las causas del mediocre

¹ Al respecto véase, Jaime Bonet Morón y Adolfo Meisel Roca. “La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Adolfo Meisel Roca. *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República, 2002.

desempeño económico de la región en el siglo XX, debido a que el lento crecimiento costeño afecta los prospectos de crecimiento económico de Colombia.

Una de las principales causas para el limitado desempeño económico de la costa Caribe en los últimos 100 años, fue el fracaso rotundo de su sector exportador en las décadas iniciales del siglo XX. Para entender mejor qué sucedió se analiza el comportamiento del banano, el principal producto de exportación del Caribe colombiano durante las primeras décadas del siglo XX. Además, se argumenta que el escaso dinamismo del sector exportador en la región fue una consecuencia del incremento en las exportaciones de café, entre 1910 y 1950. En particular, ello fue resultado de la presencia de lo que se denomina en la literatura económica la enfermedad holandesa. Con este último término se conoce la situación en la cual el auge en un producto de exportación conduce a la revaluación de la moneda local y, por lo tanto, a la pérdida de competitividad del resto de las exportaciones.

II- Exportación de banano en el Caribe colombiano, 1891-1950

El cultivo del banano para su exportación a escala comercial en la costa Caribe colombiana comenzó en 1887 en el Distrito de Río Frío, a unos cincuenta kilómetros del puerto de Santa Marta². En ese año, el comerciante José Manuel González adquirió 100 hectáreas de tierra en las cuales se sembraron semillas de la variedad *Gros Michel*, traídas de Bocas del Toro, Panamá.

El 21 de marzo de 1891 se exportaron los primeros 5.113 racimos en el vapor “Simon Dubois”³. Siguieron otros embarques de banano, pero con un éxito limitado. La falta de un transporte adecuado llevó a grandes pérdidas de la fruta ya que la carga usualmente llegaba al puerto de destino con una maduración excesiva. Por lo tanto, Manuel González vendió su cultivo de banano a J. Sanders, de Nueva Orleans⁴.

En 1892, Sanders vendió sus intereses en la Zona Bananera emergente a la Colombian Land Company, una firma británica⁵. Para esa época proliferaron

² Manuel J. Díaz-Granados. *Geografía económica del Magdalena Grande (1946-1955)*, Santa Marta, Instituto de Cultura del Magdalena, 1996, p. 282.

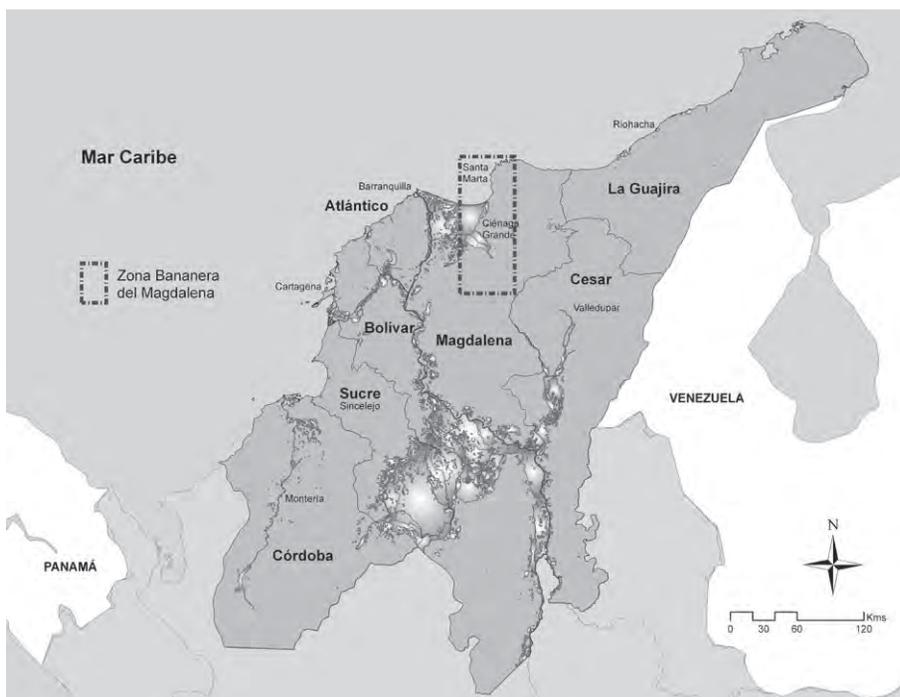
³ Demetrio Daniel Henríquez. *Monografía completa de la Zona Bananera*, Santa Marta, Tipografía El Progreso, 1939, p. 13. De acuerdo con Maurice P. Brungardt las primeras exportaciones de banano ocurrieron en 1889, Maurice P. Brungardt, “The United Fruit in Colombia”, en Henry C. Dethloff y Joseph Pusateri (eds.). *American Business History*, USA, Harlon Davidson Inc., 1987, p. 238.

⁴ Díaz-Granados, óp. cit., p. 284.

⁵ Lo que se vino a conocer como la Zona Bananera es un cinturón aluvial de cincuenta kilómetros, que se extiende desde el puerto de Santa Marta hacia el sur y entre las colinas al oeste de la Sierra Nevada y la Ciénaga Grande (véase el Mapa 1).

las plantaciones alrededor del Distrito de Río Frío y las exportaciones se incrementaron de 171.891 racimos en 1892 a 485.385 en 1899, un crecimiento de aproximadamente el 16% anual. En los primeros años de la década de 1890, Minor C. Keith adquirió control de la Colombian Land Company⁶. Cuatro años más tarde, la Colombian Land Company, Boston Fruit Company y Minor C. Keith, unieron sus esfuerzos y crearon la United Fruit Company⁷.

Mapa 1. Localización de la zona bananera



Fuente: elaboración del autor con base en información del IGAC.

Con la presencia de la United Fruit Company en el Caribe colombiano, la producción de banano a gran escala comenzó en la región. Después de una caída en la producción durante la Guerra de los Mil Días, 1899-1902, las exportaciones de banano crecieron a tasas elevadísimas. De 1903 a 1911, la tasa de crecimiento anual del número de racimos exportados del Caribe colombiano

⁶ E. Taylor Parks. *Colombia and the United States, 1765-1934*, USA, Duke University Press, 1935, p.283.

⁷ “American Consul in Santa Marta to the Secretary of State, May 8, 1920”, American Consular Service, *Records of the Department of State*, 1910-1929.

fue del 28,9%. Sin lugar a dudas, la United Fruit Company fue un actor crucial en el dinamismo de las exportaciones de la región.

Cuadro 1. Tierras y cultivos propiedad de la United Fruit Company (diciembre 31 de 1928)

	Cultivos	Área (acres)
Banano:		
	Colombia	29.818
	Costa Rica	13.980
	Guatemala	26.860
	Honduras	73.769
	Jamaica	9.710
	Panamá	13.176
	Islas Canarias	885
	Total acres de banano	168.198
Azúcar:		
	Cuba	92.047
Cacao:		
	Costa Rica	22.093
	Guatemala	105
	Jamaica	88
	Panamá	23.711
	Total acres de cacao	45.997
	Coco	7.727
	Otros productos	9.172
	Pastizales	117.272
	Pueblos, carreteras, cortafuegos, etc.	55.360
	Total acres mejorados	495.773
Todas las tierras propias y arrendadas:		
Tierras mejoradas:		
	Propias	462.231
	Arrendadas	32.026
	Total mejoradas	494.257
Tierras no mejoradas:		
	Propias	1.860.844
	Arrendadas	122.184
		1.983.028
		2.477.285

Fuente: United Fruit Company. *Twenty-Ninth Annual Report to the Stockholders*, December 31, 1928.

En 1900, la United Fruit Company era propietaria de once vapores y tenía más de treinta barcos contratados. Los esfuerzos de exportación iniciales en la Zona Bananera, en los años de 1890, habían sido deficientes debido a que las facilidades de transporte eran inadecuadas, lo cual hacía que los embarques regulares fueran difíciles de lograr⁸.

A comienzos del siglo XX, la United Fruit Company se convirtió en la empresa más grande del comercio del banano en el mundo, controlando el 80% del total de las exportaciones. Por lo tanto, fue capaz de obtener economías de escala significativas, las cuales se incrementaron como resultado de la naturaleza perecedera de la fruta⁹. Debido a que el banano no puede ser almacenado, se tenía que hacer un cronograma de arribos regulares: “Este requiere de una flota de barcos bajo el control de la organización de mercadeo, arreglos especiales con los ferrocarriles para un desplazamiento eficaz hacia los mercados del interior y un sistema de inspección constante para asegurar los controles de temperatura adecuados. Una organización así de integrada involucra altos costos y las ganancias dependen de la distribución de una gran cantidad de fruta”¹⁰.

A finales de la década de 1920, la United Fruit Company se había convertido en una operación multinacional que incluía a Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Jamaica, Panamá y las Islas Canarias. En 1928, sus cultivos principales fueron el banano (168.198 acres), azúcar (92.047 acres) y cacao (45.997 acres) (véase Cuadro 1)¹¹. También era dueña de 2.434 kilómetros de líneas de ferrocarril y noventa barcos, la gran White Fleet, en la cual trasportaba la fruta a los mercados de Europa y Estados Unidos¹².

La tierra cultivada por la United Fruit en el Caribe colombiano creció de 1.299 acres que tenía en 1902 a 29.818 acres en 1928¹³. En ese último año, el total de acres sembrados en el Caribe colombiano por la United Fruit, representó el 17,7% de todos los cultivos de banano de la compañía (véase Cuadro 2).

⁸ Samuel Crowther. *The Romance and Rise of the American Tropics*, New York, Doubleday, Doran and Company, 1929, p. 282.

⁹ Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo. “The Banana Industry in the Caribbean Area”, September, 1948 (mimeo), p. 4.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ United Fruit Company. *Twenty-Ninth Annual Report to the Stockholders*, December 31, 1928.

¹² Catherine LeGrand. “El conflicto de las bananeras”, *Nueva Historia de Colombia*, tomo III, Bogotá, Planeta, 1989, p. 185.

¹³ “Development of the Banana Industry in Colombia”, *Edwin Walter Kemmerer Papers*, Box 113, Princeton University Manuscript Library, p.3.

Cuadro 2. Cultivos de banano de la United Fruit Company en Colombia y otros países (acres)

Año	Colombia	Total	Participación de Colombia (%)
1904	1.646	60.292	2,7
1905	1.705	56.474	3,0
1909	4.346	75.825	5,7
1915	17.432	128.820	13,5
1917	15.243	114.530	13,3
1920	16.197	138.290	11,7
1928	29.818	168.198	17,7
1934	9.945	114.920	8,7
1944	1.849	111.557	1,7

Fuente: United Fruit Company. *Twenty-Ninth Annual Report to the Stockholders*, varios años.

A finales de los años de 1920, Colombia tenía la segunda área sembrada en banano en el mundo, sobrepasada solo por Honduras (véase Cuadro 3). Sin embargo, como la productividad de Jamaica era la más alta en el Caribe, Colombia era sólo el tercer exportador de banano en el mundo después de Honduras y Jamaica (véase Cuadro 4)¹⁴.

Un factor crucial en el aumento de las exportaciones de banano en el Caribe colombiano durante las primeras décadas del siglo veinte fue la construcción del ferrocarril que unía las plantaciones con el puerto de Santa Marta, de donde se despachaba la fruta a Europa y los Estados Unidos en vapores de la United Fruit Company (véase Mapa 2).

El ferrocarril que pasaba a través de la Zona Bananera se originó en un contrato firmado en 1880 entre el Estado del Magdalena y Manuel Julián de Mier y Robert A. Joy, para la construcción de un ferrocarril desde Santa Marta al río Magdalena¹⁵. Para 1892 el ferrocarril había llegado al pueblo de Río Frío¹⁶. En 1887, con una extensión total de 35 kilómetros, ya había llegado a Ciénaga¹⁷.

Los promotores originales del ferrocarril, Manuel Julián de Mier y Robert A. Joy, vendieron la concesión en 1890 a la firma británica “The Santa Marta

¹⁴ En los años de 1920 la producción anual de Jamaica por acre fue de entre 200 y 250 racimos, mientras que en América Central fue de 120 a 150 racimos, Kepner, óp. cit., p. 65.

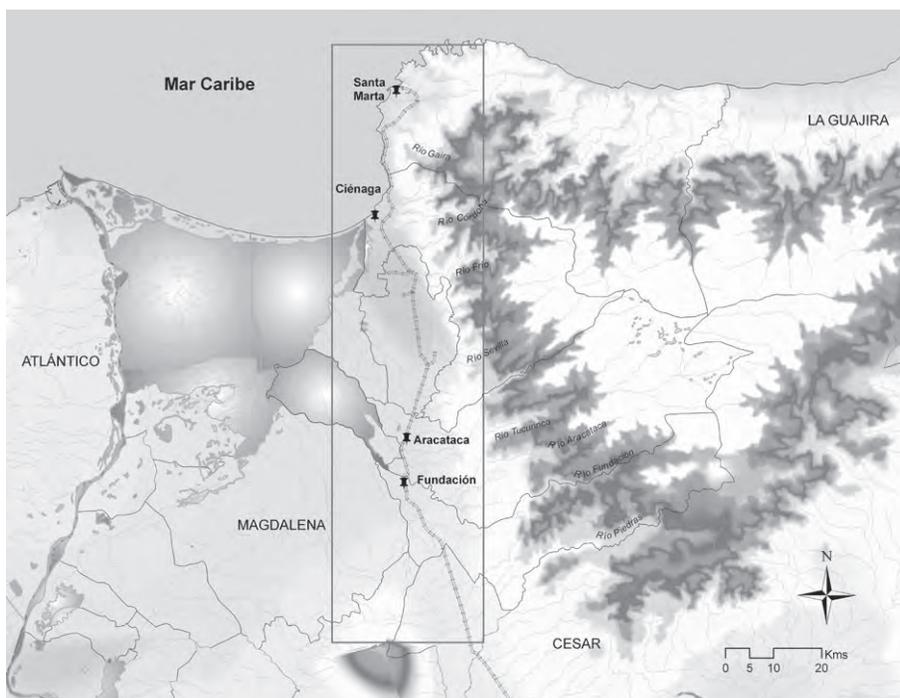
¹⁵ El contrato fue aprobado por el Congreso de Colombia a través de la Ley 53 de 1881, Alfredo Ortega. *Ferrocarriles colombianos*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1949, p. 44.

¹⁶ “Development of the Banana Industry in Colombia”, *Edwin Walter Kemmerer Papers*, Box 113, Princeton University Manuscript Library, p. 3.

¹⁷ Demetrio Daniel Henríquez. *Monografía completa de la Zona Bananera*, Santa Marta, Tipografía El Progreso, 1939, p. 10.

Railway Company”¹⁸. Esta compañía continuó la construcción del ferrocarril, el cual en 1894 llegó al pueblo de Sevilla, a 66 kilómetros de Santa Marta. Finalmente, en 1906, llegó a Fundación en el extremo sur de la Zona Bananera.

Mapa 2. Línea de ferrocarril en la zona bananera de Santa Marta



Fuente: elaboración del autor con base en información del IGAC.

En 1906, el crecimiento de la línea del ferrocarril se concentró en la extensión de las líneas secundarias que cruzaban la Zona Bananera alrededor de los pueblos de Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación¹⁹.

El transporte de banano desde las plantaciones al puerto de Santa Marta operaba sin interrupción día y noche, durante todos los días del año²⁰. En la bahía de Santa Marta, la compañía del ferrocarril había construido en 1905 dos muelles de acero en los cuales se podían cargar dos vapores simultáneamente.

¹⁸ Gustavo Arias de Greiff. *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986, p. 43.

¹⁹ En 1908 la Santa Marta Railway Company comenzó la construcción de las líneas secundarias y para 1910 ya había construido más de 55 kilómetros. *Ferrocarril de Santa Marta*, Barranquilla, Imprenta El Comercio, 1911, p. 14.

²⁰ “Reportaje a Phillip P. Marshall, gerente del Ferrocarril de Santa Marta”, *ibíd.*, 14.

A comienzos del siglo XX, y quizás desde mediados de la década de 1890, Minor Keith había tomado posesión de la Santa Marta Railway Company²¹. La operación del ferrocarril estaba ligada fuertemente con las exportaciones de banano, las cuales constituían el grueso de la carga que éste movilizaba. Por ejemplo, en 1922, del total de los ingresos de la Santa Marta Railway Company, el 70,5% provenían del transporte de banano²².

Las demás entradas estaban relacionadas también con el negocio del banano, ya que los pasajeros transportados (15% del total de los ingresos) eran básicamente los trabajadores de las plantaciones de la United Fruit y los cultivadores privados.

En 1921, la Santa Marta Railway Company transportó 6.188.782 racimos de banano, 357.404 pasajeros y 53.892 toneladas de otros productos transables²³. En ese año, la Santa Marta Railway Company empleó a 998 trabajadores. También tenía 20 locomotoras y 277 carros de carga (218 carros de caja, 51 carros de carga planos, 4 carros para ganado, 2 carro-tanques, 24 carros de pasajeros y 2 carros de otro tipo). El ferrocarril tenía un total de treinta líneas secundarias cortas, las cuales rara vez excedían los diez kilómetros de extensión desde la vía principal.

Cuadro 3. Cultivos de banano de la United Fruit Company en el Caribe (acres)

Pais	1905	1928	1944
Colombia	1.705	29.818	1.844
Costa Rica	19.387	13.980	18.085
Cuba	4.334	-	-
Guatemala	-	26.860	29.362
Honduras	-	73.769	37.646
Jamaica	7.157	9.710	871
Panamá	20.031	13.176	18.840
Santo Domingo	3.860	-	-
Otros	8.194	885	4.904
Total	32.583	154.137	87.808

Fuente: United Fruit Company. *Twenty-Ninth Annual Report to the Stockholders*, varios años.

²¹ Brungardt, óp. cit., p. 243.

²² "Railroads of Colombia", American Consul, December 14, 1921, American Consular Service, *Records of the Department of State*, 1920-1929.

²³ *Ibid.*

Cuadro 4. Mayores exportadores de banano en el mundo (millones de racimos)

País	1913	1929	1947
Brasil	-	6,2	5,9
Colombia	6,3	10,3	2,0
Costa Rica	9,4	5,8	6,1
Cuba	2,3	3,7	1,9
Guatemala	3,4	6,6	14,9
Honduras	8,2	28,2	15,2
Jamaica	11,4	22,0	4,0
México	2,2	5,6	5,6
Nicaragua	1,6	4,2	0,2
Panamá	5,2	4,7	6,4
Islas Canarias	ND	ND	4,0

Fuente: para 1913 y 1929, Charles David Kepner. *Social Aspects of the Banana Industry*, New York, 1936 y para 1947, Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo. "The Banana Industry of the Caribbean Area", September, 1948 (mimeo).

Cuadro 5. Extensión de la línea del ferrocarril en la zona bananera de Santa Marta en 1910

Línea	Extensión (kilómetros)
Línea principal	94,7
Líneas secundarias:	
El Prado	1,2
Las Mercedes	2,7
Tablazo Viejo	4,3
Tablazo Nuevo	10,0
Sevilla 1	7,8
Sevilla 2	3,7
Macondo	3,5
Tucurínca	2,0
Aracataca	14,0
Aracataca	25,0
Theobromina	10,9
Buenavista	4,0
Las Flores	4,8
La Bogotana	0,8
Total	159,4

Fuente: Alfredo Ortega. *Ferrocarriles de Colombia*, Biblioteca de la Historia Nacional, vol. 26, 1923, p. 606.

Debido a que los ingresos de la Santa Marta Railway Company dependían del transporte del banano y de los trabajadores de las plantaciones, no tenía interés en extender la línea más allá de Fundación, la última estación de la Zona Bananera. Como resultado, no cumplió los términos del contrato original con el gobierno, en donde se indicaba que el ferrocarril debía llegar hasta el río Magdalena. Esto condujo a un fallo de la Corte Suprema de Colombia en 1921 que señaló que el gobierno nacional tenía derecho para adquirir el ferrocarril así como todas las líneas secundarias construidas por la United Fruit Company²⁴.

Finalmente, en 1932, el gobierno hizo uso del derecho para comprar el ferrocarril.

En lugar de operarlo directamente el gobierno colombiano decidió arrendárselo a la Santa Marta Railway Company²⁵. Más adelante, en 1947, asumió el control directo del ferrocarril.

Las exportaciones de banano de la región de Santa Marta crecieron rápidamente después de 1891. La tasa de crecimiento anual promedio del número de racimos exportados en el período de 1891-1900 fue del 14,9%. Este crecimiento se logró a pesar de la caída de la producción en 1894 como resultado de un huracán que azotó la región en diciembre de ese año²⁶. También hubo una caída en la producción de 1900 a 1902 debido a la Guerra de los Mil Días (1899-1902), (Véanse el Cuadro 6 y la Gráfica 1).

