

Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del siglo XIX

SERGIO PAOLO SOLANO

Fotografías: *Museo Romántico de Barranquilla*.
Luis Eduardo Cruz.

Guía panorámica de los caños de la ciudad de Barranquilla (Museo Romántico de Barranquilla).



LA HISTORIA DE BARRANQUILLA ha estado estrechamente ligada a la del comercio y el transporte por el río Magdalena, afirmación que tiene validez para el período republicano y para las postrimerías del colonial.

En efecto, desde el último cuarto del siglo XVIII el sitio de San Nicolás de la Barranquilla había alcanzado alguna importancia como puerto fluvial a lo largo del bajo Magdalena, acaparando una fracción importante del volumen del comercio comarcano en detrimento de otros pequeños puertos de tránsito y almacenaje de mercaderías, como la barranca de Malambo, la de Mateo, Barrancavieja, Barrancanueva, etc. Esta creciente importancia estuvo determinada por su ubicación geográfica cercana a un canal fluvial que se desprendía del margen occidental del río, el cual desembocaba en la ensenada de Sabanilla, una rada protegida por los cordones litorales que se formaban gracias a la sedimentación que arrastraba el río, la que era depositada en ese sector por una corriente marina litoral que corre en dirección nordeste-suroeste.





Iglesia de Barranquilla. Acuarela sobre papel, de Edward M. Mark, 1.27 x 17.3 cms, 1844. Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango.

Cuando el canal del Dique y los canales que unían el cauce principal del río con la Ciénaga Grande de Santa Marta presentaban dificultades a la navegación de bongos y champanes que se dirigían a los puertos de Cartagena y Santa Marta respectivamente, se optaba por utilizar el caño que de Barranquilla conducía a Sabanilla, ruta también utilizada cuando se trataba de introducir mercaderías al interior del país sirviéndose de su principal arteria fluvial ¹.

Uno de los factores que acrecentaron el volumen comercial a través de Barranquilla durante el último cuarto del siglo XVIII fue la aplicación de algunas medidas de las reformas borbónicas, especialmente aquellas que incentivaron la explotación de ciertos productos silvícolas como la tagua, la zarzaparrilla, el palo brasil, el palo tinte, etc.; el cultivo del algodón, que comenzó a exportarse con destino a Barcelona, donde la industria textil había tenido un despegue, y la demanda de cueros ligada a la producción de calzado rústico, aperos para montar bestias y para proteger las cargas de algodón. La explotación de estos productos la llevaron a cabo principalmente las pequeñas comunidades que habían surgido a lo largo del margen oriental del bajo Magdalena (Sitionuevo, Remolino, El Piñón, Pedraza, Cerro de San Antonio, Guáimaro, etc.), cuyas cosechas acaparaban pequeños y medianos traficantes que habían disgregado sus intereses por la región y que habían establecido en algunos de los poblados de ésta sus bases de operaciones, para luego llevar los productos acaparados al puerto de Santa Marta o para exportarlos subrepticamente a través del contrabando ².

¹ Véase Sergio Paolo Solano. "El puerto de Sabanilla durante el período colonial", en revista Huellas, Barranquilla, 1986, núms. 16-17.

² Véase Sergio Paolo Solano. "Barranquilla a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX", en revista Amauta, Barranquilla, 1987, núm. 4. Reproducido por el suplemento Intermedio, del Diario del Caribe, octubre de 1988.

Para los años del conflicto de la independencia, Barranquilla era un puerto fluvial de significativa importancia, donde se concentraban intereses de comerciantes y transportadores, dedicados éstos a usufructuar el negocio de los bongos y champanes, que se habían convertido en un incentivo para el desarrollo de los oficios artesanales, como la construcción de embarcaciones, la carpintería, la herrería. A ella arribaron núcleos de medianos comerciantes provenientes de Mompox y de Santa Marta, catalanes los de esta última, que introdujeron, al entonces sitio de vecinos libres, máquinas de madera para desmotar algodón, acaparando este y otros productos y produciendo una



Pescadores del río Magdalena. Acuarela sobre papel, de Edward M. Mark, 1845. Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango

movilidad social que después se convertiría en una de las características de la ciudad y en factor de atracción de corrientes migratorias ³.

