

## UNA REVISIÓN AL PUERTO DE CARTAGENA: DESDE SU FUNDACIÓN

Key José Hernández Durango<sup>1</sup>

“Esta es la investigación de uno de los jóvenes más sobresalientes y plausibles del programa de historia de la universidad, desafortunadamente su sonrisa dejó de brillar para nosotros los que nos quedamos en este camino que debemos recorrer los hijos del tiempo. En un gesto de amor y respeto para sus familiares y allegados deseamos compartir como reconocimiento póstumo. En esté, nuestro tercer número, las últimas líneas que nuestro compañero Key José en la eternidad ha plasmado para nosotros.” **Revista Estudiantil ALAÛLA de Historia.**

### Resumen.

La siguiente investigación busca superar un vacío historiográfico que poco a poco ha dejado el contrabando no solo en Cartagena sino también en todo el país. De igual manera trazar una línea de inicio con lo que va a iniciar la investigación, Tocando de manera eficaz, pero cautelosa algunos puntos sobre el contrabando y el servicio de las aduanas, y generalizándolo en el contexto colombiano.

En este sentido, para efectos metodológicos de la investigación esta se encuentra dividida de la siguiente manera. En primer lugar, una revisión al puerto de Cartagena: desde su fundación, en el cual, nos detenemos analizar los Antecedentes sobre el comercio en Cartagena y su Puerto y por último, las perspectiva de análisis sobre el contrabando en el puerto de Cartagena.

### Antecedentes sobre el comercio en Cartagena y su puerto.

Cartagena, se fundó en enero de 1533<sup>2</sup>. A partir de esa fecha empezó a adquirir importancia como puerto de un vasto sector de Suramérica, desplazando así a Santa Marta que se había fundado ocho años antes. En 1549, los tres primeros oidores que iban a establecer la Real Audiencia de San Fe, llegaron a Cartagena y no a Santa Marta, a pesar de que los contactos entre este puerto y Santa fe eran entonces muy estrechos por varias razones, entre otras, que Santa Marta había salido la expedición que conquisto toda la Cordillera Oriental<sup>3</sup>. A partir de entonces los grandes personajes que iban a Bogotá o de paso para el Perú y aun para Chile, se detenían siempre en Cartagena<sup>4</sup>.

1 Estudiante en trabajo de grado, universidad de Cartagena.

2 Esta fecha es descrita por el autor como la fundación de Cartagena, hecho que se contrapone al referente establecido en el cual, se celebra la fundación el 1 de junio de 1533. Nicolás del Castillo Mathieu, *El Puerto De Cartagena. Visto por Algunos Autores Coloniales*. Bogotá, s.n., 1965. (B.B.C.), p. 143.

3 Nicolás del Castillo Mathieu, Op. Cit, p. 144-145.

4 Ángel Valtierra, “*El Santo que Libero una Raza: San Pedro Claver, Esclavos de los Esclavos Negros. Su vida y su Época (1580-1654)*”, Bogotá, Imprenta Nacional. 1954, p. 117-118.

Por lo tanto, los viajeros tomaron la vía marítima a través de Panamá, o el camino terrestre (por el Río Magdalena, Popayán y Quito), Cartagena era el puerto obligado de todos los funcionarios, soldados y particulares que iban al extenso virreinato del Perú, entonces la más rica y poderosa colonia española. No obstante, Cartagena siguió siendo en el siglo XVII el puerto de importación del Perú, como lo declara claramente el autor de “El Camero” Juan Rodríguez Freile, Cartagena es la (puerta y escala por donde el Perú y este reino gozan de toda España, Italia, Roma, Francia, la India Oriental y todas los demás tierras y provincias del mundo a donde España tiene correspondencia, trato o comercio)<sup>5</sup>.