Cuadro 6. Exportaciones colombianas de banano (racimos)

Año	Caribe	Otras regiones	Total
1891	74.915	0	74.915
1892	171.891	0	171.891
1893	201.875	0	201.875
1894	298.776	0	298.776
1895	155.845	0	155.845
1896	335.834	0	335.834
1897	472.454	0	472.454
1898	420.966	0	420.966
1899	485.385	0	485.385

²⁴ El término de cumplimiento para la Santa Marta Railroad Company había expirado en 1911. Desde esa fecha la compañía se involucró en una batalla legal con el gobierno de Colombia. Para el punto de vista de la compañía, véase *Ferrocarril de Santa Marta. Exposición que al Honorable Congreso de 1915 hace el gerente de la Compañía*, Bogotá, Imprenta La Luz, 1915.

²⁵ Alfredo Ortega. *Ferrocarriles colombianos*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1949, p. 50.

²⁶ Manuel J. Díaz Granados, óp. cit., pp. 284-285.

Cuadro 6. Continuación.

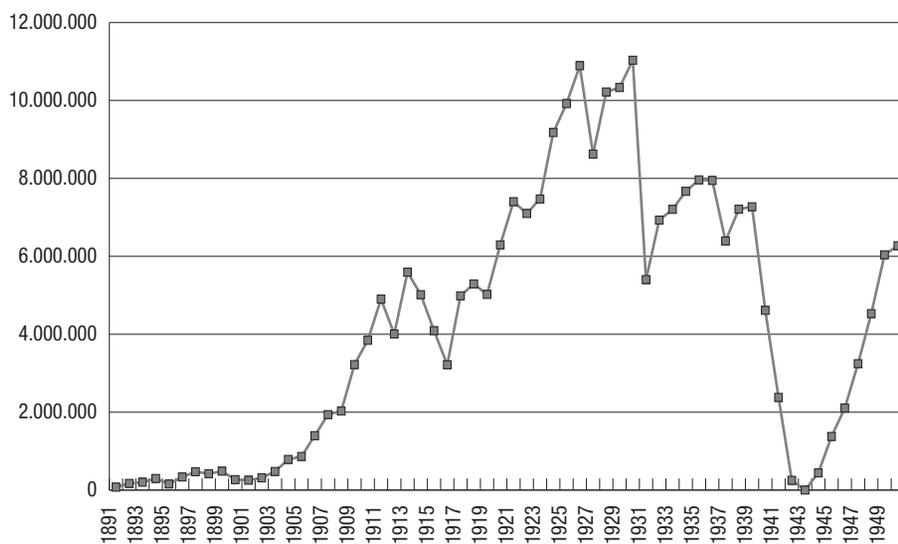
Año	Caribe	Otras regiones	Total
1900	269.877	0	269.877
1901	253.193	0	253.193
1902	314.006	0	314.006
1903	478.448	0	478.448
1904	787.244	0	787.244
1905	863.750	0	863.750
1906	1.397.388	0	1.397.388
1907	1.938.711	0	1.938.711
1908	2.028.850	0	2.028.850
1909	3.222.152	0	3.222.152
1910	3.844.519	0	3.844.519
1911	4.901.894	0	4.901.894
1912	4.005.927	0	4.005.927
1913	5.594.151	0	5.594.151
1914	5.017.164	0	5.017.164
1915	4.094.231	0	4.094.231
1916	3.216.361	0	3.216.361
1917	4.987.315	0	4.987.315
1918	5.292.304	0	5.292.304
1919	5.022.069	0	5.022.069
1920	6.294.754	0	6.294.754
1921	7.404.314	0	7.404.314
1922	7.098.852	0	7.098.852
1923	7.472.783	0	7.472.783
1924	9.177.063	0	9.177.063
1925	9.918.815	0	9.918.815
1926	10.893.065	0	10.893.065
1927	8.625.329	0	8.625.329
1928	10.220.042	0	10.220.042
1929	10.332.113	0	10.332.113
1930	11.034.936	0	11.034.936
1931	5.403.743	0	5.403.743
1932	6.930.796	0	6.930.796
1933	7.205.560	0	7.205.560
1934	7.668.370	0	7.668.370
1935	7.963.467	61.486	8.024.953

Cuadro 6. Continuación.

Año	Caribe	Otras regiones	Total
1936	7.946.714	362.164	8.308.878
1937	6.393.697	191.495	6.585.192
1938	7.209.432	283.419	7.492.851
1939	7.273.043	302.027	7.575.070
1940	4.613.501	389.657	5.003.158
1941	2.379.412	293.025	2.672.437
1942	251.529	3.704	255.233
1943	500	0	500
1944	441.394	18.563	459.957
1945	1.377.965	4.893	1.382.858
1946	2.104.842	5.572	2.110.414
1947	3.245.288	93.364	3.338.652
1948	4.530.532	184.979	4.715.511
1949	6.039.692	239.916	6.279.608
1950	6.272.489	165.345	6.437.834

Fuente: Rafael Uribe Uribe. "El banano", *Revista Nacional de Agricultura*, núm. 1-3, mayo, 1908; Manuel J. Díaz-Granados. *Geografía económica del Magdalena Grande (1946-1955)*, Santa Marta, Instituto de Cultura del Magdalena, 1996, pp. 287-291.

Gráfica 1. Exportaciones de banano desde el Caribe colombiano, 1891-1950 (miles de racimos)



Fuente: Cuadro 6.

De 1901 a 1910, el número de racimos exportados creció a un ritmo anual promedio de 30,2%. Hubo una caída en 1914, 1915 y 1916 como resultado de la disminución de barcos disponibles debido a la Primera Guerra Mundial²⁷. Después de la guerra la exportación del banano creció de manera continua hasta 1930²⁸.

La reducción del comercio internacional como resultado de la Gran Depresión afectó de manera severa la cantidad de banano exportado desde Colombia.

En 1931 el número de racimos enviados al extranjero cayó a 5.403.743, sólo el 49% del nivel logrado en el año anterior. Aunque hubo una ligera recuperación entre 1932 y 1935, el nivel de las exportaciones de banano logrado en 1920 nunca más se volvió a ver en el Caribe colombiano.

Hasta 1934 todas las exportaciones de banano se originaron en la región de Santa Marta. Desde 1935 también hubo exportaciones desde los departamentos de Chocó y Nariño (véanse los Cuadros 6 y 7), pero nunca representaron más del 4% del total.

La sigatoca hizo su aparición en la Zona Bananera a partir de 1936²⁹. La sigatoca es un pulgón que marchita las hojas que se requieren para proteger la fruta del sol. Por lo tanto, el banano se madura de manera prematura, lo que resulta en un deterioro de la calidad. El impacto negativo en la producción se sintió a principios de 1937³⁰. Durante la Segunda Guerra Mundial, las exportaciones de banano cayeron drásticamente, como resultado de la disminución del transporte marítimo, y prácticamente desaparecieron en 1943. Aunque la producción se elevó después de la guerra, sólo hasta 1950 se obtuvieron los niveles que se lograron antes de la guerra³¹.

²⁷ "Development of the Banana Industry in Colombia", *Edwin Walter Kemmerer Papers*, Box 113, Princeton University Manuscript Library, p. 7.

²⁸ De 1916 a 1930 la tasa de crecimiento anual promedio del número de racimos exportados fue de 7,5%.

²⁹ Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo, óp. cit., p. 2.

³⁰ *Informe del ministro de economía*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1939, p. 28.

³¹ Aunque excede el período de tiempo cubierto en este documento, se debe mencionar que la United Fruit Company comenzó a planear su retiro de la Zona Bananera en 1956, cuando apareció en escena la terrible plaga de Panamá. Para 1966 ya se había retirado completamente. Véase James R. Krogzemis. *A Historical Geography of the Santa Marta Area, Colombia*, Departamento de Geografía de la Universidad de California-Berkeley, 1967, p. 33 y Marcelo Bucheli. *Bananas and Business, The United Fruit Company in Colombia, 1899-2000*, USA, New York University Press, 2005. Sin embargo, desde 1964 la United Fruit Company había comenzado a producir en la zona del Urabá, otra región de Colombia. Para este proceso posterior, véase: Marcelo Bucheli. "Empresas multinacionales y

¿Qué factores condujeron a que la Zona Bananera, la cual en 1920 había sido el exportador líder de banano en el mundo, a una posición marginal en los últimos años de la década de 1940? Para finales de los años 1940 sólo contribuyó con el 2% de las exportaciones mundiales³². La interpretación tradicional ha sido: “Plagas, deterioro de los suelos, conflictos laborales y el incremento de la intervención del gobierno, lo cual llevó a la United Fruit Company a concentrar sus esfuerzos en otros países del mundo”³³.

Sin embargo, la explicación tradicional de la caída de la Zona Bananera no es la más adecuada ya que las plagas, los conflictos laborales, el deterioro de los suelos y la intervención del gobierno, siempre estuvieron presentes, en mayor o menor grado, en todos los países productores. La razón fundamental por la cual hubo una caída enorme en la importancia relativa del área fue el incremento de los costos relativos de producción causados por el auge de las exportaciones de café ocurrido entre 1910 y 1950 en Colombia.

Cuadro 7. Exportaciones colombianas de banano (pesos)

Año	Región Caribe	Otras regiones	Total
1906	484.775	0	484.775
1907	704.634	0	704.634
1908	712.098	0	712.098
1909	1.227.174	0	1.227.174
1910	1.668.178	0	1.668.178
1911	2.172.000	0	2.172.000
1912	1.996.999	0	1.996.999
1913	3.059.867	0	3.059.867
1914	2.987.968	0	2.987.968
1915	1.997.140	0	1.997.140
1916	1.572.465	0	1.572.465
1917	2.695.365	0	2.695.365
1918	2.447.628	0	2.447.628
1919	2.215.369	0	2.215.369
1920	ND	ND	ND
1921	ND	ND	ND

enclaves agrícolas: el caso de la United Fruit Company en el Magdalena y Urabá, Colombia (1948-1968)”, Monografía núm. 40, Facultad de Administración, Uniandes, 1994.

³² En 1947, las exportaciones de banano en Colombia representaron un 2,45% del total mundial, Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, óp. cit., Cuadro 1.

³³ Catherine LeGrand, óp. cit., p. 217.

Cuadro 7. Continuación.

Año	Región Caribe	Otras regiones	Total
1922	3.572.047	0	3.572.047
1923	3.704.002	0	3.704.002
1924	4.453.540	0	4.453.540
1925	5.563.468	0	5.563.468
1926	5.301.609	0	5.301.609
1927	5.475.218	0	5.475.218
1928	8.635.854	0	8.635.854
1929	8.850.266	0	8.850.266
1930	8.740.667	0	8.740.667
1931	4.857.598	0	4.857.598
1932	6.007.273	0	6.007.273
1933	4.907.975	0	4.907.975
1934	6.124.238	0	6.124.238
1935	8.939.249	24.152	8.939.249
1936	8.206.675	116.648	8.206.675
1937	6.983.457	78.780	6.983.457
1938	8.883.871	116.408	8.883.871
1939	8.678.583	123.555	8.678.583
1940	5.609.752	160.217	5.609.752
1941	2.923.702	123.156	2.923.702
1942	284.006	1.520	284.006
1943	132	0	132
1944	498.264	15.780	498.264
1945	1.947.797	17.095	1.947.797
1946	3.913.785	2.820	3.913.785
1947	7.912.797	48.530	7.912.797
1948	10.623.738	150.345	10.623.738
1949	16.847.415	513.558	16.847.415
1950	18.679.253	348.621	18.679.253

Fuente: el valor total de las exportaciones tomado de los *Anuarios de comercio exterior*, varios años. Para el cálculo de la región Caribe y otras regiones, se utilizó la misma participación que tenían en el número de racimos exportados indicados en el Cuadro 6.

A través del impacto macroeconómico que causó el café, se afectaron negativamente todas las demás exportaciones, hasta el punto que en 1950 las exportaciones de café representaban el 78% de todas las exportaciones del país. Esta situación en la cual el alza en una exportación primaria afecta de manera adversa la producción e ingresos de los demás productos transables se

conoce en la literatura económica mundial como enfermedad holandesa³⁴. En las siguientes secciones se presenta evidencia de que fue dicho fenómeno el que llevó a la caída de la exportación de banano en el Caribe colombiano durante la primera mitad del siglo XX. El retroceso en las exportaciones de banano fue particularmente negativo para el desarrollo económico de esta región, pues el banano constituyó el grueso de sus exportaciones. Por ejemplo, en 1916, el cual fue un año atípico (como resultado de la guerra, las exportaciones de banano cayeron y las de ganado se incrementaron), el banano representaba el 57% del total de las exportaciones del Caribe colombiano.

De hecho, el período en el cual crecieron vigorosamente las exportaciones, esto es, de 1891 a 1930, su impacto en la economía de la costa Caribe había sido muy positivo. Un documento escrito en 1920 por la United Fruit Company expresa esto de manera muy gráfica: “En 1882 cuando se comenzó la construcción del Ferrocarril de Santa Marta, la ciudad de Santa Marta tenía una población de unos pocos miles, sin comercio ni industrias. Simplemente era el asiento del gobierno del estado del Magdalena. De hecho, es notorio que durante muchos años y hasta que la industria del banano comenzó a crecer, los edificios coloniales viejos en Santa Marta fueron desmantelados y los materiales, es decir los ladrillos, la madera, y las varillas, fueron trasladados a Barranquilla, la cual mientras tanto había comenzado a asumir importancia como puerto de entrada. Ciénaga, antiguamente conocida como San Juan de Córdoba, era simplemente un caserío de pescadores con unas pocas chozas”³⁵.

El rápido crecimiento de la población de la Zona Bananera (concentrada en los pueblos de Ciénaga, Aracataca y Fundación) entre el censo de 1905 y de 1951, refleja el enorme impacto de las exportaciones de banano en la economía regional (véase el Cuadro 8). Mientras que la tasa anual del crecimiento de la población de Colombia para el período de 1905-1951 fue del 2,0%, la Zona Bananera tuvo una tasa de crecimiento del 3,8%.

El efecto directo de las exportaciones de banano sobre el empleo fue muy importante para la subregión de Santa Marta y su área de influencia. En 1921, sólo en el ferrocarril de Santa Marta había 998 personas empleadas.

³⁴ El descubrimiento del gas natural en Holanda en 1960 llevó a un auge en la exportación de ese producto y como resultado a la revaluación de la moneda local por el boom exportador. Por esa razón, perdió competitividad la industria holandesa.

³⁵ “Development of the Banana Industry in Colombia”, *Edwin Walter Kemmerer Papers*, Box 113, Princeton University Manuscript Library, p. 2.

Cuadro 8. Población de Santa Marta y la zona bananera (1905-1951)

	1905	1918	1928	1951	Tasa de crecimiento anual de 1905 a 1951
Santa Marta	9.568	18.040	30.942	47.354	3,5
Zona bananera	14.610	26.414	57.630	82.043	3,8
Total	24.178	44.454	88.572	129.397	3,7

Nota: la zona bananera incluía los municipios de Ciénaga, Aracataca y Fundación.

Fuente: Censo Nacional de 1905, 1918, 1928 y 1951.

De acuerdo con Judith White, para 1928 alrededor de 30.000 trabajadores estaban empleados directamente en el negocio del banano en el área de Santa Marta y de la Zona Bananera³⁶.

El historiador Eduardo Posada Carbó ha resaltado que la visión tradicional del impacto de la United Fruit Company en el Caribe colombiano ha hecho énfasis en la naturaleza de enclave de esta operación, y no se valora el gran impacto económico que ésta tuvo en la economía regional³⁷. Con la presencia de esa empresa extranjera, se generaron múltiples empleos directos e indirectos, se mejoró la infraestructura de transporte y de salud, lo cual fue una influencia positiva para la costa Caribe. Sin embargo, también se puede argumentar que el banano es una de las actividades productivas con los encadenamientos (generación de empleos en otros sectores) más limitados. Por ejemplo, durante el período del análisis, el banano se embarcaba hacia el exterior en racimos, haciendo que su exportación fuera una de las de menor valor agregado después de la cosecha³⁸. A pesar de eso, no estamos interesados en este documento en discutir a fondo la naturaleza de los efectos económicos de los encadenamientos del banano. Aun si aceptáramos que sus interrelaciones con el resto de la economía fueron idénticas a los de otros productos exportados, digamos el café, el cual se caracteriza por tener unos encadenamientos muy fuertes, la tasa de crecimiento de las exportaciones de banano del Caribe colombiano fue tan baja que llevó a que la economía de la región se rezagara con respecto al resto de Colombia.

De 1905 a 1950 la tasa de crecimiento anual promedio del valor real del banano, la principal exportación del Caribe colombiano, fue de 0,8%. En contraste, du-

³⁶ Judith White. *Historia de una ignominia: la United Fruit en Colombia*, Bogotá, Editorial Presencia, 1978, p. 43.

³⁷ Eduardo Posada Carbó. *The Colombian Caribbean: A Regional History, 1870-1950*, Oxford, Clarendon Press, 1996, p. 212.

³⁸ Albert O. Hirschman. *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, USA, Cambridge University Press, 1981, p. 73.

rante el mismo período las exportaciones de café, en términos reales, crecieron a una tasa anual promedio del 6,1%. Por lo tanto, aparte de las posibles limitaciones en los efectos de los encadenamientos, las diferencias en la tasa de crecimiento llevaron a un contraste marcado entre el efecto que sobre su entorno tuvo el café en el interior del país y el que tuvo el banano en la costa Caribe³⁹.

La tasa de crecimiento de la población en el Caribe colombiano en el período de 1905-1951 fue del 2,8%. Por tanto, en términos per cápita, en ese lapso las exportaciones de banano tuvieron una tasa de crecimiento promedio de -2,0%. En contraste, en el mismo período en el resto del país, la tasa de crecimiento de la población fue del 2,0%. Como resultado, el valor de las exportaciones de café per cápita creció a una tasa anual promedio de 4,1%⁴⁰. La razón para esta disparidad en las tasas de crecimiento de las exportaciones entre la costa Caribe y el interior del país fue el impacto macroeconómico producido por el auge del sector del sector cafetero sobre el resto de las exportaciones del país, a través de la revaluación del peso colombiano con el dólar. Esto se analiza a continuación.

II. Enfermedad holandesa: el modelo básico

La enfermedad holandesa se refiere a la situación en la cual un sector de exportación en auge hace que se incrementen los precios de los productos no transables y los servicios, lo cual afecta adversamente el sector de los productos transables⁴¹. La referencia teórica estándar sobre la enfermedad holandesa es el modelo desarrollado por W. M. Corden y J. Peter Neary en 1982⁴². En la siguiente discusión utilizaré el modelo básico de Corden y Neary que es el de una economía pequeña abierta, la cual produce tres productos: dos que se comercian a precios interna-

³⁹ Inclusive en 1950, el banano representaba el 46% del total de las exportaciones del Caribe colombiano.

⁴⁰ En 1950 las exportaciones de café representaban el 78% de las exportaciones de Colombia.

⁴¹ Aparentemente la primera vez que se utilizó el término enfermedad holandesa fue en 1977 en un artículo que se publicó en *The Economist*, noviembre 26, 1977, W. M. Corden, "Boeing Sector and Dutch Disease Economic: Survey and Consolidation", *Oxford Economic Papers*, 36, 1984, p. 359. Los productos transables son los exportables y los importables. Los exportables incluyen tanto los productos que se están exportando, como aquéllos que potencialmente se podrían exportar. Los importables son aquellos productos que se importan y los de producción local que compiten con las importaciones. Los productos no transables son aquéllos que no se comercian internacionalmente, ni compiten con los exportables e importables. Un ejemplo de bienes no transables son las edificaciones.

⁴² W. M. Corden and J. Peter Neary, "Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy", *The Economic Journal*, 92, December, 1982.

cionales, dados de manera exógena, y un tercer producto, que es no transable y cuyo precio se determina por la demanda y oferta interna.

El sector de los productos transables está compuesto por un producto en auge (X_{bt}) y uno que no lo está (X_{nb}). Se asume que el bien transable es producido por el sector de servicios (X_{nt}).

Los supuestos básicos del modelo son:

1. Todos los productos son de consumo final.
2. Sólo se determinan precios relativos.
3. La producción nacional y los gastos son siempre iguales, por lo cual el comercio siempre está balanceado.
4. No hay distorsiones en los mercados de insumos y de factores.
5. Cada sector utiliza un solo factor específico, así como mano de obra, la cual es totalmente móvil.