El de Sabanilla, hasta fines del siglo XVIII, había sido un puerto de permisión habilitado para el comercio comarcano y para almacenar productos nativos que posteriormente eran llevados a Cartagena y Santa Marta para exportarlos. Con el conflicto de la independencia, Sabanilla fue abierto al comercio internacional en 1811 para la exportación de productos del país, medida que buscaba garantizar a la recién creada junta de gobierno de Cartagena ingresos fiscales, ante la pérdida del **situado**, contribución que el resto de ciudades del virreinato le otorgaban para mantener sus fortificaciones y velar por su defensa como principal puerto del Nuevo Reino. Después de las vicisitudes acaecidas durante el período de la reconquista española ⁴, Sabanilla fue abierto al comercio de importación y exportación en junio de 1820, mientras Cartagena estuviera en manos de los realistas, privilegio que le suprimió, en octubre de 1821, el Congreso de Cúcuta. Conocidas las ventajas de contar con un puerto internacional, el débil núcleo de comerciantes barranquilleros, ahora reforzado por algunos extranjeros, comenzó a presionar ante el Congreso y persistió a lo largo de los primeros decenios de vida republicana para que Sabanilla fuese habilitado para el comercio mundial ⁵. Sin embargo, hasta 1849 conservó el estatus de puerto de permisión para la exportación exclusivamente, donde la administración de aduana del puerto de Cartagena tenía asignada una capitania o guardamayor que no cumplía función alguna, pues los barcos, antes de llegar a Sabanilla, se dirigían a los dos puertos vecinos, donde les establecían las revisiones, el derecho de tonelaje y el examen de sanidad ⁶. A pesar de estos obstáculos, las cifras de las exportaciones por Sabanilla correspondientes a los años 1836-1847, al compararse con las de Cartagena para los mismos años, revelan una gran actividad de exportación de productos nativos, principalmente maíz y cueros ⁷.

Paralelo al desarrollo del comercio, corrió el fortalecimiento del núcleo de traficantes de Barranquilla, que se había favorecido con la llegada de algunos extranjeros y de connacionales oriundos de Cartagena y Santa Marta. Los

³ Ibid.

⁴ Sobre la reconquista española en esta ciudad, véase Sergio Paolo Solano. "Barranquilla durante la reconquista española", en el suplemento Intermedio, del Diario del Caribe, Barranquilla, 9 de abril de 1988.

⁵ El mejor estudio sobre las continuas disputas entre los comerciantes de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla por acaparar el mayor volumen del comercio internacional durante los tres primeros cuartos del siglo XIX es el del estadounidense Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, Banco Popular, 1973. Existen algunas fuentes documentales, aún inexploradas, que ilustran el esfuerzo de la elite barranquillera en procura de la habilitación de Sabanilla para el comercio de importación; véase Archivo de la Notaría Primera de Barranquilla (A.N.P.B.), libro de protocolo 1823-1827, tomo único, escritura núm. 35: "Poder para exigir en el Congreso la habilitación del puerto de Sabanilla al comercio de importación concedido por la Ilustre Municipalidad de la villa de Barranquilla al senador y coronel Juan Salvador de Narváez", fechada en febrero de 1824. En 1844 existía una sociedad, integrada por los comerciantes, interesada en la habilitación de Sabanilla para las importaciones, que elevaba solicitudes al Congreso y emprendía mejoras en las comunicaciones con ese puerto abriendo el llamado "camino del Rebellín"; al respecto, véase Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla (A.C.M.B.), libro de 1844, Actas. También, este mismo libro, que comprende los años de 1844 a 1849, nos informa que durante todo este período los jefes políticos del cantón de Barranquilla convocaban a los padres de familias a asambleas generales, para debatir el tema del puerto, y empleaban la mayor parte del servicio personal subsidiario, que prestaban anualmente los varones mayores de 18 años, en el mantenimiento de los canales que comunicaban a la ciudad con el puerto.