Pero la presencia de regimientos militares y la delimitación formal de las plazas públicas no necesariamente garantizaron el control sobre las conductas sociales de sus habitantes; además, muchas veces las soldadescas estimularon comportamientos disolutos y desórdenes. En La Habana, al igual que en Veracruz o en Cartagena colonial, el puerto se convertía en el refugio de los sectores subalternos que de hecho lo dominaban, mientras que otras áreas podían ver transcurrir su día tras día en cierta quietud. La vida portuaria de Veracruz fue de este tenor, pues pese a que se fortificó tardíamente, y a que se le asignó un papel importante en la defensa del sistema portuario e imperial español sobre el Caribe, la vida cotidiana de su recinto histórico que había surgido en torno a un puerto de difícil condiciones para el tráfico de embarcaciones y de mercaderías, estuvo marcada por la no diferenciación de sus funciones. Muchas quejas de los viajeros de otras latitudes sobre los comportamientos disolutos y el desorden entre los habitantes de las ciudades del Caribe que visitaron en los siglos XVIII y XIX, como también acerca de la ausencia de control por parte de las autoridades, fueron suscitadas a partir de la observación de la vida en los puertos.

Comerciantes de esclavos de la Nueva Granada, traficantes peruanos y ecuatorianos esperaban con ansia la llegada de los barcos negreros al puerto de Cartagena. Durante el siglo XVII esa ciudad portuaria se convirtió en el principal mercado de esclavos de toda la América hispánica. A finales del siglo XVII Cartagena de Indias contaba con 2.500 familias de origen europeo. El comercio negrero fue la principal actividad mercantil durante todo el siglo. Militares, clérigos y vecinos, además de usufructuar del negocio de la trata, eran dueños de tierras y esclavos. Un siglo antes había alrededor de 68 asentamientos indígenas en las inmediaciones de la ciudad<sup>6</sup>.

La gente africana los reemplazaba en las labores domésticas urbanas y rurales. Entretanto, las naves negreras portuguesas, holandesas, francesas e inglesas desembarcaban cientos de miles de africanos destinados al cautiverio. En 1687 Cartagena tenía 1.952 esclavizados. En otras regiones de la provincia, como Mompo, se contaban hasta 628 africanos o descendientes de gente del África. Según Alonso de Sandoval, quien publicó su libro en 1627, por cada europeo que habitaba la ciudad había siete personas de origen africano<sup>7</sup>:

“Estos lugares son tan calurosos que, estando al presente en la mitad del invierno, se siente mayor calor que en la canícula. Los esclavos negros son un número de 1.400, en la ciudad van casi desnudos. Los cuerpos

5 Juan Rodríguez Freile, “El Carnero: Conquista y Descubrimiento en el Nuevo Reino de Granada, de las Indias Occidentales del Mar Océano y de la Fundación de la Ciudad de Bogotá.”, en: *Biblioteca Cultural Colombiana*, Vol. 31, Bogotá, Imprenta Nacional, 1942. Pág. 187.

6 Sacado de la revista Atlas de las Culturas Afrocolombianas. <http://www.colombiaaprende.edu.co/html/etnias/1604/article-82643.html>.

7 <http://www.colombiaaprende.edu.co/html/etnias/1604/article-82643.html>.

humanos de continuo están bañados de sudor. Los alimentos son bastos e insípidos Hay gran escasez de agua dulce, y la que se bebe es siempre caliente... En cuanto a forasteros, ninguna ciudad de América, a lo que se dice, tiene tantos como ésta, es un emporio de casi todas las naciones, que de aquí pasan a negociar a Quito, Méjico, Perú, y otros reinos; hay oro y plata. Pero la mercancía más en uso es la de esclavos negros. Van mercaderes a comprarlos a vilísimos precios a las costas de Angola y Guinea; de allí los traen en naves bien sobrecargadas a este puerto, donde hacen las primeras ventas con increíble ganancia; a los que quedan los embarcan de nuevo”<sup>8</sup>.

Cartagena, además era el gran mercado negrero. De allí salían los esclavos para el interior del país, Panamá, Perú y aun México<sup>9</sup>. Sin embargo, para este periodo, en Cartagena también hubo un financiero o banquero, que no usaba su capital para comerciar comprando y vendiendo esclavos, sino que lo prestaba a interés a otros que se ocupaban del negocio negrero. La mayoría de ellos que pedían préstamos para el negocio eran portugueses, eso sí, que tenían sus redes de aprovisionamiento y de redistribución no solo en los territorios aledaños a la ciudad sino en el istmo Panameño y más que nada en el rico mercado Limeño. Entonces sin lugar a dudas, el empresario que introdujo esta forma de negocio bien por propia iniciativa o imitando a otros que se lo hubieran enseñado, se colocó a la vanguardia de los procedimientos capitalistas del mundo<sup>10</sup>.