Dados estos supuestos, ¿cuál será el efecto del auge en las exportaciones (X_{bt}) como resultado de un cambio tecnológico neutral tipo Hicks?⁴³ Al contestar esta pregunta, Corden y Neary introducen la distinción entre un efecto de movimiento de recursos y un efecto de gasto.

El efecto de movimiento de recursos se da debido al incremento del producto marginal del factor móvil, la mano de obra, como resultado del auge. Por lo tanto, se retiran recursos del sector de productos no transables (X_{nt}) y del sector de productos transables que no están en auge (X_{nb}), y se pasan al sector de productos transables en auge (X_{bt}). Este movimiento de factores lleva a un incremento de los precios de los productos no transables. Debido a que los precios de los productos transables se determinan de manera exógena en los mercados mundiales, el incremento de los precios en los productos no transables es equivalente a una revaluación de la moneda local, o sea una caída en la tasa de cambio real.

El efecto de gasto se refiere al impacto de los gastos generados como resultado del incremento en los ingresos reales que trae consigo el auge. Este gasto extra incrementa el precio de los productos no transables, lo cual resulta en una reducción adicional de la tasa de cambio real.

En la Ilustración 1, se pueden apreciar claramente las consecuencias sobre el empleo de los efectos del gasto y el movimiento de recursos. La oferta laboral total está dada por la distancia de O_{nt} a O_t . La cantidad de empleos en el sector de productos no transables se mide de O_{nt} a la derecha, mientras que el

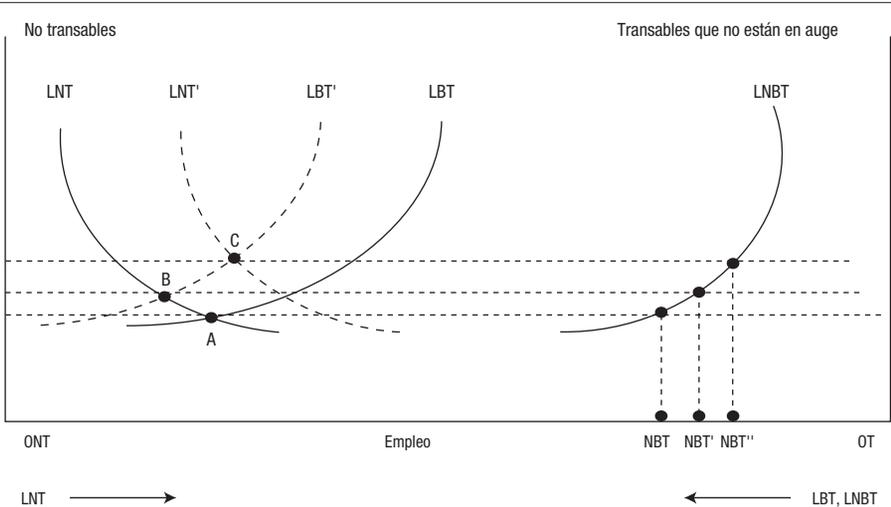
⁴³ Un cambio tecnológico neutral de Hicks es aquel en el cual el desplazamiento de la función de producción no cambia la razón de precios de los factores para un nivel capital constante.

empleo utilizado en el sector de productos transables que no está en auge está dado por la distancia de O_t a la izquierda. La distancia desde la intersección entre L_{nt} y L_{bt} y L_{nbt} , nos da el empleo en el sector en auge.

La curva de L_{nt} representa la demanda laboral del sector de servicios, mientras que la curva de L_{nbt} es la demanda laboral de los productos transables que no están en auge. La curva de L_{bt} es la suma de la demanda laboral de los sectores productores de productos transables, tanto para los que se encuentran en auge como los que no lo están.

¿Qué sucede cuando hay un auge del tipo de un cambio tecnológico neutral de Hicks? Uno de los primeros impactos será un efecto de movimiento de recursos. La curva de L_{bt} cambiará a L'_{bt} , como resultado del incremento de las exportaciones en el sector de productos transables, lo cual implica un requerimiento adicional de mano de obra. En la Ilustración 1 esto significa un movimiento del punto A al B. En B hay menos empleos en los sectores de productos no transables y en los transables que no están en auge. Esta caída en el empleo y la producción de transables que no están en auge es lo que Corden y Neary denominan desindustrialización directa (asumiendo que el aumento de las exportaciones ocurre en el sector primario de los productos transables, por ejemplo, la energía).

Ilustración 1. Las consecuencias de un boom en las exportaciones de banano sobre el mercado laboral



El efecto gasto se puede ver con claridad si se asume que el sector de transables en auge no utiliza mano de obra y, por lo tanto, se elimina cualquier efecto de movimiento de recursos. Si la demanda de productos no transables

se incrementa con los ingresos, esto es, si son bienes normales en el agregado, el alza implicará un desplazamiento de la curva de Lnt a L'nt. Por lo tanto, frente a la tasa de cambio inicial hay un exceso de demanda de productos no transables y se debe reducir la tasa de cambio real.

Cuando el efecto neto del gasto y el movimiento de recursos se combinan tenemos los siguientes resultados:

1. Se revalúa la tasa de cambio real, debido a que ambos efectos contribuyen a disminuirla. A su vez esta revaluación es lo que lleva a lo que Corden y Neary han denominado una des-industrialización indirecta.
2. La producción de productos transables que no están en auge cae de manera inequívoca.
3. La producción en el sector de servicios (no transables) se incrementa debido al efecto gasto, pero cae debido al efecto de movimiento de recursos. El resultado neto es ambiguo.
4. En el sector de los productos transables en auge el efecto del movimiento de recursos tiende a incrementar la producción, pero el efecto gasto tiende a disminuirlo, por lo tanto, el resultado es ambiguo.
5. Las exportaciones netas del sector de los productos transables que no está en auge caen, mientras que la demanda doméstica se incrementa, siempre que los productos transables que no están en auge sean productos normales.

La anterior discusión se puede resumir en cuatro hipótesis de lo que se observará en una economía que padece la enfermedad holandesa:

- i. Se reduce la tasa de cambio real (revaluación).
- ii. Hay una disminución de las exportaciones del sector que no está en auge.
- iii. Hay una disminución de la producción en el sector de los productos transables que no están en auge.
- iv. Hay un posible incremento en la producción de los bienes no transables.

La enfermedad holandesa se asocia por lo general con la des-industrialización, éste puede no ser el caso en una economía que se encuentra en las etapas tempranas del desarrollo. En este caso, la mayoría de los sectores transables están compuestos no por manufacturas sino por productos de la agricultura. Por lo tanto, la reducción en el sector de productos transables que no están en auge resultará en una des-agriculturización, en lugar de la des-industrialización que tiende a ocurrir en las economías industrializadas⁴⁴.

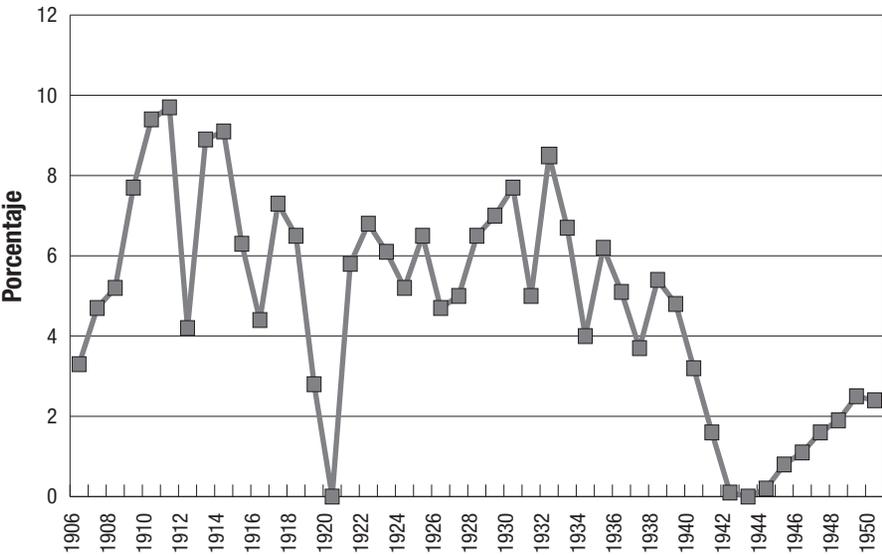
⁴⁴ Corden, óp. cit., p. 363.

Finalmente, se debe notar que los efectos de la enfermedad holandesa antes mencionados deben ser sobrepuestos a las tendencias generales de la economía. Así, una disminución en el sector no necesariamente se refiere a una caída absoluta de la producción sino a una tasa de crecimiento inferior a la que hubiera prevalecido si no hubiera ocurrido el auge.

III. Enfermedad holandesa y disminución de las exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950

En esta sección mostramos evidencia que contradice la explicación convencional de la caída en las exportaciones de banano desde el Caribe colombiano, basada en los efectos negativos de la enfermedad de la sigatoca, los conflictos laborales y el impacto de la Segunda Guerra Mundial. Parte del problema es que los tratamientos tradicionales de este tema han estudiado la evolución de las exportaciones de banano al analizar los niveles absolutos de producción. Sin embargo, cuando se considera la participación del banano en el total de exportaciones, es claro que la reducción relativa comenzó al inicio de la década de 1910, época del inicio del auge cafetero.

Gráfica 2. Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano en el total de las exportaciones colombianas (1905-1950)



Fuente: Cuadro 9.

De 1910 a 1950 la participación del banano en el total de las exportaciones colombianas muestra una tendencia decreciente (véase Gráfica 2). Mientras que en 1911 las exportaciones de banano del Caribe colombiano representaban el 9,7% del total de las exportaciones, para 1950 habían caído al 2,4%. Las exportaciones de banano perdieron participación debido al auge del café, que comenzó en la primera década de este siglo y que duró hasta mediados de la de 1950.

A pesar de que entre 1910 y 1930 el valor de las exportaciones de banano en términos reales se incrementó a una tasa anual promedio de 7,2%, ese crecimiento estaba por debajo de la tasa de crecimiento anual promedio del valor real de las exportaciones de café, que fue del 10,5%. Por lo tanto, las exportaciones de banano perdieron participación en las exportaciones totales.

A. La enfermedad holandesa en Colombia, 1910-1950

El enorme incremento de las exportaciones de café en Colombia entre 1905 y finales de la década de 1940, implicó que en 1950 el país fuera el segundo productor de café en el mundo. Mientras que en 1905 participó con el 3,8% del total de exportaciones mundiales de café, en 1943 se había incrementado su participación al 20,4%⁴⁵. Este enorme crecimiento de las exportaciones de café condujo a los efectos asociados con la enfermedad holandesa⁴⁶.

En la sección previa se señaló que el modelo de la enfermedad holandesa estipula cuatro consecuencias del *boom*. A continuación constataremos que todas esas condiciones estuvieron presentes en Colombia en el período 1910-1950.

Hipótesis 1: revaluación de la tasa de cambio real

Entre 1917 y 1950 la tasa de cambio real del peso colombiano con respecto al dólar de los Estados Unidos siguió una tendencia de revaluación, interrumpida

⁴⁵ Robert Beyer. "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940", Ph.D. Dissertation, University of Minnesota, 1947, p. 234.

⁴⁶ Éste no ha sido el único caso en que el alza de las exportaciones de café haya llevado a los síntomas de la enfermedad holandesa en la economía colombiana. Desde 1975 a 1980, el precio internacional del café se incrementó de manera abrupta como resultado de las heladas en Brasil, las cuales destruyeron gran parte de las cosechas y redujeron la capacidad de producción de ese país. Linda Kamas ha mostrado que la mayoría de las condiciones asociadas con la enfermedad holandesa estuvieron presentes en Colombia de 1975 hasta principios de la década de 1980, Linda Kamas. "Dutch Disease Economics and the Colombian Export Boom", *World Development*, vol. 14, núm. 9, 1986.

durante 1931-1935 por los efectos de la Gran Depresión (Véanse el Cuadro 9 y la Gráfica 3).

Cuadro 9. Participación de las exportaciones de banano de la costa Caribe en el total de exportaciones de Colombia

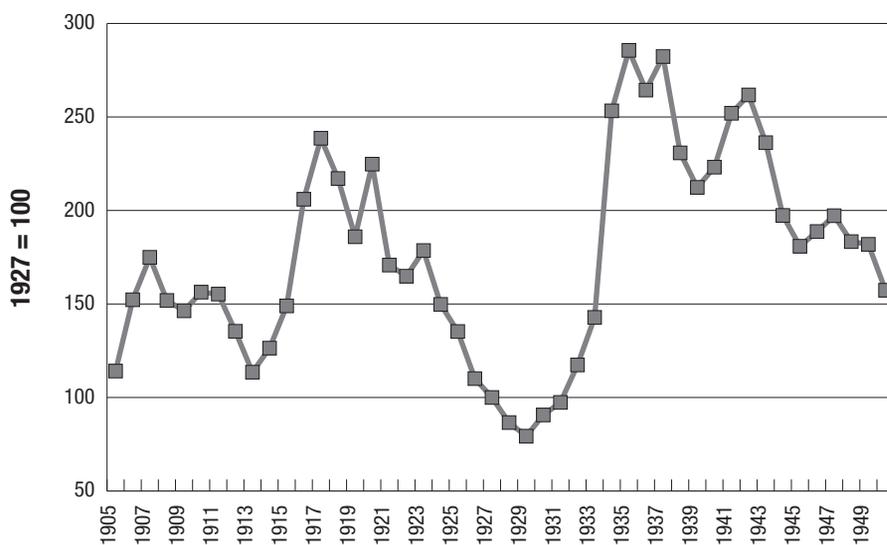
Año	Porcentaje
1906	3,3
1907	4,7
1908	5,2
1909	7,7
1910	9,4
1911	9,7
1912	4,2
1913	8,9
1914	9,1
1915	6,3
1916	4,4
1917	7,3
1918	6,5
1919	2,8
1920	ND
1921	5,8
1922	6,8
1923	6,1
1924	5,2
1925	6,5
1926	4,7
1927	5,0
1928	6,5
1929	7,0
1930	7,7
1931	5,0
1932	8,5
1933	6,7
1934	4,0
1935	6,2
1936	5,1
1937	3,7

Cuadro 9. Continuación.

Año	Porcentaje
1938	5,4
1939	4,8
1940	3,2
1941	1,6
1942	0,1
1943	ND
1944	0,2
1945	0,8
1946	1,1
1947	1,6
1948	1,9
1949	2,5
1950	2,4

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfica 3. Tasa de cambio real del peso colombiano en relación con el dólar de Estados Unidos (1905-1950)



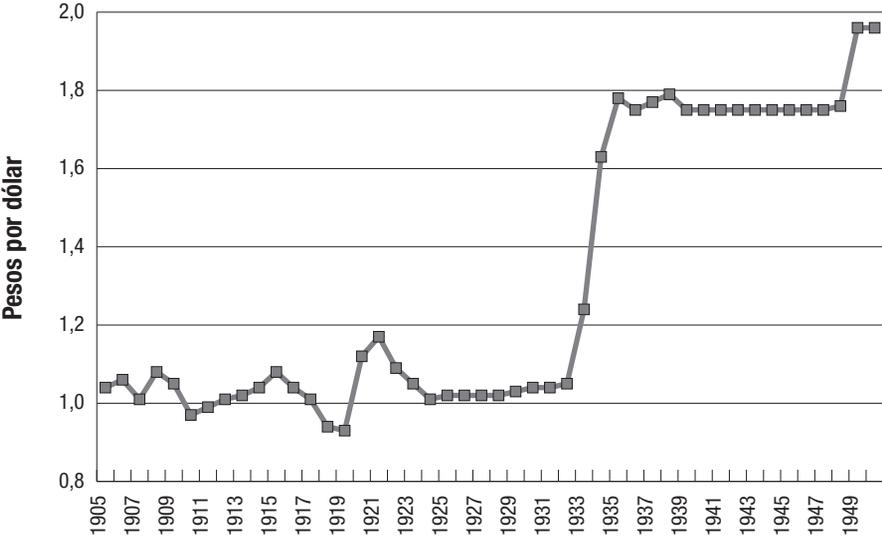
Fuente: Cuadro 10.

De 1931 a 1935 se presentó una devaluación del peso en términos reales, en el contexto de la enorme caída de la demanda ocasionada por la Gran Depresión. En el caso del banano, la reducción de la demanda del banano fue

bastante dramática. Entre 1929 y 1932 el número de racimos importados por los Estados Unidos cayó de 65.134.000 a 39.613.000⁴⁷. Por lo tanto, la devaluación del período de 1931-1935, no contribuyó al incremento de las exportaciones de banano; simplemente fue un efecto compensatorio que resultó de la devaluación de la tasa de cambio nominal y la deflación doméstica (véase Gráfica 4).

Lo expuesto en el párrafo anterior permite afirmar que el período de 1917-1950 fue, en su conjunto, uno de revaluación del peso colombiano, interrumpido solamente por los años anómalos de la Gran Depresión.

Gráfica 4. Tasa de cambio nominal del peso colombiano con respecto al dólar de Estados Unidos, 1905-1950



Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Cuadro 10. Tasa de cambio real del peso colombiano con respecto al dólar (1927 = 100)

Año	Tasa de cambio real
1905	114,12
1906	152,25
1907	174,95
1908	151,89
1909	146,35

⁴⁷ Charles D. Kepner. *Social Aspects of the Banana Industry*, New York, 1936, p. 69.

Cuadro 10. Continuación.

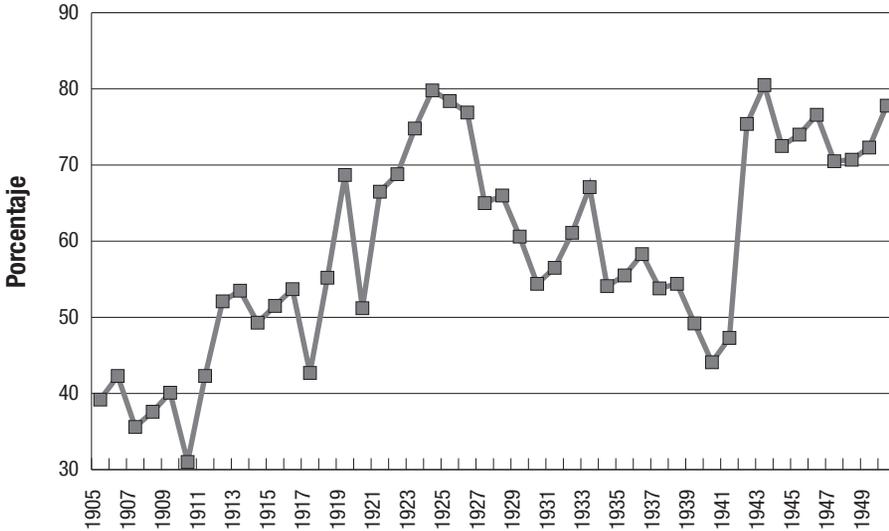
Año	
1910	156,31
1911	155,29
1912	135,40
1913	113,53
1914	126,39
1915	148,97
1916	205,99
1917	238,62
1918	217,09
1919	185,95
1920	224,76
1921	170,80
1922	164,85
1923	178,58
1924	149,77
1925	135,29
1926	110,09
1927	100,00
1928	86,59
1929	79,32
1930	90,64
1931	97,37
1932	117,40
1933	142,83
1934	253,29
1935	285,62
1936	264,38
1937	282,34
1938	230,80
1939	212,35
1940	223,15
1941	251,98
1942	261,79
1943	236,26
1944	197,35
1945	180,87
1946	188,74

Cuadro 10. Continuación.

Año	
1947	197,20
1948	183,35
1949	181,90
1950	157,35

Nota: el índice de precios extranjeros utilizados para calcular la tasa de cambio real es el índice de precios al por mayor de los Estados Unidos; el índice de precios doméstico utilizado es: de 1905 a 1922 el que calculó Alberto Pardo. *Geografía Económica y Humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1972, p. 221; de 1923 a 1937, el índice de precios para 15 artículos calculado por el Banco de la República. *Revista del Banco de la República*, varios números; de 1938 a 1950, el costo de vida en Bogotá, *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfica 5. Participación del café en las exportaciones totales de Colombia (1905-1950)



Fuente: Cuadro 11.

Hipótesis 2: caída de las exportaciones en el sector de los productos transables que no está en auge

Como resultado de la revaluación del peso colombiano ocurrida en el período 1917-1950, hubo una reducción dramática en las exportaciones diferentes del café. Mientras que en 1910 las exportaciones de café representaban sólo el 31,0% del total de las exportaciones, para 1950 se habían incrementado al 77,8%. En ese último año el café y el petróleo, que también estaba en auge, representaron el 94,2% del total de las exportaciones de Colombia.

