

# EL DESARROLLO PORTUARIO DE SANTA MARTA Y SU INCIDENCIA EN EL CRECIMIENTO ECONOMICO Y SOCIAL DE LA CIUDAD: 1770-1860<sup>1</sup>

Por: Jorge Enrique Elías Caro

Universidad del Magdalena (Colombia)

## I. Antecedentes y actividades socio-económicas 1770 -1810.

Santa Marta desde los albores del siglo XVII era un puerto que prácticamente vivía del contrabando y después de la liberación del comercio a fines del dieciocho, indudablemente, ésta era la principal actividad de la que sobrevivían sus habitantes<sup>2</sup>. Cronistas y gobernantes de la época e investigadores actuales, concuerdan en afirmar que Santa Marta no fue bien explotada y

---

<sup>1</sup> Este artículo es un trabajo preliminar de una investigación más amplia denominada “*El Desarrollo Portuario de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad, a partir de un estudio Cliométrico: Siglos XVIII – XX*” auspiciada por el Fondo de Investigaciones de la Universidad del Magdalena FONCIENCIAS (Santa Marta – Colombia). El autor agradece los aportes de Luis Vergara, Armando Montenegro y Tania Roa.

<sup>2</sup> **FISHER, John R.** (1988) *The Effects of Comercio Libre on the Economies of New Granada and Peru: A comparison*. Historia. 45 Congreso Internacional de Americanistas. Ediciones Uniandes. Pp. 45-68; **RIPOLL, María Teresa** (2006) *El Comercio Ilícito, Un vicio de difícil curación cuando se contrae. Una visión no moralista del contrabando intercolonial*. En El Caribe en la Nación Colombiana. Memorias X Cátedra Anual de Historia “Ernesto Restrepo Tirado”. Ministerio de Cultura de Colombia, Museo Nacional de Colombia y el Observatorio del Caribe Colombiano Bogotá D.C., Pp. 150-170. **LAURENT, Muriel** (2003) “*Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial*”, Historia Crítica. Revista de Historia de la Universidad de los Andes. Nro. 25 Enero-Junio 2003. Bogotá.. **VILA VILAR, Enriqueta** (2001) *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Universidad Jorge Tadeo Lozano e Instituto Caro y Cuervo. Bogotá. **GRAHN, Lance** (1985) *Contraband, comerce and society in New Granada 1713-1763*. Tesis Doctoral para Duke University (versión manuscrita). **RAMOS, Héctor Feliciano** (1990) *El Contrabando Inglés en el Caribe y el Golfo de México 1748-1778*. Centro de estudios Sevillanos. Sevilla. **DE POMBO, José Ignacio** (1986) *Comercio y Contrabando en Cartagena de Indias*. En Jorge Orlando Melo (comp.) Serie Breve, Nueva Biblioteca Colombiana de Cultura. Bogotá. Pp. 16-64; **GRAHN, Lance** (1988) *An Irresoluable Dilemma: Smuggling in New Granada, 1717-1763*. Historia. 45 Congreso Internacional de Americanistas. Ediciones Uniandes. Pp. 21-44. **MOUTOUKIAS, Zacarías** (1988) *Power, Corruption and Commerce: The Making of the local Administrative Structure Seventeenth Century Buenos Aires*. En The Hispanic American Historiocal Review. Vol. 68. No. 4. Pp. 771-801; **McFARLANE, Anthony** (1975) *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 Cultural. Vol. 6-7. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Pp. 69-116; **McFARLANE, Anthony** (1997) *Colombia Antes de la Independencia. Economía, Sociedad y Política bajo dominio Borbón*. Banco de la República/Ancora Editores. Bogotá. **FISHER, John** (1999) *El Comercio y el Ocaso Imperial: el comercio español con Hispanoamérica 1797-1820*, en Enriqueta Vila Villar y Allan Kuethe (editores) Relaciones de Poder y Comercio Colonial. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Texas-Tech University. Sevilla. **SAETHER, Steiner** (2002) *Identidad cultural e independencia de Santa Marta y Riohacha 1750-1850*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Bogotá; **ROMERO JARAMILLO, Dolcey** (1997) *Esclavitud en la Provincia de Santa Marta 1791 – 1.851*. Fondo de Publicaciones de Autores Magdalenenses, Instituto de Cultura y Turismo del Magdalena. Santa Marta. Pp. 35.