Por otro lado, en Cartagena desde que comenzara la trata, hubo traficantes de negros más o menos adinerados, algunos disponían de capital suficiente como para comprar cargazones enteros sin tener que recurrir a socios financieros, porque cuando se ofrecía la gran ecuación al gran negocio estaba precisamente en evitar los registro y, por consiguiente los impuestos sin recurrir a otras personas para obtener préstamos, que costaban dinero y siempre dejaban huellas a las autoridades en caso de investigación<sup>11</sup>.

Sin embargo, no podemos dejar de lado, que desde sus propios comienzos, en Cartagena de Indias a estado abolida la esclavitud. Por su situación geográfica y condiciones económicas la ciudad llego a constituirse en el primer puerto de permisión para la introducción de negros esclavos en América<sup>12</sup>.

La fundación de Cartagena de indias en 1533, tras hoy una historia algo más de 300 años. En la cual se hace presente, de forma decisiva crucial, la geografía, de manera ventajosa, como desventajosa. Todo esto empieza en el lejano año de 1501 cuando Rodrigo de Bastidas en su recorrido por la costa del mar Caribe, en el centro del litoral colombiano, descubre una amplia y placida bahía. Cerrada por una isla (llamada de Codego, hoy de Tierra Bomba) que la separa del mar abierto, pero dejando de aberturas o entradas, en sus extremos norte y sur, con magníficas condiciones como puerto marítimo, natural y seguro<sup>13</sup>. El puerto, sus características naturales y su ubicación geográfica en la del litoral colombiano, y con

8 Sacado de la revista Atlas de las Culturas Afrocolombianas. En 1618, el jesuita Carlos de Orta escribió a su padre una carta en la cual describía la vida y las actividades económicas de Cartagena de Indias. <http://www.colombiaaprende.edu.co/html/etnias/1604/article-82643.html>.

9 Nicolás del Castillo Mathieu, Op. Cit, p. 145.

10 Julián Rivera Ruiz, “Una Banca en el Mercado de Negros de Cartagena de Indias”, en: *Universidad de Sevilla*, núm. 17, 2004, p. 6-7.

11 Julián Rivera Ruiz. Op. Cit, p. 5.

12 Ildelfonso Gutiérrez Azopardo, “*El Comercio y Mercado de Negros Esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)*”, Universidad de los Andes. Bogotá., p. 187.

13 , Joaquín Acosta. *Compendio Histórico del Descubrimiento y Colonización de la Nueva Granada*. Banco de la República, (BLAA) Colombia, p. 2.

cierta proximidad al gran Río de la Magdalena, resultaba de excepcional valor estratégico, como cabeza de puente, para asegurar la expansión conquistadora y la colonización tierra adentro, y hacia el interior Andina.

El canal de Bocachica es la antigua entrada de la Bahía. Al sur de Tierra Bomba se hallan caños arenosos; el más importante es el del Estero, que comunica con el Canal del Dique, construido en el siglo XVII para poner al puerto en comunicación con el Río Magdalena. El caño de Estero también daba accesos hacia los Ríos Sinú y Atrato. Como fue dicho anteriormente y vale la pena resaltar, que Cartagena, Fundada el 13 de enero de 1533 por Pedro de Heredia, Cartagena de Indias fue la puerta de acceso de los diferentes pueblos africanos a lo que hoy es Colombia. Estaba situada en una bahía generosa y segura para el arribo de las naves. A pesar de la carencia de agua potable, Heredia decidió fundarla confiando en las posibilidades que representaba como puerto natural.

No dejando de lado, las desventajas, se puede deducir que las condiciones de la Bahía y su puerto natural, como, también su estratégica situación geográfica, se tropezaría con una adversa geografía humana, representados en los aguerridos indígenas Calmari y Yurbacos<sup>14</sup>.

En efecto, y esta es la segunda causa del desmedro de la significación de los puertos en la historiografía colombiana, esta pérdida dio vía libre a la construcción unas relaciones de alteridades que desde los centros del poder racializaron la geografía nacional. Elites, intelectuales y políticos de la región Andina identificaron a las llanuras del Caribe como sólo propicias para ser habitadas por negros y mulatos y como no aptas para la civilización. Sobre los países de la cuenca del Caribe se construyeron estereotipos que identificaban a sus habitantes con la vida licenciosa y la malicia y desde comienzos del siglo XIX el discurso geográfico insertó a la región costera colombiana en el océano Atlántico, al que se asoció como un vínculo con la civilización europea<sup>15</sup>.