La Gráfica 5 y el Cuadro 11, muestran que la participación de las exportaciones de café se incrementó de 31,0% en 1910 a 79,8% en 1924. En los siguientes años esa participación cayó debido al auge de las exportaciones en el sector de la minería (oro, platino y petróleo). Después de 1940, nuevamente se incrementó la participación del café. Como resultado, para 1950 las demás exportaciones habían sido prácticamente eliminadas, con la excepción del petróleo, el cual también experimentó un auge.

La caída de las exportaciones del sector de productos transables que no están en auge está bien ilustrada por el hecho de que de las diez principales exportaciones de la primera década del siglo XX, excepto el café, experimentaron tasas de crecimiento inferiores a las tasas de crecimiento del total de las exportaciones (véase Cuadro 12). De hecho, cinco de ellas tuvieron tasas de crecimiento negativas y solo una, el platino, tuvo una tasa de crecimiento que sobrepasó la tasa de crecimiento de la población.

Cuadro 11. Participación del café en el valor total de las exportaciones de Colombia

Año	Porcentaje
1905	39,2
1906	42,3
1907	35,6
1908	37,6
1909	40,1
1910	31,0
1911	42,3
1912	52,1
1913	53,5
1914	49,3
1915	51,5
1916	53,7
1917	42,7
1918	55,2
1919	68,7
1920	51,2
1921	66,5
1922	68,8
1923	74,8

Cuadro 11. Continuación.

Año	Porcentaje
1924	79,8
1925	78,4
1926	76,9
1927	65,0
1928	66,0
1929	60,6
1930	54,4
1931	56,5
1932	61,1
1933	67,1
1934	54,1
1935	55,5
1936	58,3
1937	53,8
1938	54,4
1939	49,2
1940	44,1
1941	47,3
1942	75,4
1943	80,5
1944	72,5
1945	74,0
1946	76,6
1947	70,5
1948	70,7
1949	72,3
1950	77,8

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Hipótesis 3: caída en la producción en el sector de los productos transables que no están en auge

Como ya se explicó, las consecuencias de la enfermedad holandesa se deben sobreponer a las tendencias generales de la economía. Por lo tanto, en un escenario de crecimiento, se debe interpretar una reducción en la participación como una caída, aunque en términos absolutos ocurra algún aumento.

Cuadro 12. Tasa anual promedio de crecimiento de los principales productos de exportación en términos reales (1905-1950)

Productos	Tasa de crecimiento (%)
Café	6,1
Platino	2,4
Petróleo	1,2
Banano	0,8
Oro	0,6
Cueros	-1,7
Tabaco	-3,8
Caucho	-5,8
Sombreros	-7,2
Madera tagua	-13,5
Total de exportaciones	4,9

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Cuadro 13. Tasas de crecimiento del producto interno bruto (1925-1949)

Sector	Tasa de crecimiento (%)
No transables:	4,4
Construcción	5,8
Arriendos residenciales	2,1
Servicios del gobierno	3,1
Servicios personales, comercio y banca	4,7
Energía y comunicaciones	7,7
Manufacturas artesanales	5,8
Productos transables que no están en auge:	3,5
Cultivos diferentes de café	2,5
Manufacturas	7,7
Auge de productos transables	4,0
Cultivos de café	4,0
Minería	4,0
Total	3,9

Nota: para calcular los cultivos diferentes de café asumimos que la producción de café fue el 15% del total de la agricultura en 1925 y que su participación se incrementó en una tasa constante para llegar al 20% en 1950.

Fuente: Banco de la República. *Principales indicadores económicos, 1923-1992*, Bogotá, 1993, p. 150, y cálculos del autor.

El Cuadro 13 muestra que el sector de los productos transables que no estaba en auge creció a una tasa por debajo del crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), al igual que por debajo de los productos no transables y

del sector del café. Se debe mencionar que dentro de los productos transables que no estaban en auge, el sector de las manufacturas creció a una tasa más alta que la de los productos transables en auge y que el PIB total. Hay varias explicaciones para esta aparente anomalía.

Primero, el sector de las manufacturas incluye productos no transables, por ejemplo, la industria del cemento⁴⁸. Segundo, la ampliación del sector de las manufacturas fue en parte inducida por las políticas diseñadas para estimular la industrialización por sustitución de importaciones. Esto fue especialmente cierto desde la década de 1940, por medio de políticas como las tarifas y las restricciones cuantitativas sobre las importaciones de bienes manufacturados y préstamos subvencionados, así como los subsidios.

Hipótesis 4: un posible incremento en la producción del sector de productos no transables

El sector de los productos no transables experimentó una tasa de crecimiento anual de 4,4% entre 1925 y 1950. Por lo tanto, sobrepasó tanto los productos transables en auge como los que no estaban en auge, los cuales se incrementaron a tasas de 4,0% y 3,5%, respectivamente.

B. Caída en términos relativos de las exportaciones de banano, 1910-1950

En la sección anterior se mostró que los síntomas básicos de la enfermedad holandesa estuvieron presentes en Colombia en el período de 1910-1950. Ahora argumentaremos que la caída en términos relativos de las exportaciones de banano fue una de las consecuencias de dicha enfermedad.

El impacto negativo del auge del café sobre la producción de banano se sintió a través de la tasa de cambio. La revaluación afectó la rentabilidad de las exportaciones de banano. Ello fue muy negativo, ya que se exportaba casi el 100% de la cosecha.

La tasa de cambio real del peso colombiano con respecto al dólar de los Estados Unidos en este período se determinaba fundamentalmente por el precio internacional real del café colombiano, con el cual tenía una relación inversa, como se puede ver en el Gráfico 6. De 1905 a 1950, el coeficiente de

⁴⁸ Corden and Neary, óp. cit., p. 842.

correlación entre el precio internacional real del café colombiano y la tasa de cambio real fue de 0,66. El nivel de la rentabilidad de la industria del banano, o en este caso para cualquier sector que exporta el 100% de su producción, puede ser aproximado por el precio internacional del producto convertido a la moneda doméstica y dividido por el índice de precio doméstico:

$$PR = (PB) (TCN)/(IPD)$$

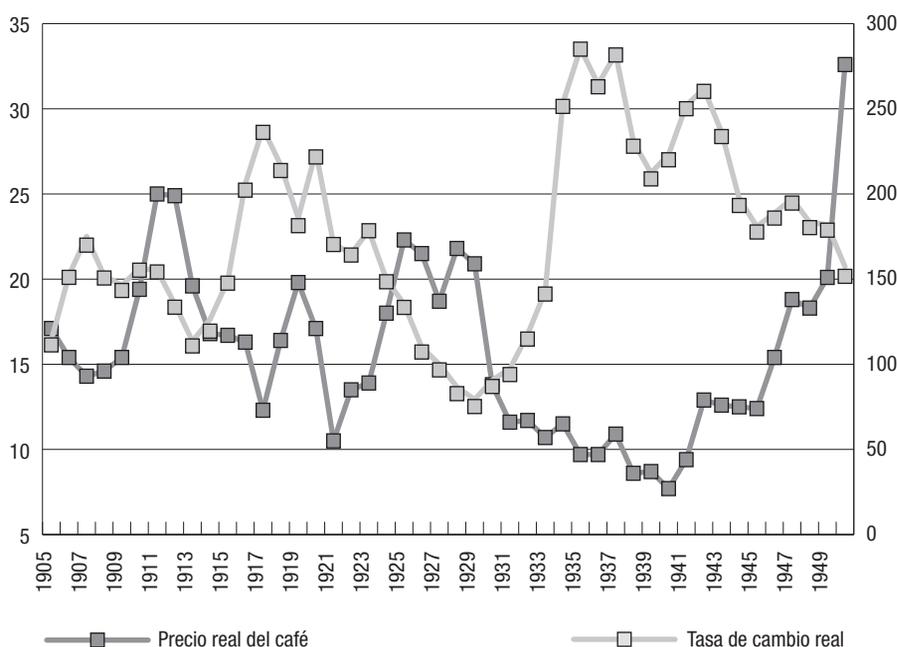
El precio, a su vez, se puede descomponer en la tasa de cambio real y el precio internacional real del producto:

$$PR = (PB/IPE)*(TCN*IPE)/(IPD)$$

$$PRB = (PB/IPE)$$

$$TCR = (TCN*IPE)/(IPD)$$

Gráfica 6. Evolución del precio real del café colombiano en los mercados mundiales y la tasa de cambio real, 1905-1950



Fuente: Cuadro 10 para la tasa de cambio real; para el precio del café, *Revista del Banco de la República*, y Beyer, óp. cit., pp. 355-357.

Donde:

PR = precio real del banano en moneda nacional

PB = precio internacional del banano en moneda extranjera

TCN = tasa de cambio nominal

IPD = índice de precios doméstico

IPE = índice de precios extranjero

PRB = precio real del banano en moneda extranjera

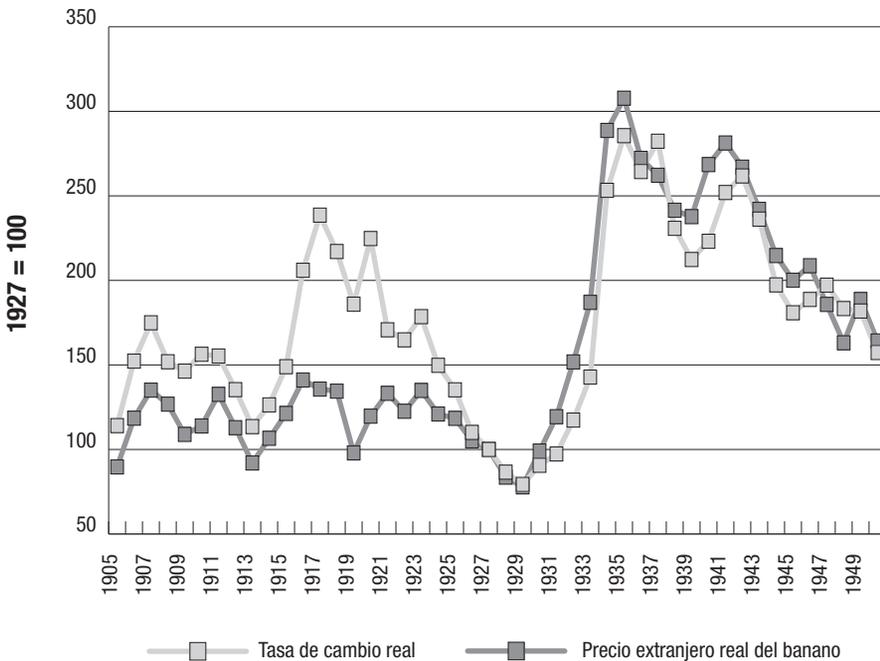
TCR = tasa de cambio real

En el período 1910-1950, el precio real del banano en pesos siguió una tendencia a la baja, el cual fue interrumpido solo por la Gran Depresión. El incremento del precio real del banano en el período de 1931-1934 no estimuló la producción ya que coincidió con una caída enorme en la demanda extranjera de banano, lo cual condujo a la contracción de las exportaciones.

De 1910 a 1930 el precio real del banano en pesos disminuyó a una tasa anual promedio de 1,1. En el período de 1935-1950, la tasa anual de disminución fue aún mayor, 3,7%.

La evolución del precio real del banano en pesos en el período de 1905-1950 fue determinada casi completamente por el comportamiento de la tasa de cambio real (véase Gráfica 7). De 1905 a 1950, el coeficiente de correlación entre estas dos variables fue de 83%.

Gráfica 7. Evolución del precio externo real del banano en pesos constantes y de la tasa de cambio real, 1905-1950



Fuente: Cuadro 14 y Cuadro 10.

Cuadro 14. Precio externo del banano en pesos constantes (1927 = 100)

Año	
1905	89,7
1906	118,5
1907	135,1
1908	126,8
1909	108,9
1910	113,9
1911	132,6
1912	112,9
1913	92,0
1914	106,6
1915	121,3
1916	141,1
1917	135,7
1918	134,5
1919	98,0
1920	119,7
1921	133,2
1922	122,6
1923	134,9
1924	121,0
1925	118,4
1926	105,1
1927	100,0
1928	83,6
1929	77,9
1930	99,1
1931	119,4
1932	151,8
1933	187,0
1934	288,7
1935	307,8
1936	272,2

Cuadro 14. Continuación.

Año	
1937	262,2
1938	241,5
1939	237,7
1940	268,5
1941	281,3
1942	267,0
1943	242,0
1944	214,7
1945	200,1
1946	208,7
1947	185,8
1948	163,1
1949	188,7
1950	164,2

Nota: el precio externo del banano en pesos constantes se calculó al convertir el precio extranjero en pesos y deflactarlo de acuerdo con el índice de precios de Colombia utilizado en el Cuadro 10.

Fuente: para la tasa de cambio nominal de Colombia, *Revista del Banco de la República*, varios números; para el índice de precios para Colombia, el mismo del Cuadro 10; para el precio del banano en el mercado internacional, Miguel Urrutia (ed.). *Long-Term Trends in Latin American Economic Development*, Washington, D.C., Inter-American Development Bank, 1991, Tabla B-1.

El único subperíodo en el cual el comportamiento anteriormente señalado del precio real del banano en dólares varió fue el de 1916-1924, cuando cayó inicialmente (1916-1920) y luego se incrementó (1920-1924). Si excluimos este subperíodo, el coeficiente de correlación entre el precio real del banano en pesos y la tasa de cambio real se incrementa a 94%.

Por todo lo anterior, se puede señalar que la tendencia negativa del precio real del banano en pesos entre 1910 y 1950, fue causada por la revaluación del peso frente al dólar en términos reales, lo cual a su vez era una consecuencia del auge en las exportaciones de café, lo que llevó a la pérdida de competitividad del banano magdalenense. Esa pérdida de competitividad comenzó incluso antes de los conflictos laborales de finales de la década de 1920 y de la propagación de la sigatoca durante los años 1930. Es decir, que durante la primera mitad del siglo XX las exportaciones de banano fueron uno de los renglones económicos más perjudicados por la enfermedad holandesa.

IV. Conclusiones

En este documento se describe como el rápido crecimiento de las exportaciones de café en Colombia en las décadas iniciales del siglo XX llevó a la casi total eliminación de las exportaciones de otros productos primarios, incluido el banano. Debido a que el banano constituyó la principal exportación del Caribe colombiano, su contracción resultó en una falta de dinamismo en las exportaciones de la región. En 1950 el banano aún representaba el 53,3% del total de las exportaciones de la costa Caribe, seguido por el petróleo (15,7%), el tabaco (11,7%) y el ganado (7,4%).

La producción de café se concentró casi en su totalidad en el interior del país.

Por ejemplo, en 1925 la costa Caribe participó con solo el 0,8% del total de las exportaciones de café⁴⁹. Por lo tanto, cuando desaparecieron las otras exportaciones debido a la revaluación real del peso, esto tuvo un impacto enorme en la distribución regional del ingreso. En particular, la región del Caribe comenzó a quedarse relegada con respecto al resto del país y sus exportaciones per cápita decayeron⁵⁰. Como resultado, en el período objeto de este estudio su PIB per cápita creció a una tasa por debajo de la nacional⁵¹.

El desastroso desempeño del sector externo de la costa norte de Colombia, en la primera mitad del siglo XX, tuvo consecuencias enormes sobre sus posibilidades de crecimiento económico de largo plazo. Para 1950, su participación en el total de exportaciones de Colombia fue sólo del 4,5%, a pesar de que tenía el 16,7% de la población del país. Cuando a finales de la década de 1940, el país comenzó una política deliberada de industrialización por sustitución de importaciones a través de las restricciones cuantitativas a las importaciones, los elevados aranceles aduaneros, las tasas de cambio múltiples, los préstamos subsidiados y las inversiones directas del gobierno en el

⁴⁹ Joaquín Vilorio. “Café Caribe: la economía cafetera en la Sierra Nevada de Santa Marta”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 1, Cartagena, Banco de la República, 1997, p. 17.

⁵⁰ En contraste los departamentos productores de café (Antioquia, Caldas, Risaralda y Quindío) lograron los niveles más altos en el país en términos del desarrollo económico y de los indicadores sociales, véase, Juan D. Barón. “Geografía económica de los Andes Occidentales de Colombia”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, Cartagena, Banco de la República, CEER, núm. 123, marzo, 2010.

⁵¹ Al respecto véase Jaime Bonet Morón y Adolfo Meisel Roca. “La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Adolfo Meisel Roca. *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República, 2002.

sector industrial, la costa Caribe no estaba en condiciones para participar de manera activa en ese proceso.

Como resultado de su excelente desempeño exportador en la primera mitad del siglo, el interior del país, sobre todo los departamentos cafeteros, experimentó una mayor acumulación de capital y la consolidación de sus mercados internos. Así, en las décadas que siguieron, el crecimiento industrial de Colombia se concentró en el triángulo formado por las tres principales ciudades: Bogotá, Medellín y Cali. Los orígenes inmediatos de ese resultado se encuentran en las consecuencias macroeconómicas del auge exportador cafetero que vivió el país entre 1910 y 1950.

Bibliografía

- American Consular Service. (1910-1929). "American Consul in Santa Marta to the Secretary of State, May 8, 1920", *Records of the Department of State*.
- American Consul Service. (1921). "Railroads of Colombia", *Records of the Department of State*, 1920-1929.
- Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia Editores.
- Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo. (1948). "The Banana Industry in the Caribbean Area" (mimeo).
- Barón, J. D. (2010). "Geografía económica de los Andes Occidentales de Colombia", *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, Cartagena, Cartagena, CEER, Banco de la República. núm. 123.
- Beyer, R. (1947). "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940", Ph.D. Dissertation, University of Minnesota.
- Bonet Morón, J. y Meisel Roca, A. (2002). "La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926-1995", en Meisel Roca, A. *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República.
- Brungardt, M. P. (1987). "The United Fruit in Colombia", *American Business History*, USA, Harlon Davidson Inc.
- Bucheli, M. (1994). "Empresas multinacionales y enclaves agrícolas: el caso de la United Fruit Company en el Magdalena y Urabá, Colombia (1948-1968)", Monografía núm. 40, Bogotá, Facultad de Administración, Uniandes.
- Bucheli, M. (2005). *Bananas and Business, The United Fruit Company in Colombia, 1899-2000*, USA, New York University Press.
- Corden, W. M. y Neary, J. P. (1982). "Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy", *The Economic Journal*, núm. 92.
- Corden, W. M. (1984). "Booming Sector and Dutch Disease Economics: Survey and Consolidation", *Oxford Economic Papers*, núm. 36.
- Crowther, S. (1929). *The Romance and Rise of the American Tropics*, New York, Doubleday Doran and Company.
- "Development of the Banana Industry in Colombia", *Edwin Walter Kemmerer Papers*, Box 113, Princeton University Manuscript Library.
- Díaz-Granados, M. J. (1996). *Geografía económica del Magdalena Grande (1946-1955)*, Santa Marta, Instituto de Cultura del Magdalena.
- Henríquez, D. D. (1939). *Monografía completa de la Zona Bananera*, Santa Marta, Tipografía El Progreso.

- Hirschman, A. O. (1981). *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, USA, Cambridge University Press.
- Kamas, L. (1986). “Dutch Disease Economics and the Colombian Export Boom”, *World Development*, vol. 14, núm. 9.
- Kepner, C. D. (1936). *Social Aspects of the Banana Industry*, New York.
- Krogzemis, J. R. (1967). *A Historical Geography of the Santa Marta Area, Colombia*, USA, Departamento de Geografía de la Universidad de California-Berkeley.
- LeGrand, C. (1989). “El conflicto de las bananeras”, *Nueva Historia de Colombia*, tomo III, Bogotá, Planeta.
- Marshal, P. H. (1915). *Ferrocarril de Santa Marta, Exposición que al Honorable Congreso de 1915 hace el gerente de la Compañía*, Bogotá, Imprenta La Luz.
- Ortega, A. (1949). *Ferrocarriles colombianos*, Bogotá, Imprenta Nacional.
- Parks, E. T. (1935). *Colombia and the United States, 1765-1934*, USA, Duke University Press.
- Posada Carbó, E. (1996). *The Colombian Caribbean: A Regional History, 1870-1950*, Oxford, Clarendon Press.
- United Fruit Company. (Varios años). *Twenty-Ninth Annual Report to the Stockholders*.
- Vitoria de la Hoz, J. (1997). “Café Caribe: la economía cafetera en la Sierra Nevada de Santa Marta”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 1, Cartagena, CEER, Banco de la República.
- Vitoria de la Hoz, J. (2009). “Historia empresarial del guineo: empresas y empresarios bananeros en el Departamento del Magdalena, 1870-1930”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, núm. 23, Cartagena, CEER, Banco de la República,
- White, J. (1978). *Historia de una ignominia: la United Fruit en Colombia*, Bogotá, Editorial Presencia.