⁶ Véase Archivo Histórico de Cartagena, Documentos de la gobernación, 1842. Carta del

Glenn, los Duncan y otros que probaron suerte y luego se marcharon, llegaron con las tropas republicanas; en el transcurso de los años treinta fueron los Cohen, Mathieu, Pardo, Pardey, Clemow, Linderman, Danouille, Bouilly y otros, atraídos por las posibilidades comerciales que brindaba este poblado, sobre el cual un viajero extranjero había escrito en 1829 que:

[. . .] todos los extranjeros que han vivido aquí entre cinco y diez años han logrado acumular bienes de fortuna considerables, habiendo comenzado en la gran mayoría de los casos sin o con muy poco capital; son tan grandes las ganancias que se pueden realizar con toda suerte de mercancías extranjeras que la riqueza es apenas consecuencia lógica de una política cautelosa de ventas ⁸.

administrador principal de aduana de Cartagena al gobernador de la provincia, fechada en diciembre de ese año.

⁷ Véase Eduardo Posada Carbó, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Bogotá, Cerec-Cámara de Comercio de Barranquilla, 1987, pág. 17.

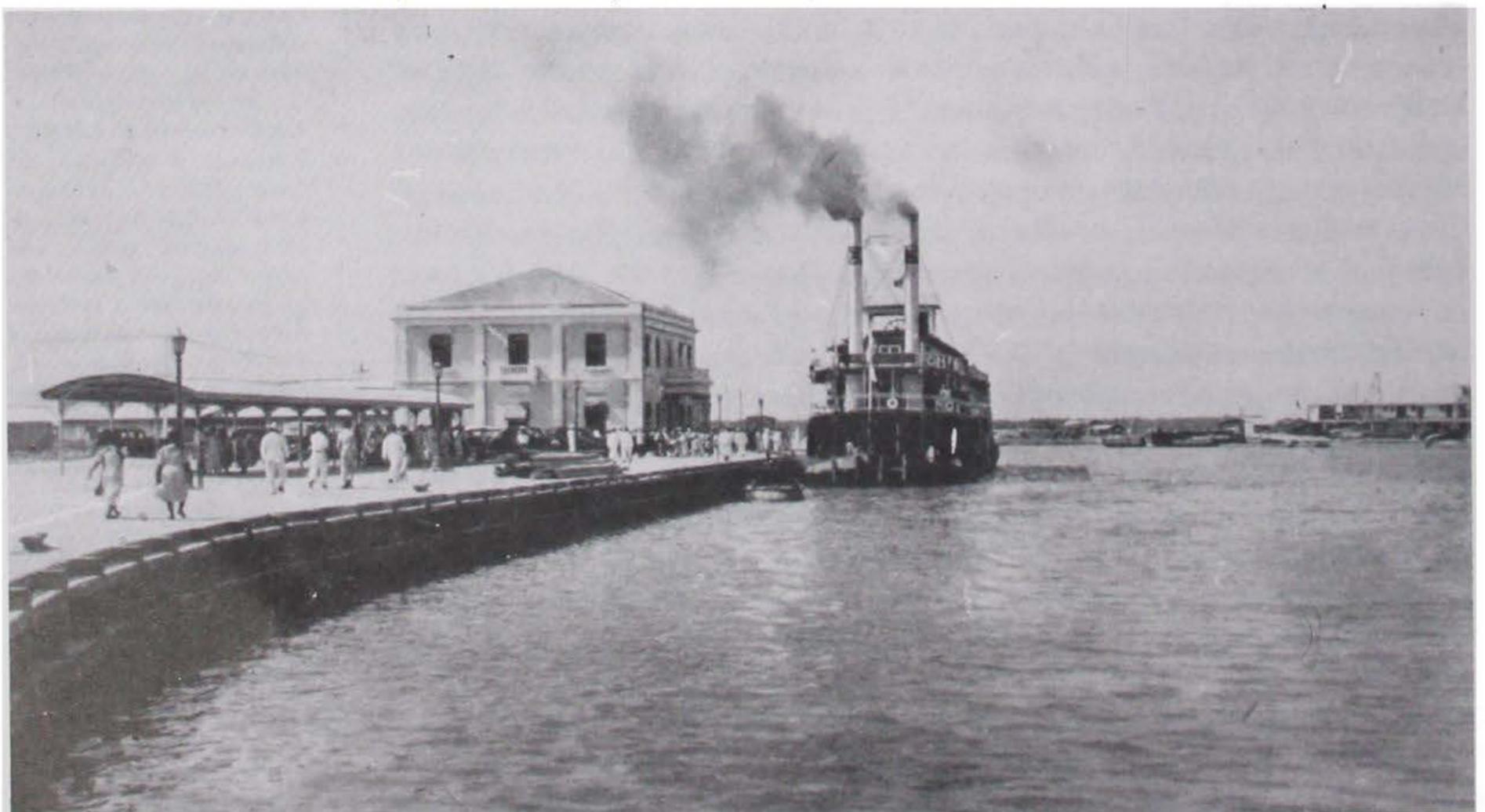
⁸ Citado por Theodore Nichols, *Op. cit.*, pág. 175.