Los efectos de este reduccionismo racial apenas empezamos a conocerlos gracias a estudios recientes sobre los discursos del mestizaje elaborado por las elites colombianas para brindarle una supuesta base homogénea a la nación, como también a la deconstrucción de los discursos arqueológicos de mediados del siglo XX y a las investigaciones sobre las comunidades indígenas en el siglo XIX en el área de la región Caribe colombiana situada entre el margen occidental del bajo curso del río Magdalena y los límites con o Panamá<sup>16</sup>.

La geografía tanto en lo físico como en lo humano, hizo de la costa Caribe de América del sur una frontera muy difícil de franquear por los agentes hispanos de la gran expansión comercial europea de tiempos de renacimiento<sup>17</sup>. En esta costa, la tierra calamari constituyó el caso más crítico. Al punto de que aun en 1525-1526, esas mismas circunstancias, de guerra hasta ese momento pérdida, pasaron por que el cronista mayor de indias, Fernández de Oviedo, se viera precisado a renunciar a la gobernación de Cartagena. Asistimos a una gobernación que fue ficticia, o acéfala, durante mucho tiempo, por las adiciones y la geografía.

14 Soledad Acosta de Samper, "Biografías De Hombres Ilustres O Notables, Relativos a la Época del Descubrimiento, Conquista y Colonización de la Parte de América Denominada EE.UU. de Colombia", en: libro virtual de la BLAA, Imprenta de "la Luz", Bogotá, 1883, p.2

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/ilustre/ilus4.htm>.

15 Sergio Solano de las Aguas, "Del Espacio Portuario a la Ciudad Portuaria los Puertos del Caribe Colombiano como Espacios Poli funcionales en el siglo XIX", Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena de Indias, p. 575.

16 Sergio Solano de las Aguas, Óp. Cit, p. 579- 580.

17 Abel Ignacio López Forero, *Europa en la Época del Descubrimiento. Comercio y Expansión Ibérica Hacia Ultramar 1450-1550*", Ariel Historia, Santafé de Bogotá, 1998.

Pues bien, superar esta situación empieza por reconsiderar las ideas bases sobre el puerto, en especial su reducción a los aspectos geográficos y económicos. La agenda de investigaciones que se desarrolla en otras latitudes muestra que, en primer lugar, el puerto es una construcción social de los grupos humanos, dinamizada por distintos sectores sociales, étnicos y culturales que desde perspectivas convergentes y/o divergentes lo han construido y reconstruido a lo largo del tiempo. Por tanto, se trata de una realidad móvil en el tiempo y con unas relaciones complejas y cambiantes con la ciudad que lo contiene.

No es lo mismo, a manera de ilustración, la relación puerto-ciudad en centros imperiales del Antiguo Régimen (España, Inglaterra), que en sus colonias. En la primera situación, el puerto tiene una vieja historia y se ha dotado de una infraestructura que puede especificar sus funciones, mientras que muchos puertos coloniales (verbigracia, Veracruz-México, Trujillo-Honduras, Cartagena, Puerto Madero-Argentina) tuvieron que esperar mucho tiempo para que las autoridades españolas los dotaran de condiciones mínimas para su funcionamiento.

Por lo tanto, tampoco es igual la función del puerto en una sociedad colonial que en una sociedad republicana, pues en el primer caso algunos puertos (Cartagena, La Habana, Veracruz) tenían el monopolio del comercio al interior del imperio mientras que otros solo tenían la condición de puertos de permisión o cabotaje. Además, las restricciones al comercio por fuera del imperio también pusieron limitaciones a muchas posibilidades de que si gozaban otros puertos, y tuvieron que esperar el establecimiento del libre comercio adoptado por las repúblicas a mediados del siglo XIX para que se habilitaran para el comercio con cualquier país del mundo<sup>18</sup>.