Bajo el signo del cóndor: empresas y empresarios en el Caribe colombiano, 1982-2009¹

Ha desaparecido formalmente la Scadta, pero de facto su espíritu sigue viviendo bajo la bandera de Avianca. Toda una generación de colombianos a la cual le tocó volar bajo el signo del cóndor de la vieja Scadta, la recuerda con cariño. El nuevo cóndor de Avianca levanta sus alas para alcanzar cada día nuevos horizontes, y los colaboradores alemanes sobrevivientes de la Scadta observamos con satisfacción y orgullo el continuo desarrollo de una empresa en cuya fundación y organización tuvimos la satisfacción y el honor de cooperar para bien de Colombia.

Coronel Herbert Boy, *Una historia con alas*, 1963.

I. Introducción

El 26 de octubre de 1997 en Guadalajara, México, en una conferencia pronunciada ante la Sociedad Internacional de Periodismo el reconocido escritor argentino Tomás Eloy Martínez se refirió a la importancia que tiene para el periodismo la narración de experiencias individuales en la presentación de las noticias. Puso como ejemplo de lo anterior la primera página de la edición del *New York Times* del domingo 28 de septiembre de 1997, en la cual cuatro de los seis artículos que contenía contaban la noticia a través de la experiencia de un sólo individuo. El quinto artículo narraba la historia de una familia y el último se refería a unos acuerdos sobre impuestos entre líderes republicanos del Congreso de los Estados Unidos. En su opinión, las noticias mejor contadas son “aquellas que revelan, a través de la experiencia de una sola persona, todo lo que hace falta saber”. Refiriéndose a las noticias presentadas por medio de individuos particulares en la edición mencionada arriba, Tomás Eloy Martínez puntualizó²:

Lo que buscaban aquellos artículos era que el lector identificara un destino ajeno con su propio destino. Que el lector dijera: a mí también puede pasarme esto. Cuando leemos que hubo cien mil víctimas en un maremoto

¹ Una primera versión de este trabajo se publicó en Grupo de Historia Empresarial, 2004. *Las regiones y la historia empresarial*, Medellín, Universidad Eafit.

² Tomás Eloy Martínez, “Periodismo y narración: desafíos para el siglo XXI”, Conferencia pronunciada ante la asamblea de la SIP el 26 de octubre de 1997 en Guadalajara, México.

en Bangladesh, el dato nos asombra, pero no nos conmueve. Si leyéramos, en cambio, la tragedia de una mujer que ha quedado sola en el mundo después del maremoto y siguiéramos paso a paso la historia de sus pérdidas, sabríamos todo lo que hay que saber sobre ese maremoto y todo lo que hay que saber sobre el azar y las desgracias involuntarias y repentinas.

Como historiador económico lo que a mí me atrae de la historia empresarial es que nos permite bajar del nivel abstracto y cuantitativo, en el cual se desenvuelve la nueva historia económica al caso individual, al drama cotidiano de los seres humanos. En esa medida la historia económica y la historia empresarial son complementarias, dos caras de una misma actividad, el nivel macro y el nivel micro. Además, la historia empresarial nos permite observar las actuaciones de los únicos agentes históricos que la hacen: los individuos. Todos los demás agentes históricos, clases sociales, grupos étnicos y raciales, empresas, mercados, son sólo abstracciones y sus acciones son la sumatoria de muchas acciones individuales.

Las últimas décadas han sido de gran efervescencia en la producción académica acerca de los empresarios y empresas que desarrollaron su actividad económica en la costa Caribe de Colombia. Lo que me propongo hacer en este trabajo es una revisión y discusión de algunos de los principales artículos y libros que sobre historia empresarial del Caribe colombiano se publicaron entre 1982 y el 2009. Mi objetivo principal es leer estos trabajos como conjunto, con el ánimo de establecer una interpretación global de la experiencia empresarial costeña en el período republicano. Para ello, además de establecer las principales conclusiones que se derivan de los trabajos sobre empresas y empresarios, contextualizo esos aportes en el marco de lo que se ha aprendido en las últimas décadas acerca de la historia económica de la región Caribe.

Todo lo anterior lleva a una nueva visión del empresariado costeño como un grupo en cuyas filas se encuentran, a lo largo de los siglos XIX y XX, numerosos miembros con una sólida tradición mercantil, amplia formación técnica y comercial, visión cosmopolita, abiertos a la innovación, dispuestos a participar en empresas asociativas, con gran sentido de la oportunidad económica y capacidad para asumir riesgos.

En primera instancia, realizaré un análisis descriptivo y cuantitativo de 44 artículos y libros (la lista completa se presenta en el apéndice), con el fin de establecer algunas regularidades o vacíos³.

³ Esta lista no pretende ser exhaustiva sino representativa del tipo de trabajos que se publicaron en este campo en el período 1982-2009.

A continuación abordo el análisis del tipo de fuentes que se han utilizado en la reciente literatura sobre historia empresarial del Caribe colombiano. Muchas de esas fuentes estaban casi inexploradas hasta la fecha. Así mismo, se plantean algunas de las dificultades y obstáculos que se presentan a la hora de tratar de tener acceso a algunos de los tipos de fuentes mencionadas.

En la siguiente sección se realiza un balance de los principales temas y regularidades que surgen de leer como conjunto la reciente producción académica sobre el empresariado costeño. Además, se interpretan las conclusiones a la luz de la más reciente literatura sobre la historia económica de la región y en relación con la pregunta que ha orientado buena parte de la misma: ¿Por qué se rezagó la economía de la costa Caribe colombiana con respecto a la de la zona andina del país durante el siglo XX?

En una última sección se presentan las conclusiones y se señalan algunos vacíos en los estudios sobre empresas y empresarios en el Caribe colombiano.

En 1982, la Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales, FAES, publicó el libro *Los estudios regionales en Colombia: el caso de Antioquia*. En ese libro se recogieron los trabajos presentados en un simposio que se celebró en Medellín con una temática similar a la del título mencionado. En dicho simposio estuvieron presentes varios de los historiadores más influyentes del país en ese momento e importantes historiadores norteamericanos especialistas en Colombia, como Frank Safford, Charles Bergquist y Ann Twinam.

En su intervención en el evento en mención, el profesor Jaime Jaramillo Uribe recalcó que⁴:

... nuestra historiografía regional, por varias razones ha tenido notables limitaciones y restricciones geográficas. En efecto, gran parte de sus estudios han recaído sobre dos regiones: Antioquia y Cundinamarca, esta última identificada prácticamente con Bogotá. Sobre otras regiones, todas ellas de gran importancia para la historia nacional y de gran originalidad geográfica, económica y cultural tenemos grandes vacíos.

El vacío anotado por Jaime Jaramillo Uribe era especialmente notorio en los estudios empresariales, terreno en el cual la hegemonía antioqueña fue total durante las décadas de 1960 y 1970 cuando muchos científicos sociales extran-

⁴ Jaime Jaramillo Uribe. “Visión sintética de la tarea investigativa desarrollada sobre la región antioqueña”, en *Los estudios regionales en Colombia: el caso antioqueño*, Medellín, FAES, 1982, p. 2.

jeros y antioqueños, ante el éxito económico de esa región en la primera mitad del siglo XX, trataron de contestar la pregunta: ¿Por qué los antioqueños? En esa literatura se destacan, entre otros, los trabajos de James Parsons (1950), Everett Hagen (1962), Álvaro López Toro (1970), Frank Safford (1977), Roger Brew (1977) y Ann Twinam (1982). Afortunadamente, lo que hemos visto a partir de 1982 es un auge sin precedentes en los estudios sobre historia empresarial del Caribe colombiano, con lo cual se ha demostrado que “el empresariado y el espíritu empresarial no fue patrimonio exclusivo de los habitantes de una región”⁵ del país. En este artículo me propongo analizar esa última literatura.

II. Análisis descriptivo y cuantitativo de la producción académica sobre empresas y empresarios en el Caribe durante el período 1982-2009

Tras casi tres décadas de intensa actividad en el campo de la investigación sobre historia empresarial costeña, resulta sorprendente constatar que en este campo no es posible encontrar un sólo trabajo académico anterior a 1982. Tal vez ello ayude a explicar el amplio y merecido reconocimiento que ha tenido el artículo pionero de Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo “Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900”, publicado precisamente en 1982. Quizás el único trabajo que habría que rescatar del período anterior, por sus aportes a nuestro conocimiento de la actividad económica de un individuo innovador y emprendedor, es la biografía *El general Burgos* (1965) de Remberto Burgos Puche⁶. Aunque se trata principalmente de una biografía política, el autor, quien era hijo del general Burgos, tuvo acceso a una inmensa cantidad de documentos familiares que le permitieron reconstruir parte de la evolución económica de la Hacienda Berástegui, el principal patrimonio de esa familia ganadera del Sinú.

En esta sección haré un sencillo análisis descriptivo de los que a mi juicio son algunos de los artículos y libros más representativos acerca de la historia empresarial costeña escritos entre 1982 y 2009. La lista de 44 trabajos se incluye como apéndice del presente ensayo.

⁵ Véase el prólogo de un evaluador anónimo al ensayo de Joaquín Vilorio. “Empresas y empresarios de Santa Marta durante el siglo XIX: el caso de la familia de Mier”, *Monografías de Administración*, Universidad de los Andes, núm. 65, agosto, 2002.

⁶ Remberto Burgos Puche. *El general Burgos*, Cartagena, Gobernación de Bolívar-Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 2000.

La primera característica que quiero destacar acerca de los trabajos incluidos en la lista es que el 68% fue escrito por autores de la región, aunque en tres casos en asocio con autores extranjeros o de otras regiones colombianas. Además, sólo tres son de la autoría de académicos extranjeros. Esto contrasta con lo sucedido en Antioquia, donde los trabajos de los norteamericanos y europeos han sido cruciales en el desarrollo de toda la literatura sobre el tema empresarial en esa región.

Desde el punto de vista temporal, los trabajos están concentrados abrumadoramente en el período 1870-1950, 33 en total, contra cinco del período 1820-1870. Como es apenas entendible, sólo tres trabajos se refieren al período posterior a 1950.

En el Cuadro 1 se presenta una clasificación de los empresarios estudiados por el origen étnico o nacional. ¿Qué llama la atención en el Cuadro 1? En primera instancia que los extranjeros e inmigrantes tienen una amplia participación, pues hay 14, es decir, el 41,2% del total. También sobresale que sólo dos y medio artículos se refieran a la actividad empresarial de los árabes, que son, desde el punto de vista cuantitativo, el primer grupo de inmigrantes en la costa en el siglo XX.

Cuadro 1. Clasificación por origen étnico o nacional de los empresarios estudiados

Origen	Número
Colombianos costeños	16
Estados Unidos	7
Otros extranjeros	6
Judíos inmigrantes	1,5
Árabes inmigrantes	2,5
Otras regiones de Colombia	1
No aplica	10
Total	44

Nota: este cuadro se refiere al apéndice.

En el grupo de empresarios clasificados como colombianos costeños (Cuadro 2), muestra que la mayoría son de Cartagena. Esto es entendible por la abrumadora presencia de extranjeros en Barranquilla y por la continuidad, con todo y la crisis por la cual atravesó la ciudad después de la independencia, de una elite mercantil en Cartagena, como lo atestiguan los casos de las familias Pombo, del Castillo, Vélez y de Francisco Martín, entre otras.

Cuadro 2. Origen de las empresas y empresarios clasificados como colombianos costeños en el Cuadro 1

Origen	Número
Cartagena	7
Sinú	2
Sabanas de Bolívar	2
Barranquilla	3
Santa Marta	1
No aplica	1
Total	16

Nota: esta categoría arbitraria como todo sistema de clasificación, excluye a todos los extranjeros más una sociedad de empresarios antioqueños.

Por último, quiero mencionar algo que ha estado completamente ausente de la literatura sobre la actividad empresarial en la costa Caribe y que me parece que es una posible omisión. Resulta sorprendente que en una región donde a finales del siglo XVIII se clasificó al 90% de la población como indígena, negra o mezclada, todos los empresarios no inmigrantes referenciados en los estudios que estamos discutiendo eran blancos.

Para ilustrar lo anterior veamos algunos de los casos de trabajos que estudian empresarios que no eran inmigrantes: el de Manuel Julián de Mier, Juan de Francisco Martín, Ernesto Cortissoz, Diego Martínez, el de los Obregón y José Vicente Mogollón. Los dos primeros eran hijos de inmigrantes españoles y el tercero de inmigrantes sefarditas. Diego Martínez era bisnieto del coronel del Regimiento Fijo de Cartagena, José C. Martínez, quien murió luchando por la causa patriota durante la independencia. Por otra parte, los Obregón eran descendientes de una familia de comerciantes criollos samarios. De tal forma que en estos seis casos en mención sólo José Vicente Mogollón se salía “de los cánones socialmente aceptados”, pues aunque provenía de una familia socialmente prestante, ya que era bisnieto del prócer de la independencia de Cartagena Ignacio Caveró, su padre nunca se casó con su madre y fue criado por su abuela materna⁷.

José Vicente Mogollón se casó con María Paulina de Zubiría, perteneciente a una familia descendiente de españoles asentados en la ciudad desde el siglo XVIII, pero tuvo que hacerle frente a la oposición de la familia de la novia, ya que inicialmente no lo consideraron del mismo nivel social. Por lo tanto, el caso de Mogollón es atípico, aunque no se sale de una de las normas que se

⁷ Rodolfo Segovia y Claudia Navarro. “J. V. Mogollón & Cía. (1900-1930) ‘Rayando papel’”, en Carlos Dávila (comp.). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglo XIX-XX*, tomo 2, Bogotá, Universidad de lo Andes (2003).

cumple en los cinco casos analizados: todos eran miembros de un grupo social minoritario en la región, las personas consideradas de raza blanca o, al menos, como “blancos de la tierra”⁸.

El mundo empresarial de la costa parece contrastar con el mundo de la política, donde desde la independencia los mulatos, zambos y mestizos, e incluso negros libres, empezaron a jugar un papel muy visible. Por lo tanto, pareciera que la apertura racial que se observó en las fuerzas armadas y en las profesiones liberales, no se dio en igual medida en el campo empresarial. La duda que queda es si la actividad empresarial era más excluyente que otras esferas de la sociedad o si es que no se ha estudiado suficientemente bien la historia empresarial de la región y no se ha detectado aún la presencia de empresarios de origen racial diferente al blanco o “blanco de la tierra”. Es probable que la respuesta sea que ambas circunstancias estén presentes, es decir, que había mayor exclusividad racial por parte de la elite empresarial, pero también que aún falten los estudios sobre empresarios mulatos, negros y mestizos.

III. Fuentes primarias utilizadas

La utilización de nuevas fuentes escritas, muchas de ellas completamente desconocidas, es una de las fortalezas más claras de la literatura reciente sobre historia empresarial en el Caribe colombiano. Las fuentes escritas las podemos agrupar en cuatro grandes categorías: notariales, prensa, archivos institucionales y archivos familiares. En mi opinión cada una de estas fuentes normalmente tiene fortalezas y debilidades, razón por la cual el ideal es poder usar el mayor número de ellas, pues resultan siendo complementarias entre sí.

Además de las fuentes escritas, la tradición oral de las familias estudiadas, de sus empleados, clientes y personas que de diversas maneras estuvieron relacionadas con ellas, es una fuente primaria esencial que los investigadores deben saber aprovechar con tacto, pero también con sentido crítico. En efecto, a menudo no sólo lo que se dice, si no también lo que se calla, puede ser útil para el investigador. Pero sobre todo, pienso que la tradición oral puede dar

⁸ Por “blancos de la tierra” nos referimos en este contexto a aquellas personas con algún grado de ancestros africanos o indígenas, pero que tanto por su fenotipo como por sus características personales culturales habían sido aceptadas como miembros de la elite blanca. En algunos casos es posible que hubiera referencias, privadas o públicas, a que ciertas personas eran “realmente mulatas” o “aindiadas”, aunque su pertenencia a la elite social fuera un hecho que no se cuestionaba. Por ejemplo, este tipo de personas podían ser miembros prestantes de los clubes sociales más exclusivos y casarse con miembros de las familias más tradicionales.

pistas y orientar al investigador hacia algunos temas. Mi propia experiencia es que este tipo de testimonios tienen un valor muy variable, de acuerdo con las características personales del entrevistado. Por último, señalaría que a menudo pequeños detalles que se obtienen por esa vía nos acercan a la dimensión humana de los actores, algo que no siempre se logra obtener de las fuentes escritas. Por supuesto, y como todas las fuentes, su autenticidad debe ser confirmada.

Las fuentes notariales son muy importantes en varios de los trabajos que se incluyen en el apéndice. Por ejemplo, en el de Sergio Solano sobre la Fábrica de Tejidos Obregón se utiliza ese tipo de fuente para establecer la fecha de constitución de la sociedad, socios, capital, sus reformas e inversiones. También se emplea esta fuente en el trabajo de Joaquín Vilorio, “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”. Sin embargo, a menudo más allá de los nombres de los propietarios, capitales aportados y fechas, es poco lo que se obtiene de las fuentes notariales y por tal motivo es necesario complementarlas con otras fuentes para poder lograr una visión precisa de la marcha de los negocios, sus ventas, costos y rentabilidades.

Los archivos extranjeros, tanto los oficiales como los de las empresas, constituyen las fuentes esenciales en varios trabajos y un complemento importante en otros. En particular, habría que destacar que los escritos más recientes de Marcelo Bucheli están basados en los archivos de la *United Fruit Company*. Parece ser que Bucheli es el primer investigador que ha tenido acceso a los archivos de esa empresa. Por ello, además del rigor con el cual trata el tema, el resultado de sus investigaciones es de gran relevancia para los estudios acerca de la actividad empresarial en el Caribe colombiano en el siglo XX.

A pesar del gran avance para la historia industrial de Cartagena que representa la investigación de María Teresa Ripoll y Javier Báez sobre el desarrollo de la ciudad como puerto petrolero y luego como polo petroquímico, todavía hay mucho por estudiar sobre el enorme papel de la *Andian Corporation* en la economía de la ciudad entre 1926 y 1974. Es muy probable que los archivos de esa empresa canadiense, filial de la Standard Petroleum Company, se encuentren en Canadá, ya que allí estaba ubicada la casa matriz de la Andian. El investigador que logre ubicarlos podrá realizar un aporte enorme a la historia económica, social, política y urbanística de Cartagena, ya que durante la década de 1920 en muchos aspectos algunas áreas de Cartagena, como Mamonal y Bocagrande, se asemejaron a un *company town* de la Andian.

En su artículo sobre la Scadta, Stefan Rinke utilizó los archivos de la fábrica de aviones Junkers en Dessau, los del Ministerio de Relaciones

Exteriores de Alemania y los de la Lufthansa. Es posible que en Avianca reposen al menos una parte de los archivos de la Scadta, con lo cual se podrían investigar otros aspectos del desarrollo de esa empresa germano-barranquillera⁹.

Infelizmente, el clima, las actitudes de algunos administradores y la ausencia hasta épocas muy recientes de archivos históricos en la región, han llevado a que una buena parte de los archivos empresariales terminen desapareciendo. A finales de la década de 1980, cuando me encontraba investigando sobre la historia de los bancos de Barranquilla, algunas pistas me llevaron hasta la Superintendencia Bancaria en un esfuerzo por encontrar los archivos del Banco Comercial de Barranquilla, fundado en 1905 y, sin lugar a dudas, el más importante banco local en toda la historia de ese puerto.

Casualmente, una amiga era en ese momento una alta funcionaria de la Superintendencia Bancaria, la contacté para ver si me podía corroborar que los archivos del Banco Comercial de Barranquilla se encontraban en poder de la Superbancaria. Con mucha pena me confesó que hacía un año, debido a los altos costos de bodegaje que se estaban pagando, ella misma había ordenado que esos archivos fueran incinerados. Por esos riesgos, en nuestro medio es de crucial importancia que los historiadores estén siempre atentos a encontrar nuevos archivos¹⁰.

⁹ El éxito empresarial de Scadta contrasta con el fracaso de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA. Ambas empresas de aviación comercial se fundaron en 1919, la primera por parte de empresarios barranquilleros, con socios alemanes, y la segunda en Medellín, con socios que incluían a los principales empresarios antioqueños de la época, como Alejandro Echavarría, los Vásquez Correa, Gonzalo Mejía, Pedro Nel Ospina y Ernesto Arango, entre otros. En la década de 1920 la Scadta se expandió rápidamente y en la siguiente se consolidó como una de las principales líneas aéreas comerciales de Latinoamérica. En contraste la CCNA tuvo que cesar actividades en 1921, tras una racha de accidentes debido a compras equivocadas en cuanto al tipo de aeronaves requeridas para el medio colombiano, mala calidad de los procedimientos operativos (uno de sus aviones se estrelló debido a que no se llenaron los tanques de gasolina antes de despegar) y defectos de fabricación de los motores de uno de los modelos de avión que adquirió.