⁹ Sobre la prestación del servicio personal subsidiario, véase Codificación Nacional, ley de 19 de marzo de 1834, "Sobre la organización y régimen de las provincias, cantones y distritos parroquiales", ley de 21 de junio de 1842, "Sobre administración parroquial", y decreto de 3 de septiembre de 1842, sobre la misma materia.

Para 1845, según la lista de las personas obligadas a prestar el servicio personal subsidiario, había en Barranquilla 31 extranjeros, de los cuales diecinueve representaban el 40,4% de la primera clase, relación que se conserva hasta comienzos de la mitad de siglo ⁹. Los comerciantes nacionales como los Palacio, Salcedo, Antigüedad, Salgado, Espinoza, Macaya, Collante, etc., habían llegado de Cartagena, y los González Rubio y Esteban Márquez R. de Santa Marta, mientras que los Abello, los Diazgranados y los de Mier, oriundos de esta última, ligaron sus intereses a Barranquilla, estableciendo en ella almacenes y depósitos. Al lado de estas corrientes migratorias selectivas se fortalecen los comerciantes locales, como Ildefonso Insignares, Ildefonso Macías, Nicolás y Ramón del Valle, Manuel Molineros y otros.

Sobre las actividades comerciales de extranjeros y connacionales, la información, a pesar de ser fragmentaria, permite observar en un comienzo una especialización, dedicados los primeros a introducir efectos foráneos y los segundos productos nativos. Aunque la documentación notarial señala que algunos comerciantes colombianos radicados aquí se aventuraron a buscar

Muelle del puerto de Barranquilla, en la primera mitad del siglo XX
(Tomado de: **Barranquilla Gráfica**, Enrique Rash Isla (Ed.), (1940).



vínculos con Jamaica (tal es el caso de Pedro y Gregorio Palacio, Nicolás del Valle, quien para los años treinta poseía un bergantín, Ildefonso Macías y Esteban Márquez R., según un ensayo de Francisco Carbonell González inserto en la obra *Lecturas locales* de Miguel Goenaga), la documentación del concejo municipal muestra que estos traficaban especialmente con productos lugareños. En efecto, de nueve almacenes que existían en la ciudad en 1847 (por almacén se entendía el expendio de mercaderías avaluado por encima de los \$ 1.500.00), cinco eran de propiedad de extranjeros y los otros cuatro de comerciantes samarios; y de dieciséis tiendas (avaluadas entre los \$ 800.00 y los \$ 1.500.00), nueve eran de extranjeros y el resto de los barranquilleros ¹⁰. Otro indicativo de esta especialización son las relaciones de ingresos por concepto de introducción de efectos extranjeros y nacionales a la ciudad en 1847, pues de 665 cargas (equivalentes a 149,6 toneladas) de mercadería foránea el 83,4% fue traída por los extranjeros, mientras que de 174 cargas de productos nacionales (43,5 toneladas) el 88,8% fue introducida por los traficantes locales ¹¹; las razones de esta especialización son apenas obvias en una población que apenas comenzaba a establecer contactos con el mundo allende el mar.