Resultado de esta racialización de la geografía regional ha sido menoscabar la importancia que tienen los puertos en la formación de la sociedad y la cultura de este país, reducir su estudio a la simple condición de sitios de paso de las conquistas de la modernidad que viajaban con destino al interior andino, y en consecuencia, excluir a las ciudades portuarias como espacios de producción y reproducción de la civilización, y desmeritar sus aportes a la construcción de la nación. Esa la imagen también está presente en las respuestas dadas por la historiografía sobre esta región la que no escapa al reduccionismo de solo estudiar al papel de los puertos en el tráfico comercial<sup>19</sup>.

Ahora bien, sin alejarnos mucho del tema sobre el comercio y la trata de esclavos, para Cartagena fue durante dos siglos una de las principales actividades que en algún momento observó la vida económica y social de la ciudad. Este comercio en el Nuevo Continente, fue el principio de un proceso a través de cual se encontraron y relacionaron individuos y grupos e diferentes etnias y calases sociales<sup>20</sup>. La trata de negros en Cartagena de Indias pasa por los mismos periodos que en el resto de continente; el de las licencias (1533-1595), el de los asientos (1595-1791), y el del libre comercio (1791-1812) desde esta última fecha, con motivo de la independencia queda prohibida la importación de esclavos en Cartagena, pero no su comercialización<sup>21</sup>.

En efecto como ya se mostró anteriormente, los cargazones que llegaban sin licencia o los excesos de piezas de indias por lo que no se quería pagar derechos, se desembarcaban antes de llegar al puerto de Cartagena, en alguna playa extraviada, concretamente en la isla de Carex o Tierra Bomba, que se situaba

18 Sergio Solano de las Aguas, Óp. Cit, p. 581.

19 Sergio Solano de las Aguas, Óp. Cit, p. 580.

20 Ildefonso Gutiérrez Azopardo, Op. Cit, p. 187-188.

21 Ildefonso Gutiérrez Azopardo, Op. Cit, p 189.

entre las dos entradas a la bahía de Cartagena, nombradas Bocagrande y Bocachica, y allí no solo era ocultadas en estancias sino también alimentadas, engordadas y sonadas para poder ser introducidos en pequeñas partidas y vendidas con ventaja<sup>22</sup>. Por lo tanto, los portugueses a caudados de Cartagena utilizaron sus capitales para mantener y ampliar la trata bien por sí mismos o por medio de conocidos que hacían el viaje y transportaban la mercancía percibiendo su correspondiente comisión por el servicio<sup>23</sup>.

Aunque, el gran mercado de negros en Cartagena no se justificaba con Tierra Firme, alguna parte de ellos fueron a para a las minas de oro de Antioquia y a las estancias y servicios domésticos del distrito de la ciudad, sino con Perú, donde abundaba la riqueza de las minas de plata. Un punto intermedio se situaba en Panamá, donde era mayoritaria la mano de obra africana y, donde acudían los feriantes de Lima, y entre otras mercancías que mercadeaban esclavos<sup>24</sup>.

Además, los portugueses dominaron el mercado negrero no solo en Cartagena, el puerto de llegada y de mercado sino también en Lima la poderosa capital virreinal. Cartagena ya a comienzos del siglo XVII, en el principal foco de tráfico negrero y Perú en el principal mercado<sup>25</sup>. Según Ángel Valtierra, Cartagena recibía en la primera década entre doce y catorce barcos negreros con cargamentos de unos 4.000 esclavos<sup>26</sup>. Si se hiciera caso a algunos lamentos de los vecinos cartageneros, en ningún momento hubo una buena situación sí parece que hubo un bache en las importaciones e esclavos entre 1609-1615<sup>27</sup>.

Ahora bien, desde otra vista panorámica, nos encontramos con los aspectos del comercio de Cartagena, la cual podríamos denominar la estructura que los comerciantes establecieron para el desvanecimiento del mismo (comercio en este caso uno de sus principales, el de tráfico negrero). El financiamiento de las actividades de los comerciantes, durante la guerra anglo española de 1779-1783 y después en la paz y por tanto se dan algunas ideas de la estructura del comercio para esbozar un cuadro de la clase social de los comerciantes en Cartagena<sup>28</sup>.