El hecho de que en este caso hubiera sido la aerolínea costeña la que salió adelante no deja de ser interesante, pues estaba compitiendo con una empresa formada por los principales capitalistas de Medellín, que eran mucho más ricos que los socios barranquilleros de la Scadta. Un aspecto para tener en cuenta es que en esta actividad, las restricciones del limitado mercado regional de la costa Caribe no eran un obstáculo para su expansión, pues el mercado de aviación era nacional. Para un interesante trabajo sobre la historia de la CCNA véase el artículo de Karim León Vargas. “La Compañía Colombiana de Navegación Aérea, 1919-1921. Una aventura empresarial pionera en Suramérica”, *Lecturas de Economía*, Medellín, Universidad de Antioquia, núm. 68, 2008.

¹⁰ Afortunadamente, no en todos los casos, los archivos desaparecen, como sucedió con los del Banco Comercial de Barranquilla. En una de mis investigaciones pude establecer que una de las fuentes primarias que estaba buscando estaba lista para ser destruida, lo cual no se había hecho por

De los trabajos en discusión, tal vez en los que con mayor provecho se utilizó la prensa de la época fue en los artículos de Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo sobre los empresarios de Cartagena y Barranquilla en el siglo XIX. Fuera de la prensa de la época, prácticamente la única otra fuente utilizada por dichos autores fueron los informes de los cónsules norteamericanos.

Finalmente, me quiero referir a la que en mi concepto ha sido la fuente primaria de mayor importancia para las investigaciones sobre empresarios en la costa, tanto por el volumen como por su contenido: los archivos familiares. Buena parte de los trabajos incluidos en la lista que estamos analizando y que han contribuido para ampliar enormemente nuestros conocimientos acerca de las actividades, el talante y las prácticas de los empresarios que desplegaron su actividad económica en la costa Caribe están basados en fuentes primarias que estaban en poder de los descendientes de los empresarios o de sus allegados.

Por ejemplo, la mayor parte de la documentación utilizada por María Teresa Ripoll estaba en poder de las familias de los empresarios y no había sido utilizada hasta la fecha por los investigadores. En el trabajo sobre Rafael del Castillo y Compañía, por ejemplo, esta historiadora cartagenera tuvo a su disposición el archivo contable de dicha firma. Al respecto, dice María Teresa Ripoll¹¹:

La principal fuente primaria que he utilizado ha sido el archivo de contabilidad de Rafael del Castillo & Co., conservado por la familia del Castillo, y que contiene los Diarios y Mayores desde la fundación de la primera tienda de telas, en noviembre de 1861, hasta los libros contables de 1960: cien años de actividad comercial anotados en 95 volúmenes...

El de Rafael del Castillo & Co. es, sin lugar a dudas, el archivo empresarial más importante existente en la costa Caribe colombiana hasta el presente, y uno de los más importantes del país, por el horizonte temporal que abarca, y por el estado de conservación en que se encuentra...

Otro trabajo que fue posible escribir debido al acceso que tuvo el historiador a un archivo privado que hasta ese momento era desconocido es el de Eduardo Posada Carbó sobre Karl C. Parrish, el ingeniero de Iowa que en asocio con

falta de tiempo del funcionario a cuyo “cuidado” estaban los papeles. La investigación sirvió, entre otras cosas, para salvar una valiosa documentación.

¹¹ María Teresa Ripoll de Lemaitre. “El comercio y las redes familiares en Cartagena: Rafael del Castillo & Compañía, 1861-1960”, *Aguaita*, Revista del Observatorio del Caribe, núm. 4, diciembre, 2000, p. 58.

capitalistas locales, como Manuel de la Rosa, hizo de la Barranquilla de los años 1920 y 1930 una de las ciudades más modernas de Colombia, desde el punto de vista urbanístico.

Pienso que una de las fuentes primarias más útiles y que casi siempre conservan los descendientes de los empresarios, incluso más que los documentos escritos, son las fotografías. Mediante ellas podemos apreciar los establecimientos comerciales, fabriles, las tecnologías, infraestructura de transporte, cultivos, viviendas de los propietarios y sus trabajadores y muchas más cosas que son de importancia para el historiador económico. Todavía deben existir cientos de fotografías en poder de las familias de la costa, de otras regiones de Colombia y del exterior que pueden ser de gran utilidad para los investigadores de la historia empresarial costeña.

Un ejemplo de un trabajo que se enriqueció enormemente con el uso de fotografías familiares es el bellísimo libro donde se narra la historia de la hacienda cafetera Vista Nieve en la Sierra Nevada de Santa Marta. El libro, titulado *Vista Nieve* y escrito por el biólogo samario-norteamericano Melbourne R. Carriker, profesor emérito de la Universidad de Delaware, cuenta la historia de la Hacienda Vista Nieve donde su padre, un ornitólogo enamorado de la Sierra Nevada, cultivó café a comienzos del siglo XX. El autor también era nieto del ingeniero norteamericano Orlando Flye, quien inició en 1898 la Hacienda Cincinnati en la Sierra Nevada de Santa Marta para cultivar café. Las fotografías de las casas, cultivos, caminos y propietarios de las haciendas Vista Nieve y Cincinnati nos acercan más que cualquier texto escrito a una parte del mundo rural costeño hasta ahora poco conocida, y sobre la que Joaquín Viloría ha llamado la atención en su artículo “Aspectos históricos del café en la Sierra Nevada de Santa Marta”, *Historia Caribe*, núm. 3, Barranquilla, 1998.

No me extenderé en la discusión de otros casos en los que los archivos familiares fueron fundamentales para las investigaciones, como el de Adelaida Sourdis sobre los judíos sefardíes, Meisel-Viloría y Held¹², María Teresa Ripoll de Lemaitre y los Pombo, o esta última historiadora y Diego Martínez Camargo. Sin embargo, quiero enfatizar que, salvo algunos archivos de empresas

¹² En caso del estudio sobre Adolfo Held, paradójicamente los archivos a que tuvimos acceso los investigadores no estaban en manos de sus descendientes sino de las familias Oeding y Oeding Kuethe, descendientes de empleados alemanes de los Held. En parte ello se explica por el trauma económico que representó la Segunda Guerra Mundial para los Held, pues todo el patrimonio familiar, al igual que sucedió con todos los ciudadanos alemanes con propiedades en Colombia, fue expropiado por el Gobierno nacional.

extranjeras que se puedan encontrar y tal vez el de algunas pocas empresas locales, en los próximos años las mayores posibilidades para avanzar en la historia empresarial costeña estarán abiertas para aquellos investigadores que con inteligencia, tacto y persistencia puedan tener acceso al gran número de documentos, fotografías y recuerdos de los cuales son depositarias las familias de la región.

IV. Principales temas presentes en la reciente literatura sobre empresas y empresarios del Caribe colombiano

Considero que varios de los temas que se desprenden de la literatura reciente sobre historia empresarial de la costa Caribe sólo pueden valorarse claramente cuando se leen estos trabajos en conjunto.

La primera característica que quiero resaltar es la fuerte presencia de los extranjeros en la experiencia empresarial de la costa. Esto fue especialmente marcado en la Barranquilla de la segunda mitad del XIX y hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, también en Cartagena, Santa Marta y las zonas rurales de la región, desde los primeros años de la república se sintió la presencia extranjera en el comercio internacional, la actividad agropecuaria, comercial e industrial. Estos extranjeros a menudo se asociaban con empresarios locales en distintas empresas y proyectos como lo atestigua la historia de la Scadta.

Un segundo tema que me parece necesario resaltar es el gran capital humano que se encuentra entre los empresarios de distintas épocas, ya sean ellos inmigrantes o nativos. Muchos de los nativos, por ejemplo, adquirieron los conocimientos necesarios para sus actividades en largos períodos de estudios, prácticas empresariales o viajes de observación y familiarización con técnicas y maquinarias. Por ejemplo, Ernesto Cortissoz, quien fuera gerente del Banco de Crédito Mercantil y uno de sus principales accionistas, estudió comercio en Bremen y además de alemán sabía francés, inglés e italiano¹³. En el caso de la familia Obregón, cuyos miembros fundaron en 1910 en Barranquilla una empresa textilera que fue la primera del país en la década de 1920, encontramos que dos de los hijos de Evaristo Obregón, Rafael y Mauricio, estudiaron ingeniería mecánica y eléctrica en Inglaterra¹⁴.

¹³ Miguel García Bustamante. *Ernesto Cortissoz, conquistador de utopías*, Bogotá, Lerner, 1994.

¹⁴ Sergio Solano. "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón", *Historia y Cultura*, Universidad de Cartagena, núm. 1, 1993.

Los extranjeros muchas veces traían conocimientos y experiencias empresariales adquiridas como empleados de firmas en sus países de origen, donde a menudo se habían iniciado como aprendices a temprana edad. Por su parte, muchos de los locales eran miembros de familias con una larga tradición comercial que se remontaba a la colonia. Ese es el caso de familias cartageneras como los del Castillo, Pombo, de la Espriella, o samarias como los de Mier, Obregón, Noguera y Díaz Granados.

Un tercer aspecto que habría que mencionar es que no hay ninguna evidencia empírica que muestre que en la actividad agropecuaria de la costa Caribe las prácticas empresariales y las tecnologías aplicadas por los empresarios nativos de la costa fueran muy distintas a las que usaron aquí los extranjeros o personas oriundas de otras zonas del país. Por ejemplo, en el estudio de Gloria Isabel Ocampo sobre la Hacienda Marta Magdalena, dedicada a la ganadería en el Sinú y que era propiedad de la familia Ospina de Medellín, nos encontramos con un uso extensivo de la tierra y con una relativamente baja absorción de mano de obra. Algo similar sucedía en la Hacienda Jesús del Río, ganadería del alemán Adolfo Held en Zambrano, Bolívar. Más bien, fueron las condiciones ecológicas y climáticas, así como el escaso desarrollo del resto de la economía regional y nacional, los elementos más importantes detrás de la existencia de una ganadería extensiva en la región.

A partir de la década de 1940 muchas de las empresas ubicadas en la región atravesaron épocas difíciles, que en un buen número de casos implicó el cierre de las mismas. Los casos de Tejidos Obregón, J. V. Mogollón y Cía., y los ingenios de Sincerín y Berástegui, son ejemplos importantes de esos cierres. En la tradición oral costeña, y a veces en trabajos académicos sin desarrollos sistemáticos y sin sustentación empírica, hay dos tipos de explicaciones que se dan para estos fracasos económicos: la falta de capacidad o de orientación empresarial de las nuevas generaciones de propietarios y la existencia de un movimiento sindical que elevaba los costos laborales y entorpecía el avance tecnológico.

Es lamentable, por ejemplo, que en un excelente trabajo de historia económica, la tesis doctoral de David S. C. Chu sobre los efectos de la Gran Depresión en la industrialización de Argentina y Colombia, con una evidencia anecdótica frágil¹⁵ ese autor deje entrever que la causa principal para el lento crecimiento de Tejidos Obregón en la década de 1930 fue que los hijos de la familia Obregón

¹⁵ David S. C. Chu. *The Great Depression and Industrialization in Latin America: Responses to Relative Price Incentives in Argentina and Colombia, 1930-1945*, Ph.D. Dissertation, Yale University, 1972.

“no tenían interés en el manejo de la compañía, radicándose en Europa, donde recibían mensualmente su giro”¹⁶. Toda la información que tiene al respecto Chu proviene de una entrevista con uno de los empleados de Tejidos Obregón. Lo que tal vez no sabía Chu, o por lo menos no le advierte al lector, es que los hijos de la familia Obregón fueron los fundadores de la empresa en 1909, cuando ya su padre, Evaristo Obregón Díaz Granados había muerto¹⁷.

Chu, en forma implícita, le imputa el rezago de Tejidos Obregón a la falta de talento empresarial de sus propietarios. Es más, contrasta a los Obregón con los Echavarría, esos sí, según él, interesados en permanecer al frente de sus negocios. En la actualidad contamos con evidencia muy sólida, y que Chu no conoció, que muestra que desde comienzos de la década de 1930 la economía de Barranquilla, y del Departamento del Atlántico, se rezagó en su PIB per cápita frente al resto del país¹⁸. Además, desde la década de 1910, con el ascenso de la economía cafetera, la economía costeña tuvo un ritmo de crecimiento económico mucho menor que la del interior del país, que se reflejó en mercados regionales muy poco dinámicos, lo cual fue la base de la pérdida del dinamismo industrial barranquillero.

Cuando se analiza el caso de lo sucedido con la United Fruit Company en la Zona Bananera de Santa Marta se pone en evidencia que ante circunstancias económicas adversas de naturaleza estructural, aunque se tenga talento empresarial los resultados tienden a ser negativos. Entre finales del siglo XIX y la década de 1960, es decir, desde que comenzó operaciones en la Zona Bananera del Magdalena la United Fruit Company, fue la compañía más exitosa del mundo en la producción, transporte y comercialización del banano. Sin embargo, desde la década de 1930 su desempeño económico en la Zona Bananera no fue demasiado exitoso y como resultado terminó retirándose del área en la década de 1960.

En uno de los trabajos de Marcelo Bucheli se muestra que desde finales de los años 1940 la tasa bruta de ganancia tenía una tendencia decreciente y que ésta se tornó negativa a fines de los años 1950¹⁹. Para un período anterior,

¹⁶ *Ibíd.*, p. 213.

¹⁷ Para una crítica al análisis de Chu sobre las causas del fracaso final de la Fábrica de Tejidos Obregón véase en este mismo volumen: Adolfo Meisel Roca. “La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957”.

¹⁸ Adolfo Meisel Roca (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Banco de la República, Colección de Economía Regional, 2001, p. 30.

¹⁹ Marcelo Bucheli. “United Fruit Company in Colombia: Institutional Changes and Profitability in an International Context”, LASA, Chicago, September 24-26, 1998, Graph 13.

1935-1950, también hay evidencia de que la rentabilidad debía estar bajando ya que el precio internacional del banano convertido a pesos constantes tuvo una tendencia decreciente²⁰. La razón de esa tendencia decreciente fue el auge de las exportaciones de café durante el período 1910-1950, cuando crecieron al 6,1% anual en términos reales. Como resultado, en Colombia se presentó, en la primera mitad del siglo XX una situación conocida en la literatura económica como la “enfermedad holandesa”. La principal consecuencia de este fenómeno es que aquellos sectores exportadores que no están en auge pierden participación. Exactamente eso ocurrió en Colombia entre 1910 y 1950, cuando el café desplazó a todos los otros productos. Desde el punto de vista regional esa situación fue especialmente perjudicial para la costa Caribe, ya que sus suelos no son muy aptos para el cultivo de café. Ante esa realidad macroeconómica, ni siquiera la capacidad empresarial de la United Fruit Company fue suficiente para frenar la caída de la rentabilidad en los cultivos de banano²¹.

V. Conclusiones

En este artículo se hizo una revisión de la amplia literatura sobre historia empresarial del Caribe colombiano que se publicó en el período 1982-2009. Considero que la principal conclusión que se puede extraer de esa producción académica es que en la región se han desempeñado, en distintos períodos de la vida republicana, empresarios extranjeros y locales con una gran capacidad para la innovación en los negocios, para asumir riesgos e invertir en diferentes campos de la economía, tanto en forma individual como asociada. Por lo tanto, no parece haber evidencia de que el rezago económico de los departamentos costeros con respecto al resto del país que se presentó a lo largo de casi todo el siglo XX tenga su origen en la falta de capacidad empresarial de sus elites.

De lo que si hay evidencia muy clara es del rezago económico costero en el siglo pasado y de sus causas. En primera instancia, hay que señalar que a mediados

²⁰ Adolfo Meisel. “La enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950”, incluido en este volumen.

²¹ En el trabajo de Bucheli de 1998 se argumenta que la caída en la rentabilidad de la United Fruit Company en la Zona Bananera fue producto de una creciente actividad sindical. Sin embargo, la evidencia que presenta es anecdótica y poco convincente. En ese sentido su estilo de argumentación en este punto se parece más al de los historiadores tradicionales que al de la nueva historia económica, que suele basarse en argumentos económicos explícitos que son sustentados con evidencia estadística sistemática. Ese último estilo de argumentación rigurosa es el que encontramos en otras secciones de ese mismo trabajo.

de la década de 1920 el PIB per cápita de la costa Caribe era similar al del resto del país, de acuerdo con la información disponible para variables económicas tales como los depósitos bancarios reales per cápita²². Sin embargo, con el ascenso de la economía cafetera las exportaciones de la costa Caribe perdieron competitividad debido a la revaluación del peso que generó el auge cafetero. Además, el remplazo de Barranquilla por Buenaventura como principal puerto del país, que para las exportaciones ocurrió a partir de la década de 1930, llevó al estancamiento de la ciudad. Esto fue muy perjudicial para la región, pues desde fines del siglo XIX Barranquilla había sido el motor de la economía costeña.

Hemos señalado que no se encuentra en la literatura académica evidencia de una falta de capacidad empresarial en la costa Caribe, sin embargo, es común encontrar alusiones en ese sentido. Incluso en ambientes académicos, repetidamente personas provenientes de otras regiones evocan las características culturales de los costeños, tanto de las clases trabajadoras como de sus élites empresariales, para tratar de explicar la falta de dinamismo económico de la región en las últimas décadas.

Los juicios culturales que señalan a unas regiones como exponentes de actitudes que limitan su crecimiento económico es común encontrarlos en países con niveles de desarrollo muy desiguales. Tal vez el caso más estudiado es el de Italia, donde al Mezzogiorno, la región sur de ese país, se le señala a veces por tener una cultura donde “la sensación domina todo... se dejan llevar por la naturaleza ofuscante...”²³. Algo así como lo que en 1934 el escritor antioqueño Luis López de Mesa le imputaba a la cultura de los costeños²⁴:

El temperamento costeño se da todo en expansivo gesto. En poco se recata y esconde, en casi todo se pronuncia explosivamente: en el hablar, en el reír, en el amor fulminante y fugaz, en el fervor político de una hora, en el acento tribunicio de sus hombres, en el derroche de palabras, de alabanza y vituperio, de dinero, en fin, porque son de suyo generosos, gastadores, sin cuento, imprevisores... y eternamente simpáticos como toda exaltación de vida.

²² Jaime Bonet y Adolfo Meisel. “La convergencia regional en Colombia, una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Adolfo Meisel (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Banco de la República, Colección de Economía Regional, 2001, p. 30.

²³ Jane Schneider (ed.). *Italy's "Southern Question". Orientalism in One Country*, USA, Berg, 1998, p. 4.

²⁴ Luis López de Mesa. *De cómo se ha formado la nación colombiana*, Medellín, Editorial Bedout, 1970, p. 90.

Los modelos de superioridad cultural regionales, o nacionales, surgen de imposiciones que se logran por medio del poder político y económico. Los trabajos del crítico literario de origen palestino, Edward Said, han sido muy importantes para entender como los sistemas de representación del “otro” responden a una lógica y deben ser entendidos como un discurso.

Para analizar los escritos sobre el Oriente, Said utilizó los aportes de Michel Foucault sobre las interrelaciones entre el conocimiento y el poder y de Antonio Gramsci sobre la hegemonía. Su conclusión es que esa literatura orientalista expresa²⁵:

Una voluntad... no sólo para entender lo que era no-europeo, sino también de controlar y manipular lo que era manifiestamente diferente.

Los estereotipos que conforman buena parte del discurso con el cual algunos autores de las regiones andinas a menudo pretenden homogeneizar la cultura de los habitantes del Caribe colombiano responden a una lógica orientalista. Por esa razón, los trabajos de Edward Said son de enorme vigencia en nuestro medio.

La gran ventaja de muchos de los trabajos sobre historia empresarial a la cual nos hemos referido en este artículo es que al mostrarnos personajes de carne y hueso nos ilustran en forma clara que los estereotipos que suponen una cultura empresarial costeña homogénea, con una esencia inmutable e intrínsecamente diferenciada de la de las zonas andinas del país no corresponde a la realidad.