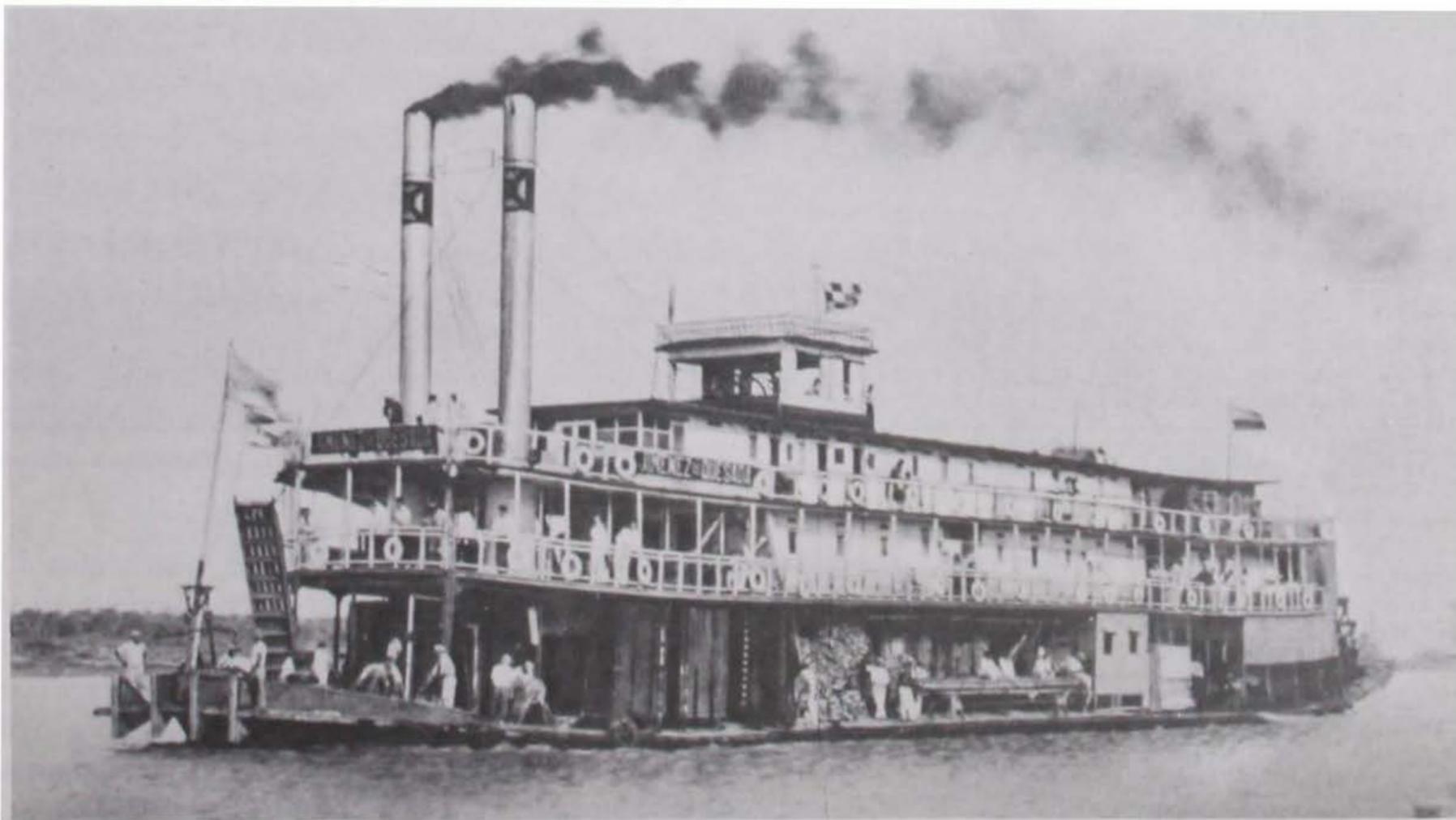
El procedimiento de acumulación de capital mercantil antes del *boom* tabacalero consistía en entregar mercancías importadas (los comerciantes locales, la mayoría de las veces, recibían los productos en consignación, con un interés semestral del 6% de algunas casas comerciales radicadas en Cartagena, como la de Pedro Maciá, y de algunas extranjeras, como la de Grice, Gordon, Molivoiré-Ugarte, Cotten y Charles y Bunch, entre otras), a distribuidores menores, quienes se comprometían, hipotecando sus bienes, a colocar en el puerto de Sabanilla productos como algodón, palo tinte, maíz y cueros.