Los comerciantes de Cartagena crearon una estructura de rutas y apoderados en América y España. La abolición del sistema de las flotas en 1740 y el reglamento del libre comercio de 1778, permitieron a los comerciantes de Cartagena para la nuevas libertades en cuanto a las importaciones para la Nueva Granada, los comerciantes encontraron más ventajosa pasar primero por la Habana y por Portobelo antes de llegar a Cartagena<sup>29</sup>. La estructura del comercio, nos revela el significado de los comerciantes en la economía. Hay una fuerte tendencia a ver los comerciantes llegando después de desarrollo de alguna producción y no como factor decisivo de la producción misma. Esta es la visión de los comerciantes como innovador en una economía tradicional; invierte sus capitales y contrata personas que por primera vez salen de sus ámbitos familiares de subsistencia para trabajar por un sueldo<sup>30</sup>.

22 Julián Rivera Ruiz, Op. Cit, p. 5.

23 Julián Rivera Ruiz, Op. Cit., p. 6.

24 Julián Rivera Ruiz, Op. Cit., p. 18-19.

25 Julián Rivera Ruiz, Op. Cit., p. 20.

26 Ángel Valtierra, Op. Cit, p. 120-121.

27 Enriqueta Vila Vilar, “Hispanoamérica y el comercio de esclavos”. Sevilla. Escuelas de Estudios Hispanoamericanos 1977, p. 205.

28 , Rene de la Pedraja Toman. “Aspectos del Comercio de Cartagena en el siglo XVIII”, en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, No.8, 1979, p. 108.

29 Rene de la Pedraja Toman, Op Cit, p. 109.

30 Rene de la Pedraja Toman, Op Cit., p. 111-112.

Esta es la visión del comerciante de hoy en día, el cual consiste en, como se dijo anteriormente, en invertir para poder obtener un beneficio a largo plazo. Al darse todo este desarrollo, entre comerciantes, se dió a la tarea de una correspondencia constante sobre asuntos comerciales, girando siempre alrededor de las importaciones de Cartagena y las exportaciones de oro y otros artículos para España<sup>31</sup>.

No obstante, es importante abordar las vías o conexiones con el interior, ya, sea por el Sinú, el Atrato, Barranquilla y el Dique. La carga de exportación puede pasar fácilmente de los vapores fluviales a los barcos marítimos, y viceversa, con solo llenar unas pequeñas formalidades. Para la de importación, es muy sencillo si se trata de carga conocida, como láminas de hierro, piezas de maquinarias, tubos de madera, etc. Que no necesitan un reconocimiento especial. La otra naturalmente debe pasar por el proceso de reconocimiento, que se efectúa de modo rápido por medio de un cuerpo de expertos reconocedores que la administración de Aduanas tiene a su cargo permanentemente<sup>32</sup>.

### **Perspectiva de análisis sobre el contrabando en el puerto de Cartagena**

Cartagena está en la obligación de responder al llamado que le hacen sus propios intereses, pues nada justificaría que la ciudad continuara adormecida, como si no se diera cuenta de sus deberes para el futuro ni de sus obligaciones para el presente.

Sin embargo, cuando se trata de movilizar mercancía hacia el interior del país, a otros lugares diferentes del puerto de Cartagena, ya sea mercancía extranjeras que han sido nacionalizadas como para el consumo local deban pagar impuestos de canalización no liquidado al tiempo de importación. Un informe rendido a la cámara de comercio de esta ciudad, con fecha de 11 de julio de 1930 por el ingeniero encargado de la interventoría de Dique, se comprueba que de modo terminante, que la carga introducida a los puertos del interior por la vía del puerto fluvial marítimo de Cartagena o traída de aquellas por la misma vía<sup>33</sup>. Son las que vienen destinadas hacer repartidas desde el puerto hacia sectores del interior.

La variable central de esta historiografía es el comercio exterior colombiano de la colonia y del primer siglo republicano, por lo que el puerto termina circunscrito a la condición de un sitio orillero para el arribo de embarcaciones para la carga, descarga y almacenaje de mercadería, o se le reduce a la condición de un conjunto de cifras sobre el comercio internacional y a un aditamento de las economías productivas del interior de Colombia. Y esta reducción no logra superarse agregándole algunos datos sociales, étnicos y culturales, las protestas sociales o algunas anotaciones hiperbólicas acerca del cosmopolitismo de las ciudades portuarias<sup>34</sup>.