A pesar de los notables avances logrados en el período 1982-2009 en los estudios sobre empresas y empresarios del Caribe colombiano todavía subsisten vacíos protuberantes. En primera instancia, quiero resaltar que hay muchísimo que aprender y estudiar sobre el aporte de los inmigrantes árabes al desarrollo económico y a la conformación del empresariado costeño. Desde la última década del siglo XIX los árabes se convirtieron en el grupo de inmigrantes más numeroso de la costa norte colombiana, influyendo de manera decisiva en todas las esferas de la vida de la región. Por ello, es un tanto sorprendente que no exista a la fecha una sola monografía dedicada a estudiar la vida de un empresario árabe en el Caribe colombiano. Personas como Elías M. Muvdi, Salomón Ganem, Salim Bechara, y muchos más, tuvieron una influencia enorme en la actividad económica de la región a comienzos del siglo XX y sus vidas

²⁵ Edward Moustafa Bayoumian and Andrew Rubin (eds.). *The Edward Said Reader*, USA, Vintage Books, 2000, p. 64.

y actividades comerciales deberían ser investigadas para saber más acerca del impacto positivo de esa corriente inmigratoria en la costa Caribe. Habría que tener en cuenta que tal vez porque su número fue mucho mayor que el de otros inmigrantes, los árabes se esparcieron por toda la costa, estableciéndose también en poblaciones intermedias de gran vitalidad mercantil, como Magangué, Lorica, Sincelejo y Ayapel.

Otro grupo que merece estudiarse es el de los judíos Ashkenazi, que se asentaron desde la década de 1930 en Barranquilla y que han tenido un papel protagónico en la industria y el comercio de la ciudad. También llamaría la atención sobre la necesidad de investigar a los inmigrantes franceses, ya que fueron importantes en el Sinú, sur de la Guajira y Cartagena.

También es muy significativo analizar el papel de la raza en la conformación del empresariado costeño, ya que hasta la fecha no contamos con estudios que nos ilustren al respecto.

Pero quizás el mayor vacío que tenemos en la actualidad es en el estudio de la ganadería y los ganaderos. La ganadería fue durante mucho tiempo el primer renglón de la economía costeña. Sin embargo, encontramos muy pocos estudios de caso sobre haciendas ganaderas o ganaderos. En parte eso se debe a que hay limitaciones muy grandes de fuentes, ya que sólo en el caso de las principales se llevaba una contabilidad y unos archivos organizados. Sin embargo, deben existir entre los descendientes de ganaderos importantes de la región como Julián Patrón, Arturo García, Francisco Burgos, muchos documentos que podrían servir para el propósito de reconstruir la historia económica de la hacienda ganadera costeña. Por esa razón, pienso que en los próximos años los avances más importantes en la historia de la hacienda ganadera y, en general, de toda la historia empresarial de la costa, se harán sobre la base de fuentes primarias que en este momento deben estar en poder de las familias de la región. Ubicarlas antes de que el comején y las reducciones de espacio que implican los traslados de casas a apartamentos es un enorme reto para los historiadores interesados en esta región de Colombia.

Apéndice

Cuadro A1. Algunos artículos y libros sobre historia empresarial en el Caribe colombiano publicados en el período 1982-2002

Núm.	Autor (es)	Título	Publicación
1	Bell Lemus, Gustavo y Ripoll de Lemaitre, María Teresa	“Los herederos del poder: Juan de Francisco Martín, 1799-1869”	<i>Empresas y empresarios en la historia de Colombia</i> , Carlos Dávila (comp.), 2002.
2	Blanco, Wilson	“Comercio e inmigración en la provincia costeña. Los italianos en el Carmen de Bolívar: el caso de los Volpe”	<i>El Taller de la Historia</i> , núm. 2, Universidad de Cartagena, 2002.
3	Brungardt, Maurice P.	“La United Fruit Company en Colombia”	<i>Innovar</i> , núm. 5, junio, 1995.
4	Bucheli, Marcelo	“Empresas multinacionales y enclaves agrícolas: el caso de la United Fruit en Magdalena y Urabá (1948-1968)”	<i>Monografías</i> , núm. 40, Facultad de Administración, Universidad de los Andes, 1994.
5	Bucheli, Marcelo	“United Fruit Company in Colombia: Institutional Changes and Profitability in an International Context”	LASA, Chicago, 1998, (mimeo).
6	Bucheli, Marcelo	“United Fruit Company and Local Politics in Colombia, 1900-1970”	Stanford University, Department of History, 2000, (mimeo).
7	Bucheli, Marcelo	<i>Bananas and Business, The United Fruit Company in Colombia, 1899-2000</i>	USA, New York University Press, 2005.
8	Carriker, Melbourne R.	Vista Nieve	Bogotá, Federación Nacional de Cafeteros, 2002.
9	Conde, Jorge y Solano, Sergio	<i>Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930</i>	Barranquilla, Ediciones Uniatlántico, 1993.
10	Daza Villar, Vladimir	<i>Los marqueses de Santa Coa. Una historia económica del Caribe colombiano, 1750-1810</i>	Bogotá, ICANH, 2009.
11	Fawcett, Louise y Posada Carbó, Eduardo	“Árabes y judíos en el desarrollo del Caribe colombiano, 1850-1950”	<i>Boletín Cultural y Bibliográfico</i> , Biblioteca Luis Ángel Arango, vol. xxxv, núm. 49, 1998.
12	Isaza, José Fernando y Salcedo, Luis Eduardo	<i>Sucedió en la costa Atlántica, los albores de la industria petrolera en Colombia</i>	Bogotá, El Áncora Editores, 1991.
13	Machado, Aldalberto	“La exportación de carne en el Packing House de Coveñas, 1918-1938”	Monografía de grado, Departamento de Economía, Universidad Tecnológica de Bolívar, 1989.
14	Malvey Ramírez, Daniel Enrique y Ramírez Galeano, Sebastián	“La actividad empresarial de los inmigrantes “árabes” en San Andrés, 1953-2000”	<i>Monografías de Administración</i> , núm. 89, Universidad de los Andes, 2005.

Cuadro A1. Continuación.

Núm.	Autor (es)	Título	Publicación
15	Meisel Roca, Adolfo y Posada Carbó, Eduardo	"Los bancos de la costa Caribe, 1873-1925"	En Fabio Sánchez (ed.) <i>Ensayos de historia monetaria y bancaria en Colombia</i> , Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1994.
16	Meisel Roca, Adolfo y Viloría De la Hoz, Joaquín	"Barranquilla Hanseática: el caso de un empresario alemán"	<i>Empresas y empresarios en la historia de Colombia</i> , Carlos Dávila (comp.), 2002.
17	Meisel, Adolfo, y Viloría de la Hoz, Joaquín	"Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927"	<i>Boletín Cultural y Bibliográfico</i> , Biblioteca, Luis Ángel Arango, vol. xxxv núm. 49, 1998.
18	Meisel Roca, Adolfo	"Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana"	<i>Cuadernos de Historia Económica y Empresarial</i> , núm. 12, Cartagena, CEER, Banco de la República, 2004.
19	Meisel Roca, Adolfo	"La Fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957"	<i>Cuadernos de Historia Económica y Empresarial</i> , núm. 21, Cartagena, CEER, Banco de la República, 2008.
20	Molina, Luis Fernando	"El viejo Mainero. Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Truco en Bolívar, 1860-1918"	<i>Boletín Cultural y Bibliográfico</i> , Biblioteca Luis Ángel Arango, núm. 17, 1988.
21	Ocampo, Gloria Isabel	"Cuando Marta era Marta... la instauración de la hacienda en el Valle del Sinú (Caribe colombiano), 1881-1956"	Medellín, Universidad de Antioquia, 1999.
22	Posada Carbó, Eduardo	"Karl Parrish: un empresario colombiano en los años veinte"	<i>Boletín Cultural y Bibliográfico</i> , Biblioteca Luis Ángel Arango, vol. xxxiii, 1986.
23	Posada Carbó, Eduardo	"Ganaderos y empresarios en el Caribe colombiano, 1850-1950"	En <i>Empresas y empresarios en la historia de Colombia</i> , Carlos Dávila (comp.), 2002
24	Restrepo, Jorge y Rodríguez, Manuel	"La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX"	<i>Estudios Sociales</i> , vol. I, núm. 1, 1986.
25	Rinke, Stefan	"Amalgamarse al alma de Colombia. Scadta y los principios de la aviación en Colombia, 1919-1940"	<i>Innovar</i> , núm. 10, julio-diciembre, 1997.
26	Ripoll de Lemaitre, María Teresa	"El Central Colombia: inicios de la industrialización en el Caribe colombiano"	<i>Boletín Cultural y Bibliográfico</i> , Biblioteca Luis Ángel Arango, núm. 47, 1997.
27	Ripoll de Lemaitre, María Teresa	"Diego Martínez Camargo pionero de la industria petrolera en el Caribe colombiano"	<i>Huellas</i> , Barranquilla, Universidad del Norte, núm. 62, 2001.
28	Ripoll de Lemaitre, María Teresa	"El comercio y las redes familiares en Cartagena: Rafael del Castillo & Cia., 1861-1960"	Revista <i>Aguaita</i> , núm. 4, Cartagena, 2000.
29	Ripoll, María Teresa	<i>La élite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social.</i>	Bogotá, Colección Prometeo, Uniandes-Ceso, 2006.

Cuadro A1. Continuación.

Núm.	Autor (es)	Título	Publicación
30	Ripoll, María Teresa	<i>Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de caso</i>	Cartagena, Ediciones Unitecnológica, 2007.
31	Ripoll de Lemaitre, María Teresa	"La tradición mercantil en Cartagena"	En Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (eds.). <i>Cartagena de Indias en el siglo XIX</i> , 2002.
32	Ripoll de Lemaitre, María Teresa y Báez Ramírez, Javier Eduardo	<i>Desarrollo industrial y cultura empresarial en Cartagena, la Andian Corporation y la Refinería de Mamonal, 1920-2000</i>	Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 2001.
33	Rivero Seña, Mayerlis	"Laboratorios Román: origen de la industria farmacéutica en Colombia, 1835-1900",	Serie <i>Empresas y empresarios del Caribe Colombiano</i> , núm. 2, Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar, 2005.
34	Rodríguez, Manuel y Restrepo, Jorge	"Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900"	<i>Desarrollo y Sociedad</i> , Uniandes, 8, 1982.
35	Segovia, Rodolfo y Navarro, Claudia	"J. V. Mogollón & Cía., 1900-1930. Ensuciando papeles"	Próximo a publicarse en: <i>Ensayos de Historia Empresarial de Colombia</i> , Carlos Dávila (ed.).
36	Solano de las Aguas, Sergio	"Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón"	<i>Historia y Cultura</i> , revista de la Facultad de Humanidades, Universidad de Cartagena, núm. 1, 1993.
37	Sourdís Nájera, Adelaida	"Los judíos sefarditas en Barranquilla. El caso de Jacob y Ernesto Cortissoz"	<i>Boletín Cultural y Bibliográfico</i> , Biblioteca Luis Ángel Arango, núm. 49, 1998.
38	Sourdís, Adelaida	El registro oculto de los sefardíes del Caribe en la formación de la nación colombiana, 1813-1886	Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 2001.
39	Viloria de la Hoz, Joaquín	"Empresarios de Santa Marta: el caso de Joaquín y Manuel Julián de Mier, 1800-1896"	Revista <i>Aguaita</i> , núm. 5, Cartagena, 2001.
40	Viloria de la Hoz, Joaquín	"Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920"	<i>Cuadernos de Historia Económica y Empresarial</i> , núm. 8, Cartagena, 2001.
41	Viloria de la Hoz, Joaquín	"Aspectos históricos del café en la Sierra Nevada de Santa Marta"	<i>Historia Caribe</i> , núm. 3, Barranquilla, 1998.
42	Viloria de la Hoz, Joaquín	"Los "turcos" de Loricá: presencia de los árabes en el Caribe colombiano, 1880-1960",	<i>Monografías de Administración</i> , núm. 79, Bogotá, Universidad de los Andes, 2004.
43	Viloria de la Hoz, Joaquín	"Historia empresarial del guineo: empresas y empresarios bananeros en el Departamento del Magdalena, 1870-1930"	<i>Cuadernos de Historia Económica y Empresarial</i> , núm. 23, Cartagena, CEER, Banco de la República, 2009.
44	Zambrano, Milton	<i>El desarrollo del empresariado en Barranquilla, 1880-1945</i>	Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998.

Bibliografía

- Bayoumi, E. M. y Rubin, A. (eds.). (2000). *The Edward Said Reader*, USA, Vintage Books.
- Bonet, J. y Meisel, A. (2001). “La convergencia regional en Colombia, una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Meisel, A. (ed.). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República.
- Boy, H. (1963). *Una historia con alas*, Bogotá, Editorial Iqueima.
- Burgos Puche, R. (2000). *El general Burgos*, Cartagena, Gobernación de Bolívar-Instituto Internacional de Estudios del Caribe.
- Chu, D. S. C. (1972). *The Great Depression and Industrialization in Latin America: Responses to Relative Price Incentives in Argentina and Colombia, 1930-1945*, Ph.D. Dissertation, USA, Yale University.
- García Bustamante, M. (1994). *Ernesto Cortissoz, conquistador de utopías*, Bogotá, Lerner.
- Grupo de Historia Empresarial. (2004). *Las regiones y la historia empresarial*, Medellín, Universidad Eafit.
- Jaramillo Uribe, J. (1982). “Visión sintética de la tarea investigativa desarrollada sobre la región antioqueña”, en *Los estudios regionales en Colombia: el caso antioqueño*, Medellín, FAES.
- León Vargas, K. (2008). “La Compañía Colombiana de Navegación Aérea, 1919-1921. Una aventura empresarial pionera en Suramérica”, *Lecturas de Economía*, Medellín, Universidad de Antioquia.
- López de Mesa, L. (1970). *De cómo se ha formado la nación colombiana*, Medellín, Editorial Bedout.
- Bucheli, M. (1998). “United Fruit Company in Colombia: Institutional Changes and Profitability in an International Context”, Chicago, LASA.
- Martínez, T E. (1997, 26 de octubre). “Periodismo y narración: desafíos para el siglo XXI”, Conferencia pronunciada ante la asamblea de la SIP en Guadalajara, México.
- Meisel Roca, A. (ed.). (2001). *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Bogotá, Colección de Economía Regional, Banco de la República.
- Meisel Roca, A. (2009). “Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950”, incluido en este volumen.
- Ripoll, M. T. (2000). “El comercio y las redes familiares en Cartagena: Rafael del Castillo & Compañía, 1861-1960”, *Aguaita*, núm. 4, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano.
- Segovia, R. y Navarro, C. (2003). “J. V. Mogollón & Cía., (1900-1930) ‘Rayando papel’”, en Dávila, C. (comp.). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglo XIX-XIX*, tomo 2, Bogotá, Universidad de los Andes.

- Solano, S. P. (1993). “Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón”, *Historia y Cultura*, núm. 1, Cartagena, Universidad de Cartagena.
- Schneider, J. (ed.). (1998). *Italy's “Southern Question”. Orientalism in One Country*, USA, Berg.
- Viloria de la Hoz, J. (2002). “Empresas y empresarios de Santa Marta durante el siglo XIX: el caso de la familia de Mier”, *Monografías de Administración*, núm. 65, Bogotá, Universidad de los Andes.

La estructura económica de San Andrés y Providencia en 1846¹

Desde el siglo XVIII y hasta fines de la década de 1950 la base económica de las islas de San Andrés y Providencia fue la agricultura. Entre los historiadores y geógrafos que se han ocupado del tema ha existido un relativo consenso en que, hasta el ascenso de la economía exportadora del coco después de 1850, el principal cultivo y producto de exportación fue el algodón. El objetivo del presente documento es describir, con un mayor nivel de desagregación, la actividad económica de las islas en la década previa a su especialización en el cultivo del coco. Para ello se hará uso de un informe especial sobre San Andrés y Providencia que se encuentra en el Archivo General de la Nación y que es de una gran riqueza cuantitativa. Hasta la fecha dicho informe era desconocido para los investigadores que han tratado la historia económica del archipiélago en el siglo XIX.

En este breve ensayo se muestra que la imagen de una isla mono exportadora de algodón, con una economía agrícola poco diversificada, no corresponde a lo que había en las islas en 1846. Se inicia el análisis con un recuento del movimiento de la población después de la independencia y hasta mediados del siglo XIX. A continuación se reportan los principales empleos de la fuerza laboral de la época. Además, se hace un cálculo del producto interno bruto, PIB, de las islas, desagregando los dos sectores económicos más importantes, el agrícola y el ganadero. Para finalizar, se discute el valor de la riqueza material, así como la cantidad y precio de los esclavos. En síntesis, se analizará la economía de San Andrés en un nivel de detalle que hasta la fecha no se ha hecho para ningún año anterior a la década de 1950.

En uno de los trabajos más completos sobre la historia económica y social de San Andrés y Providencia, Isabel Clemente señaló que un informe de Thomas de Ramery de 1793 decía que la principal actividad económica de San Andrés y Providencia era la agricultura, y dentro de esta última pesaba mayormente

¹ Una versión anterior de este trabajo se publicó en *Aguaita*, Observatorio del Caribe, núm. 19-20, Cartagena, junio de 2009.

la exportación de algodón². Hacia 1802 esa producción algodonera se había incrementado a 4.000 quintales anuales. De acuerdo con Clemente, el resto de la producción agropecuaria se dedicaba a la subsistencia. Es decir, un caso muy claro de monocultivo exportador.

Por esta época, la primera década del siglo XIX, además de dedicarse a las actividades agropecuarias, los isleños eran muy activos en el negocio del contrabando. Al respecto señaló el geógrafo James J. Parsons que³:

Se rumoraba que el mismo Gobernador O’Neille se involucró en comercio de contrabando. Un inspector de Guatemala al refutar el testimonio de O’Neille ante la Junta de Fortificaciones en Madrid, describió a San Andrés como una bodega donde se almacenaban bienes ingleses, que se contrabandaban hacia el continente, especialmente a León en Nicaragua.

A comienzos de la era republicana la población de San Andrés y Providencia era muy escasa y no llegaba a los 1.000 habitantes. En efecto, en el censo de 1835 se contabilizaron un total de 986 personas viviendo en las dos islas (véase Cuadro 1). Aunque entre ese censo y el de 1843 la tasa de crecimiento demográfica fue relativamente lenta, ya para el período siguiente, 1843-1851, ésta se elevó bastante, pues alcanzó a ser de 7,9% promedio anual. Esto último parece indicar que había prosperidad económica en ese momento.

Cuadro 1. La población de San Andrés y Providencia en las primeras décadas de la República

Año	Población	Tasa de crecimiento anual (%)
1835	986	
1843	1.025	0,5
1851	1.925	8,2

Fuente: Censos nacionales y cálculos del autor.

En el censo de 1843 encontramos que había un buen número de esclavos en San Andrés y Providencia, 261. En efecto, estos representaron el 25,5% de

² Isabel Clemente. “El Caribe insular: San Andrés y Providencia”, en Adolfo Meisel Roca. *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte, 1994, p. 338.

³ James J. Parsons. *San Andres and Providencia, English Speaking Islands in the Western Caribbean*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1956, p. 17.

la población (véase Cuadro 2). Sin embargo, ya para el censo de 1851, debido tanto a la prohibición para importar esclavos —que estableció la república— como a la manumisión, no había sino 137 esclavos, representando el 7,1% de la población total (véase Cuadro 3).

Cuadro 2. Censo de población de San Andrés y Providencia, 1843

	Hombres			Mujeres			Total
	Libre	Esclavo	Total	Libre	Esclavo	Total	
San Andrés	262	95	357	273	101	374	731
Providencia	118	32	150	111	33	144	294
Total	380	127	507	384	134	518	1.025

Fuente: Censos nacionales y cálculos del autor.

Cuadro 3. Censo de población de San Andrés y Providencia, 1851

	Hombres			Mujeres			Total
	Libre	Esclavo	Total	Libre	Esclavo	Total	
San Andrés	655	52	707	526	52	578	1.285
Providencia	319	23	342	288	10	298	640
Total	974	75	1049	814	62	876	1.925

Fuente: Censos nacionales y cálculos del autor.

En 1846 la abrumadora mayoría de los isleños, 56,8%, eran labradores, es decir, que estaban dedicados a las actividades agropecuarias (véase Cuadro 4). Los criados representaban otro 31,8%, sumando entre éstos y los labradores el 88,6% de la fuerza laboral activa en San Andrés y Providencia por esa época. Llama la atención que en total sólo había 29 pescadores. Una razón para esto puede ser que en sus tiempos libres muchas personas se dedicaban a la pesca de autoconsumo y la parte comercializada de esta actividad era muy pequeña.

Es probable que el único producto del mar que se exportaba fuera el carey, el cual se obtenía de las tortugas que abundaban en los cayos cercanos, como Serrana, Serranilla y Roncador, entre otros. La temporada de captura de tortugas duraba seis meses e iba desde marzo hasta agosto. Para esa actividad se usaban tres embarcaciones de entre 10 y 15 toneladas⁴. También vale la

⁴ C. F. Follet. “On the Island of Old Providence”, *Journal of the Geographical Society of London*, vol. 7, 1837, pp. 207-208.

pena destacar que en 1846 no había profesionales, abogados o médicos, ni clérigos en las islas.