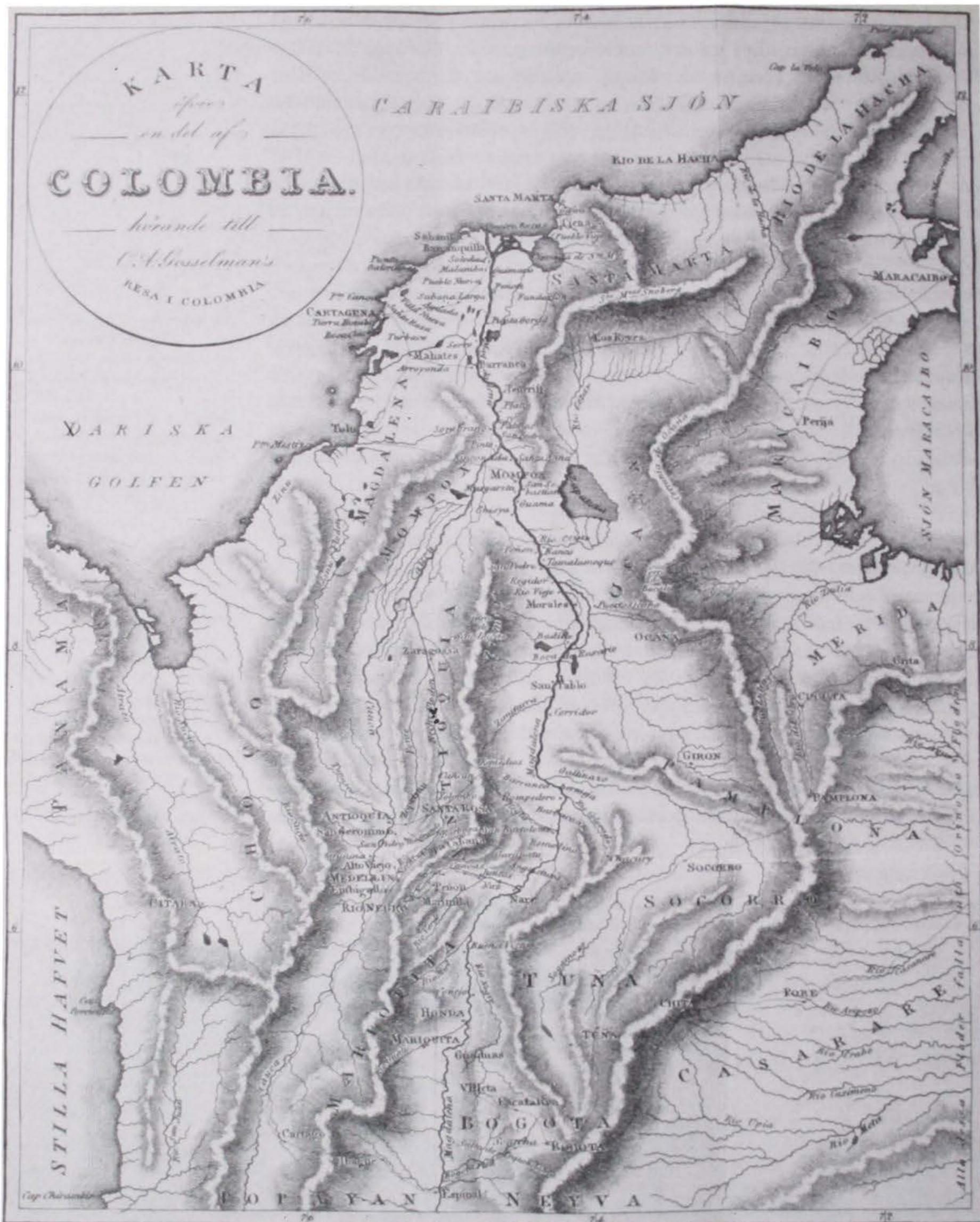
El desarrollo del comercio trajo como corolario la concentración de la navegación fluvial efectuada por botes y champanes en manos de los comerciantes,