Distintas razones explican ese desnivel entre la historiografía colombiana y la del resto del continente, como también que el puerto haya quedado circunscrito a la sola perspectiva económica. En primer lugar resalta el hecho de ser Colombia un país que se ha formado de espaldas al mar, lo que llama la atención si se tiene en cuenta que posee litorales sobre el mar Caribe y el océano Pacífico. Esta paradoja tiene

31 Rene de la Pedraja Toman, Op Cit, p. 110.

32 Manuel Pretelet Burgos, "El Comercio". En: *monografía de Cartagena*, Casa Editorial S.A., Cartagena, Universidad de Cartagena. Instituto Internacional de Estudios del Caribe; Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, Segunda Edición 2011, p. 53.

33 A.H.C "Ventajas del puerto de Cartagena", en: *El Mercurio*. Cartagena, 15 de Julio 1931. Pág. 4.

34 Sergio Solano de las Aguas, Óp. Cit., p. 579.

dos explicaciones. La primera es la pérdida de protagonismo político y económico de Cartagena en el concierto de las ciudades colombianas a comienzos del siglo XIX debido al alto precio en vidas y riqueza material que pagó en la lucha por la república<sup>35</sup>.

Durante casi todo el siglo XIX hubo una relación inversamente proporcional entre esa pérdida de protagonismo y el ascenso y hegemonía del interior andino, en especial de Bogotá. Su recuperación, a finales de esa centuria, coincidió con la centralización política y administrativa del país, el despegue de la economía cafetera y la consolidación definitiva de Bogotá y Medellín como las ciudades más importantes del país. Aunque Barranquilla tuvo un crecimiento económico y demográfico significativo, su protagonismo en la política nacional fue muy débil, y sus habitantes mostraron poco interés por alcanzar un peso representativo en las decisiones nacionales<sup>36</sup>.

Una demostración palmaria de la importancia que cada día va adquiriendo Cartagena y de que va siendo el puerto preferido de entrada y salida, es que no solo la carga va tomando esta vía, sino las ventajas que anteriormente se habían señalado sobre el puerto de Cartagena. En junio de 1928 llegaron a Cartagena por solo la vía marítima y fluvial 621 mercancías y en junio de 1929 822<sup>37</sup>. Como todo el comercio de Cartagena, los transportes fluviales tuvieron también su largo proceso.

Debe tenerse en cuenta, no solo por su admirable situación sino por la cabecera de todos ellos. Además, el comercio interior de Cartagena debía amparar por igual a todas sus antiguas provincias. El comercio de la rica región Sinú reclamo primero la atención de Cartagena<sup>38</sup>.

“En algunos casos, como Cartagena tenía que surtir sus provincias de mercancía, a esta se le presentaban complicaciones. Por el cual, el contrabando en estas zonas se fue mostrando con extrema cautela y de esta manera fue acatando la economía de Cartagena y los pequeños mercaderes ahora se estaban convirtiendo en contrabandistas minoristas”<sup>39</sup>.

Por otro lado, las comunicaciones con el Río Atrato sufrieron también un periodo de espera. Desde los tiempos de la colonia la navegación de este río, uno de los más hermosos del país, era prohibido bajo la pena de muerte. Las ricas minas de oro y platino, (este último no tenía valor entonces), hicieron que la corona de España fijara su atención en tan rico venero<sup>40</sup>. Como ya se había dicho anteriormente la navegación por el Río Atrato era prohibida, la conducción de carga se hacía por el Magdalena río arriba<sup>41</sup>.

Hoy en día, la zona portuaria de Cartagena está ubicada sobre la bahía del mismo nombre, en el corredor Manga-Mamonal. Este corredor industrial y portuario tiene 20 km., de longitud y 3.100 hectáreas ocupadas, en donde se concentran 150 empresas en las que sobre salen las industrias manufactureras y las sociedades portuarias. Allí se ubican 54 muelles (incluidos los artilleros), de los cuales cerca de 20 adelantan trabajos de comercio internacional. Los terminales ubicados en Cartagena tienen comunicación con el resto del país por dos sistemas modales principales: carretero (carretera Cartagena – Medellín

35 Sergio Solano de las Aguas, Óp. Cit, p. 576.

36 Sergio Solano de las Aguas, Óp. Cit, p 576-577.

37 Ibíd. p. 54.

38 Ibíd. p. 57-58.

39 A.H.C “Ventajas del Puerto de Cartagena”. En: *El Mercurio*. Cartagena, 15 de Julio 1931. p. 04.

40 Manuel Pretelet Burgos, “El Comercio”. En: *Monografías de Cartagena*, Casa Editorial S.A., Cartagena, Universidad de Cartagena. Instituto Internacional de Estudios del Caribe; Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, Segunda Edición, 2011, p 61.