Cuadro 4. Ocupaciones de los habitantes en el cantón de San Andrés y Providencia en el año económico de 1845-1846

Ocupaciones	Número	Participación (%)
Labradores	580	56,8
Criados	325	31,8
Empleados	32	3,1
Pescadores	29	2,8
Aserradores	14	1,4
Músicos	14	1,4
Carpinteros	13	1,3
Albañiles	5	0,5
Parteras y comadrones	3	0,3
Calafates	2	0,2
Sombrereros	2	0,2
Maestros de escuela	2	0,2
Militares	1	0,1
Total población ocupada	1.022	100,0

Fuente: AGN, República, Gobernación de Cartagena, varios volúmenes y cálculos del autor.

La presencia de aserradores, carpinteros y calafates, 29 en total, parece ser el reflejo de una buena actividad en materia de la construcción y reparación de embarcaciones. De hecho, ningún oficio especializado lo supera en número de personas involucradas. En un informe inglés de 1837 se hace referencia a las maderas disponibles en Providencia. Más importante aún, es que se hace referencia a las partes de los barcos que se podían hacer con esas maderas, así como aquellas piezas para las cuales no había las maderas adecuadas⁵.

Habíamos mencionado que existe la idea de que la economía en San Andrés y Providencia, antes de la liberación final de los esclavos a comienzos de la década de 1850, se basaba casi exclusivamente en los cultivos de algodón para exportación y de otros productos para el consumo de los habitantes del archipiélago tales como maíz, ahuyama, ñame, yuca, caña de azúcar, naranja, entre

⁵ *Ibíd.*, pp. 206-207.

otros⁶. Sin embargo, un análisis de la información de la producción de las islas en el año 1845-1846 muestra que la economía de San Andrés y Providencia era más diversificada de lo que se había pensado y que algunos productos tenían una importancia económica mayor o similar a la del algodón.

En el Cuadro 5 se presentan los principales renglones productivos de las islas en el año corrido entre septiembre de 1845 y agosto de 1846. La abrumadora mayoría corresponde al sector de la agricultura, silvicultura, apicultura y la caza. Un grupo de sólo seis productos de dicho sector aportó el 72,3% del PIB total de ese año: caña de azúcar, algodón, miel, ñames, plátanos, cocos. Aunque el cultivo de algodón era importante, durante el año de estudio el valor de su producción no ocupaba el primer puesto en la economía local. Este lugar le correspondía a la caña de azúcar, con una producción anual de 6.250 pesos, que superaba ampliamente al algodón, cuya cosecha fue en ese mismo período de 3.600 pesos. No obstante, el algodón ocupaba el segundo lugar en el valor de la producción, todavía era el principal producto de exportación.

De acuerdo con las fuentes primarias utilizadas en este artículo, las exportaciones de San Andrés y Providencia entre 1845-1846 fueron de 4.200 pesos, lo cual implica que una parte significativa de la producción agrícola se dedicaba al consumo local. Esto debía ser especialmente cierto para la caña de azúcar, con la cual se producía panela y ron. También debía suceder con productos perecederos como el ñame y los plátanos. Quedaba, pues, una variedad de productos para exportar como el coco, algodón, la miel, palo de tinte y la madera. Es decir, las islas estaban lejos de ser una economía mono exportadora, como sucedió unos años después con la consolidación de las exportaciones de coco.

Otro aspecto para destacar es que ya la producción de coco tenía un peso importante en la economía de las islas, pues representaba en 1845-1846 el 70% de la de algodón. Dos factores influían en ese resultado. Por un lado, ante la prohibición para importar esclavos, que se estableció desde el inicio mismo de la república, los agricultores tuvieron que buscar cultivos que no fueran intensivos en mano de obra. Por otro lado, el precio del algodón de exportación en el mercado mundial alcanzó su nivel más alto en la década de 1790, para luego iniciar una tendencia al descenso. Mientras en 1795 en el mercado de Nueva Orleans se cotizó la libra de algodón en 36,5 centavos de dólar, ya para 1830 ese precio había descendido a sólo 8,4 centavos de dólar. También por esa

⁶ *Ibid.*, p. 338.

razón en San Andrés y Providencia el cultivo de algodón perdió importancia en la primera mitad del siglo XIX⁷.

Cuadro 5. Producción y valor de la producción de la agricultura, silvicultura, apicultura, caza, ganadería y avicultura e industria en el cantón de San Andrés y Providencia durante todo el año 1845-1846

Ramas de producción	Producto	Cantidad producida	Medida	Valor específico		Valor total	
				Pesos	Reales	Pesos	Reales
Agricultura, silvicultura, apicultura y caza	Aguacates	1.000	Docenas				
	Ají	10.300	Docenas				
	Algodón	2.400	Arrobas	1	4	3.600	
	Anones	1.000	Docenas				
	Arroz	25	Arrobas		6	18	6
	Batatas o camotes	95	Cargas		2	23	6
	Café	15	Arrobas	6		90	
	Caña de azúcar	400.000	Docenas		4 docenas por 1/2 real	5.859	
	Cocos	20.100	Docenas		1	2.512	4
	Frijoles	300	Arrobas	1		300	
	Guandú	100	Arrobas		2	25	
	Limonos	60.000	Docenas				
	Maíz	1.400	Arrobas		2	350	
	Melones	1.200	Docenas				
	Maní	50	Arrobas		4	25	
	Naranjas	1.800	Docenas		1/2	112	4
	Ñames	1.500	Cargas	2		3.000	
	Papayas	5.000	Docenas				
	Piñas	70	Docenas		4	35	
	Plátanos	3.600	Cargas		6	2.700	
	Sagú	25	Arrobas	3		75	
	Uyamas o zapallos	300	Cargas		5	187	4
	Yucas	2.200	Cargas				
	Carey	450	Libras	4		1.800	
	Maderas	13.000	Varas		1	1.625	
	Miel	700	Cantaras	5		3.500	
	Palos de tinte	125	Toneladas	10		1.250	
	Valor producción agrícola						27.089

⁷ Hacia 1845-1846 el índice de precios del algodón en el mercado mundial había caído al 40% de su nivel en 1820, José Antonio Ocampo. *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI Editores, 1984, p. 362.

Cuadro 5. Continuación.

Ramas de producción	Producto	Cantidad producida	Medida	Valor específico		Valor total	
				Pesos	Reales	Pesos	Reales
Ganadería y avicultura	Carne	202	Arrobas	1	4	303	
	Cueros	8	Arrobas	1		8	
	Mantequilla	10	Arrobas	2		20	
	Manteca de cerdo	200	Arrobas	1		200	
	Leche	125	Cántaras		2	31	2
	Huevos	21.000	Arrobas		1 por cada 12,5 arrobas	210	
	Valor producción ganadera						772
Industria	Aceite de tártago	9	Arrobas	4		36	
	Almidón	85	Arrobas	1		85	
	Valor producción industrial						121
PIB						27.982	2

Fuente: Archivo General de la Nación, República, Gobernación de Cartagena, varios volúmenes y cálculos del autor.

Las exportaciones de 1845-1846, representaron el 15% del PIB de ese año. Ello implica que San Andrés y Providencia tenían una economía mucho más abierta que la de la Nueva Granada continental, cuyo índice de exportación a PIB era cercano al 7%.

Las ramas de la producción que aparecen en el Cuadro 5 son la agricultura, silvicultura, apicultura y caza, la ganadería y avicultura, y la industria. El total del PIB fue de 29.836 pesos. Sin embargo, es evidente que no se contabilizó el aporte del autoconsumo de sectores que aparecen enumerados, pero no se reporta el valor de la producción. Tal es el caso de la ahuyama o zapallo, el aguacate, la papaya, el limón, el anón, el ají, el melón y la pesca. También falta incluir el valor agregado en la construcción y reparación de embarcaciones, entre otros.

Al calcular el PIB per cápita para 1845-1846, usando la población calculada para el último año, obtenemos un estimativo de 23 pesos de la época. Si se tiene en cuenta, como se mencionó previamente, que en este estimativo no se incluyen los aportes del autoconsumo de varios productos agrícolas, ni de la pesca, o de la reparación y construcción de embarcaciones marítimas, además de otras actividades menores, podemos concluir que el PIB per cápita debía ser similar, o incluso superior, al calculado por Salomón Kalmanovitz para Colombia en esa época, es decir 24 pesos⁸.

⁸ Salomón Kalmanovitz. *Consecuencias económicas del proceso de independencia en Colombia*, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2008, p. 33.

El informe sobre la economía de San Andrés y Providencia no se limita a la presentación de la producción anual en diferentes rubros, sino que también se adelantó un inventario de la riqueza material con que contaba la isla, así como de la cantidad de esclavos y su valor (véase Cuadro 6).

Cuadro 6. Riqueza material y cantidad y precio de los esclavos en el cantón de San Andrés y Providencia durante todo el año económico de 1845-1846

<i>Tierras</i>	Número de fanegadas	Valor (pesos)
Tierras de cultivo	2.050	4.100
Tierras de cría	450	900
Total tierras	2.500	5.000
<i>Edificaciones</i>	Número	Valor (pesos)
Casas de teja en las cabeceras	6	3.500
Casas pajizas en las cabeceras	161	32.200
Casas pajizas en los campos	200	2.400
Total edificaciones	367	38.100
<i>Embarcaciones</i>	Número	Valor (pesos)
Embarcaciones grandes	1	250
Embarcaciones pequeñas	110	660
Total embarcaciones	111	910
<i>Animales domésticos</i>	Número	Valor (pesos)
Pollos	10.400	650
Gallinas ordinarias	6.300	787
Cerdos	5.500	16.500
Caballos y yeguas	208	2.080
Toros y vacas	125	1.125
Otros		356
Total animales domésticos		21.498
<i>Esclavos</i>	Número	Valor (pesos)
Hombres	102	11.580
Mujeres	113	12.600
Total esclavos	215	24.180
Total		89.688

Fuente: Archivo General de la Nación, República, Gobernación de Cartagena, varios volúmenes y cálculos del autor.

Quienes realizaron el inventario total de la riqueza de las islas en 1845-1846, incluyeron los bienes materiales que normalmente se relacionan en este tipo de análisis; también agregaron a los esclavos por cuanto éstos tenían un

valor de mercado para sus propietarios. Los bienes de mayor participación en la riqueza de San Andrés y Providencia entre 1845-1846 fueron las viviendas particulares, con un 42,2%. Lo anterior corresponde a una regularidad empírica observada tanto a través del tiempo como en el espacio. Por ejemplo, en Australia, a comienzos del siglo XXI, las viviendas representan algo así como el 65% de la riqueza privada del país.

El otro componente con un alto valor en el inventario de la riqueza material del archipiélago es el de los animales domésticos, tales como gallinas, pollos, cerdos, caballos, yeguas y vacas. El 76,8% del valor de esos animales estaba representado en los cerdos. La ventaja que estos tienen, con respecto al ganado vacuno, es que su cría no es intensiva en pastos. Por tanto, la mayor parte de la carne consumida en la isla provenía de este animal, dado que su producción era más adecuada a las condiciones de las islas, donde hay muy poco terreno para pastar ganado mayor.

Más allá de la riqueza material, de acuerdo con el valor de mercado, el segundo componente de la riqueza de San Andrés y Providencia, que aparece registrado en el informe, es el de los 215 esclavos que había en ese momento. Su valor promedio era de 113 pesos de plata de la época lo que correspondía a una gran suma, pues por un valor equivalente al de un esclavo era posible adquirir en ese momento en la isla, un total de 13 reses.

En el Cuadro 7 se desagrega, con mayor detalle, el valor del inventario de los animales domésticos que había en San Andrés y Providencia en agosto de 1846. El segundo valor reportado es el de los caballos y yeguas, animales por los cuales los isleños sienten, aún hoy, un gran afecto. Éstos desempeñaban un papel importante en el transporte terrestre de la época.

Cuadro 7. Inventario de animales domésticos que había en el cantón de San Andrés al 31 de agosto de 1846

Animales	Cantidad	Valor específico		Valor total	
		Pesos	Reales	Pesos	Reales
Pollos	10.400		1/2	650	
Gallinas ordinarias	6.300		1	787	4
Cerdos	5.500	3		16.500	
Caballos y yeguas	208	10		2.080	
Gallos	200		1	25	
Capones	150		2	37	4

Cuadro 7. Continuación.

Animales	Cantidad	Valor específico		Valor total	
		Pesos	Reales	Pesos	Reales
Toros y vacas	125	9		1.125	
Patos	125		2	31	2
Pavos	100		4	50	
Cabras y machos cabríos	70	2		140	
Gallinas de guinea	12		3	4	4
Ovejas comunes	10	2		20	
Burros	6	8		48	
Total				21.498	6

Fuente: Archivo General de la Nación, República, Gobernación de Cartagena, varios volúmenes y cálculos del autor.

Como se había mencionado, el grueso de la riqueza isleña estaba representado en las casas de vivienda. Especialmente valiosas eran las ubicadas en las cabeceras de San Andrés y Providencia, pues las de las zonas rurales tenían un valor más bajo. Mientras que una casa pajiza en el campo valía en promedio 12 pesos, en las cabeceras el valor de éstas oscilaba alrededor de 200 pesos (véase Cuadro 8). Mucho más costosas eran las casas de teja que había en las cabeceras y cuyo valor individual ascendía a 500 pesos. Sin embargo, como sólo había seis de éstas, su valor total era mucho menor al de las casas pajizas en las cabeceras. Como se registraron un total de 367 casas en las islas en 1846, el promedio de personas por vivienda fue de 4, cifra que resulta muy razonable para la época.

Cuadro 8. Inventario de edificaciones que había en el cantón de San Andrés y Providencia en agosto de 1846

Tipo de edificaciones	Número	Valor promedio		Valor total	
		Pesos	Reales	Pesos	Reales
Edificios del Gobierno					
Casas de teja en las cabeceras	6	500		3.500	
Casas de teja en los campos					
Casas pajizas en las cabeceras	161	200		32.200	
Casas pajizas en los campos	200	12		2.400	
Establecimientos públicos					
Total	367			38.100	

Fuente: Archivo General de la Nación, República, Gobernación de Cartagena, varios volúmenes y cálculos del autor.

El último componente de la riqueza del archipiélago, incluido en el inventario de agosto de 1846, corresponde a los esclavos. En ese año había 215 esclavos,

que representaban el 16,7% de la población total calculada para ese año. Lo primero que se debe señalar es que, si se compara por rangos de edad, los hombres siempre alcanzaban precios mayores (véase Cuadro 9). Por ejemplo, los hombres menores de 40 años valían en promedio 200 pesos, mientras que las mujeres de una edad similar costaban sólo 150 pesos, en promedio. Sin embargo, las mujeres eran más numerosas, y además más jóvenes. En efecto, las mujeres superaban en un 10% la cantidad de hombres. Además, mientras que el 63,7% de las mujeres era menor de 40 años, en el caso de los hombres ese porcentaje era tan sólo el 31,4%. Esto explica por qué el valor total de las mujeres fue mayor que el de los hombres.

Cuadro 9. Número y valor de los esclavos que había en el cantón de San Andrés y Providencia en agosto de 1846

Esclavos según género y edad	Número	Valor unitario (promedio)		Valor total		Intereses de este capital	
		Pesos	Reales	Pesos	Reales	Pesos	Reales
Hombres	Menores de 40 años	32	200	6.400		320	
	De 40 a 60 años	28	125	3.500		175	
	Mayores de 60 años	42	40	1.680		84	
Total hombres	102	114		11.580		579	
Mujeres	Menores de 40 años	72	150	10.800		640	
	De 40 a 60 años	31	50	1.550		77	4
	Mayores de 60 años	10	25	250		12	4
Total mujeres	113	112		12.600		730	

Fuente: Archivo General de la Nación, República, Gobernación de Cartagena, varios volúmenes y cálculos del autor.

Otro aspecto por destacar es que tanto para los esclavos como para las esclavas el precio promedio descendía con la edad. En el caso de los hombres, al pasar de los 40 años el precio bajaba de 200 pesos a 125 pesos, y los mayores de 60 años valían en promedio sólo 40 pesos. Algo similar sucedía para las mujeres.

Por último, se debe resaltar que el rendimiento del capital económico representado en los esclavos era favorable para sus propietarios, pues recibían una rentabilidad que estaba entre 5%, para los hombres, y 5,8%, para las mujeres, lo cual para la época era bastante bueno, especialmente porque los precios eran estables.

El análisis detallado de la producción de San Andrés y Providencia, en el año 1845-1846, revela que la economía era mucho más diversificada de lo que permitía deducir la información fragmentaria con la cual se contaba hasta ahora. Por lo

tanto, es necesario abandonar la imagen de una producción mono exportadora de algodón que dio paso, después de 1851, a la era del coco y que duró hasta comienzos de la década de 1950⁹. Contrario a lo sucedido durante la hegemonía del coco, ya para mediados de la década de 1840, la participación del algodón en la producción agropecuaria se había reducido mucho, hasta el punto de ser uno más entre varios productos que se destinaban al mercado internacional. Había otros cultivos y crías de importancia dentro de la producción que se consumían, casi que exclusivamente, en la isla, como el ñame o los cerdos.

También es necesario señalar que por esta época la población de las islas tenía un estilo de vida de muy buena calidad. Esto se debía en parte a los buenos ingresos y a la baja densidad de la población, lo cual facilitaba el acceso a los recursos de la pesca y la agricultura de subsistencia. La oferta alimenticia variada y rica en proteínas se tradujo en una excelente alimentación, que permitió que a comienzos del siglo xx los isleños fueran los colombianos con mayor estatura. Para los nacidos en el quinquenio 1905-1909, la estatura promedio de los habitantes masculinos de San Andrés y Providencia, de 1,68 m, fue la más alta del país y superaba el promedio nacional en 8 cms¹⁰.

La importancia de que la economía de San Andrés y Providencia fuera bastante diversificada en las primeras décadas de vida republicana, radica en que ello la hacía menos vulnerable a las bruscas fluctuaciones económicas que caracterizan a los países y regiones dependientes de un monocultivo. Nótese que poco tiempo después, y hasta mediados del siglo xx, las fluctuaciones en el precio del coco, y los problemas de la producción, como las sequías y las ratas que deterioraron los cocoteros en algunas épocas, fueron una fuente de inestabilidad económica y de penurias para la población cuando las coyunturas no fueron favorables.

⁹ Para un análisis de la economía de San Andrés y Providencia en la era del coco, véase Adolfo Meisel Roca. “La continentalización de la isla de San Andrés, Colombia: panyas, raizales y turismo”, en María Aguilera (ed.). *Economías locales del Caribe colombiano: siete estudios de caso*, Bogotá, Banco de la República, Colección de Economía Regional, 2005. También consúltese Lorraine Vollmer. *La historia del poblamiento del Archipiélago de San Andrés, Vieja Providencia y Santa Catalina*, San Andrés, Ediciones Archipiélago, 1997; James J. Parsons. *San Andres and Providencia, English Speaking Islands in the Western Caribbean*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1956; Alberto Abello Vives y June Marie Mow. “San Andrés, nuestra ciudad insular”, *Credencial Historia*, núm. 228, diciembre de 2008.

¹⁰ Adolfo Meisel Roca y Margarita Vega Acevedo. *La calidad de vida biológica en Colombia. Antropometría histórica, 1870-2003*, Cartagena, Banco de la República, CEER, 2007, p. 156.

Bibliografía

- Abello, A. y Mow, J. M. (2008) “San Andrés, nuestra ciudad insular”, *Credencial Historia*, núm. 228, diciembre.
- Clemente, I. (1994) “El Caribe insular: San Andrés y Providencia”, en Adolfo Meisel Roca. *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte.
- Follet, C. F. (1837). “On the Island of Old Providence”, *Journal of the Geographical Society of London*, vol. 7.
- Kalmanovitz, S. (2008). *Consecuencias económicas del proceso de Independencia en Colombia*, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Meisel, A. (2005). “La continentalización de la isla de San Andrés, Colombia: Panyas, raizales y turismo”, en María Aguilera (ed.). *Economías locales del Caribe colombiano: siete estudios de caso*, Bogotá, Banco de la República, Colección de Economía Regional.
- Meisel, A. y Vega, M. (2007). *La calidad de vida biológica en Colombia. Antropometría histórica, 1870-2003*, Cartagena, Banco de la República, CEER.
- Ocampo, J. A. (1984). *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI Editores.
- Parsons, J. J. (1956). *San Andrés and Providencia, English Speaking Islands in the Western Caribbean*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press.
- Vollmer, L. (1997). *La historia del poblamiento del Archipiélago de San Andrés, Vieja Providencia y Santa Catalina*, San Andrés, Ediciones Archipiélago.