¹⁰ A.C.M.B., libro de 1847, Industria y comercio, folios 137-153.

¹¹ *Ibid.*, folios 170-178.

Vapor Jiménez de Quesada de la Naviera Colombia, en el siglo XX, entrando al puerto fluvial de Barranquilla (Tomado de: Barranquilla Gráfica, Enrique Rash Isla (Ed.), (1940).





El río Magdalena fue la única vía de comunicación entre las provincias del interior y los puertos del Caribe.
 (Mapa de la costa colombiana tomado de *Resa i Colombia*, aren 1825 och 1826, Carl August Gosselman, Stockholm, 1830).



En postrimerías de la Independencia, Barranquilla era un puerto de importancia. **Una rue de Barranquilla** (Tomado de: *Voyages dans l'Amérique du Sud*, Jules Nicôlas Crevaux, Hachette et Cie, Paris, 1883).

con los que tuvo que competir fuertemente en un comienzo la navegación a vapor. Así, mientras que en 1847 navegaban por el Magdalena dos vapores con una capacidad de cuatrocientas toneladas, del puerto fluvial de esta ciudad (llamado Puerto Real) salieron ese mismo año un promedio mensual de 170 embarcaciones, entre champanes de cincuenta cargas (medida española equivalente a un cuarto de tonelada) y botes de sesenta cargas, para una movilización mensual de 3.230 cargas u 808 toneladas, duplicando la capacidad de los vapores ¹². El 36% de las embarcaciones eran propiedad de diez miembros de la elite local (Manuel Molinares, Ildefonso Insignares, Eduardo Glenn, Esteban Márquez R., José María Palacio, Edward Steel Geisle, Santiago Wilson, José Manuel Pérez, Diego de Castro Audiver y Nicolás Salcedo) ¹³, quienes habían organizado, ante la amenaza de competencia de los vapores, un sistema de trasbordo en los distintos puertos fluviales del bajo Magdalena, que les permitía mantener tarifas más bajas. Sus embarcaciones se movilizaban con destino a Sabanilla, Santa Marta, Cerro de San Antonio, Pedraza, El Banco, Mompox, Remolino, Cartagena, Nare, Pajalar, El Paso, El Dique, Ponedera y algunas veces Honda ¹⁴, ciudad a la que transportaban “aguardiente, miel, panela, maíz en tuza [sic] y desgranado, cueros, suelas, azúcar, café, tagua, madera, cacao, manteca, millo, cocos, sal, zarza, borraja violeta y rosa, dulces, esteras, jabón, ñame, casabe, etc.” ¹⁵.

Consecuencia de este desarrollo comercial durante la primera mitad del siglo XIX fue el surgimiento de una estructura social de tipo piramidal, como se puede comprobar en el cuadro de la página siguiente.

La amplia base, catalogada como “los menos acomodados” y pertenecientes a la tercera clase, estaba constituida por agricultores, bogas, patrones de embarcaciones, pescadores, artesanos (carpinteros, sastres, herreros y calafates) y por personas de disímiles ocupaciones premodernas. El vértice de la pirámide lo conformaba la primera clase, definida como “la más pudiente”, que representaba el 5,7% y la integraban los comerciantes y transportadores, mientras que en la mitad se hallaba la segunda clase, que representaba el 10,4% del total



Aguadora del Magdalena, Acuarela sobre papel, de Edward M. Mark, 17.4 x 7.2 cms, s. f. Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango.