41 Manuel Pretelet Burgos, Op. Cit, p. 62.



y transversal del Caribe Cartagena – barranquilla – Santa Marta – Maicao - Maracaibo) y la fluvial que comunica a la bahía de Cartagena con el Río Magdalena a través del canal del Dique<sup>42</sup>.

Por lo tanto, el intercambio de productos entre Cartagena y Barranquilla se hacía por la vía del Dique, la cual, esta no tiene importancia visible ni se espera que la tenga pronto. Los buques de la flota fluvial de Cartagena una vez llegados al puerto de calamar tendrían que remontar el caño hasta barranquilla y el volumen de carga no les obligaba a esta necesidad<sup>43</sup>. Una prueba eficiente de la rapidez de los embarques por el puerto de Cartagena y la capacidad del canal del Dique. A este respecto se está formando ya en el país un convencimiento favorable a la vía del Dique, el cual, es claro que contribuiría poderosamente a dar a nuestro puerto la importancia que en realidad tiene<sup>44</sup>.

Aunque, Cartagena por su localización como mejor puerto de Colombia no solo circundaba con sus regiones aledañas, sino que también lo hacía transfronterizamente, el cual, tenía un intercambio de productos de la zona como: maíz, tabacos y chirrinchi. Y su comercio con Venezuela siguió desarrollándose libremente a pesar de que ya existía un puesto de control aduanero entre estas zonas, cuyo control sobre las redes comerciales con Venezuela resulto fructífero desde sus inicios, y continuaron siendo así a lo largo del siglo XX, varios factores determinaron esta preeminencia del contrabando como actividad económica legítima, sobre todo en la zona de la alta y media guajira<sup>45</sup>.

Además, una escasez de fuerzas de control Aduanero, este otro factor que favorecieron la fuerza del contrabando, y, determinaron su persistencia y legitimidad tienen que ver con los bajos salarios de los agentes de Aduanas, que generalizaron la aceptación de sobornos, y el hecho de que las tarifas Aduaneras se consideraban muy alta<sup>46</sup>.

Así, la suficiente capacidad estatal para controlar el territorio y las prácticas comerciales de los locales, incluidas la de sus mismos agentes de control Aduanero, determino que estos primeros agentes terminaron articulándose a las redes locales del contrabando, revelando de esta manera la continua intercepción que ha existido entre las autoridades estatales y prácticas ilegales en el ámbito local<sup>47</sup>. Además, de promover el incremento de las actividades de control Aduanero, el carácter penal de esta medida propicio un proceso de “criminalización” del comercio local que se acentuaría en los años subsiguientes y que serviría de pretexto al gobierno para ocultar u obviar las verdaderas condiciones materiales de la vida fronteriza en el lugar.

42 Joaquín Vilorio de la Hoz, “Ciudades Portuarias del caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada”, en: CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS Y REGIONALES (CEER), No.80, Cartagena Banco de la república, 2006, p.18. [www.DIAN.gov.co](http://www.DIAN.gov.co).

43 Joaquín Vilorio de la Hoz, Op. Cit, p 71.

44 (A.H.C), Ventajas del Puerto de Cartagena. En: *El Mercurio*. Cartagena, 15 de Julio 1931, p. 5.

45 Giargina Orsini Aarón, Giargina, “*Poligamia y Contrabando*”, Bogotá, Ediciones Uniandes, Universidad de los Andes, 2007, p. 52.

46 Eduardo Posada Carbo, “*El Caribe Colombiano. Una Historia Regional 1870-1950*”. Bogotá, Banco de la Republica, El Ancora Editores, 1998, p. 401.

47 Eduardo Posada Carbo, Op. Cit, p. 401-402.