¹² Ibid., folios 154-156. La importancia de este tipo de transporte en la estructura social de Barranquilla la podemos deducir por un simple ejercicio: cada una de las 170 embarcaciones contaba con un patrón y, según las relaciones de los viajeros extranjeros, cada champán contaba con un mínimo de diez bogas para un total de 1.940 personas ocupadas en esta actividad, equivalente al 31.7% del total de la población que arrojó el censo de 1851 (6.114 habitantes). Según el censo de 1866, de 4.611 personas económicamente activas, la boga ocupaba el 8.3% de ese total; véase A.C.M.B., libros de 1866, censo, 3 tomos.

¹³ A.C.M.B., libro de 1847, Industria y comercio. Sobre los patrones de estas embarcaciones, véase libro de 1847, Cuentas.

¹⁴ Ibid.



Pequeña plaza del Teatro Municipal, rincón donde según los historiadores comenzó a poblarse el caserío de las Barrancas en el siglo XVIII (Museo Romántico de Barranquilla).

CUADRO I
Prestación del servicio personal subsidiario
(o tributación en dinero),
correspondiente al período 1843-1849 ¹⁶

¹⁵ A.C.M.B., libro de 1848, Varios, Oficio de José González Rubio, rematador de las rentas comunales del distrito de Barranquilla al cabildo parroquial, de 2 de febrero de 1848.

¹⁶ Véase la nota 9 de pie de página, del presente trabajo. La estratificación social era tan manifiesta, que en enero de 1846 José Francisco Escorcía, carpintero, renunció al cargo de juez parroquial segundo, aduciendo: "No debo, porque DIVIDIDA LA SOCIEDAD EN CLASES y puesto que nada es más justo sino que entre más se guarde la más arreglada correspondencia para conservar su equilibrio. Cada uno debe prestar su servicio en aquello para que es a propósito, ..." (A.C.M.B., libro de 1846, Varios).

Clases	Personas en total	% del total	Total Jornadas de trabajo	Tributación en reales	% del total
Primera	338	5,7	2.366	7.098	11,5
Segunda	622	10,4	3.110	9.330	15,1
Tercera	5.018	83,9	15.054	45.162	73,3
TOTAL	5.978		20.530	61.590	

FUENTES: A.C.M.B., libros de 1843 y 1844, Actas del concejo municipal y del cabildo parroquial (comprenden los años 1843-1849).

y estaba integrada por tenderos, abastecedores de carnes, pulperos, propietarios de talleres, etc. Si estudiamos la contribución de cada clase, según las cifras del cuadro, observaremos que la relación de jornadas de trabajo de la tercera clase respecto a la primera y segunda es de 15: 1 y de 8:1, en su orden. Al traducirse la contribución de jornadas de trabajo a tributo en dinero, los



La Casa de la esquina fue la residencia de don Bartolomé Molinares, allí se hospedó Simón Bolívar, en noviembre de 1830 (Museo Romántico de Barranquilla).

términos de la relación se invierten, pues la proporción de la primera clase respecto de las dos restantes es de 1:1, 4 y 1:2, 3, lo que manifiesta una concentración de la riqueza en aquella, dado que sus 48 integrantes promediados en el período tributaban el 47% del total, mientras que las dos restantes tributaban el 57%.

Las actividades económicas y la estructura social señalada garantizan afirmar que la de Barranquilla, para la mitad del siglo XIX, era fundamentalmente una comunidad caracterizada por las actividades comerciales y por el transporte fluvial por el bajo Magdalena, sobre la cual el auge de exportación del tabaco incidirá favorablemente, produciendo nueva movilidad social al ascender los sectores que se ligaron a su comercialización y fortaleciendo la navegación a vapor, al existir un volumen de carga de gran demanda internacional que hará rentables las empresas de transporte moderno.