por el contrario, perennemente se encontró sumida en una pobreza absoluta<sup>3</sup>. Entre estos apartes, se podría citar lo que el gobernador Gutiérrez de Arce durante el primer cuarto del siglo XVIII, en uno de sus informes al Virrey, decía: “*Santa Marta se encuentra en un estado deplorable y de miseria. Las cajas reales están exhaustas y desde 1.711 no se envían los situados*”<sup>4</sup>.

Circunstancias que, de acuerdo con Mena (1982) esta inestabilidad económica se mostró desde un primer momento, dependiendo en un cien por ciento del situado o remesa de fondos de las cajas reales, las cuales estaban subordinadas a las Audiencias de Santafé y Quito<sup>5</sup>, hasta el punto que la mayoría de los gobernantes en su llegada a la ciudad, se sorprendían por encontrar un lamentable estado de pobreza y se quejaban incluso, porque lo que había no alcanzaba siquiera para pagar los salarios de estos funcionarios<sup>6</sup>. Al respecto, Antonio de Narváez como Gobernador de la Provincia en 1788, en su informe al Virrey del Nuevo Reino de Granada, cuando por encargo entró a administrar la Provincia, argüía: “*...yace en miseria espantosa, sin agricultura, sin haciendas, sin caudales y sin comercio; en tanto grado que pudiendo ser la más rica, puede asegurarse es la más pobre de todo el reino*”<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Para ello ver los trabajos de: **ROMERO JARAMILLO, Dolcey** (1997) *Esclavitud en la Provincia de Santa Marta 1791 – 1.851*. Fondo de Publicaciones de Autores Magdalenenses, Instituto de Cultura y Turismo del Magdalena. Santa Marta. Pp 31- 33. Ver de Igual forma ver los textos de **RESTREPO TIRADO, Ernesto** (1976) *Historia de la Provincia de Santa Marta*. Colcultura. Bogotá. Pp. 464-466; **COLMENARES, Germán** (1989) *Relaciones e Informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. Biblioteca Banpopular, Tomo II. Bogotá. Pp. 77-79. **JULIAN, Antonio** (1980). *La Perla de América, Provincia de Santa Marta* (Edición Facsimilar). Academia Colombiana de Historia, Biblioteca de Historia Nacional, Volumen CXII. Bogotá. y **DE LA ROSA, José Nicolás** (1975) *Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la Ciudad y Provincia de Santa Marta*. Biblioteca Banco Popular, Bogotá.

<sup>4</sup> **RESTREPO** (1976) *Historia...* Op. Cit. P. 209; **ROMERO** (1997) *Esclavitud...* Op. Cit. P 34.

<sup>5</sup> **MENA GARCIA, María del Carmen** (1982) *Santa Marta en la Guerra de la Sucesión*. Sevilla. Pp. 34-35. Sobre este aspecto es bueno mencionar, que a veces por presentarse demora en el situado, que por cierto debía ser anualmente, y al tardarse entre 18 a 36 meses en ubicar los fondos, los ingresos se veían mermados en su máxima expresión, hasta el punto de encontrarse por debajo de cero.

<sup>6</sup> Este acontecer se puede ver también en los informes de los Gobernadores de Santa Marta, como: García de Lerma, Jerónimo Lebrón, Andrés de Salcedo Diego Fernández, Francisco Martínez, Rodrigo de Velasco, Salvador Barranco, Alonso Valera, José de Andía, Gutiérrez de Arce, Juan de Vera, José de Astirraga, Antonio de Narváez y Gregorio Rosales. Tomado de ROMERO (1997) *Esclavitud...* Op. Cit. P 34; En RESTREPO (1976) *Historia...* Op. Cit. P. 20.

<sup>7</sup> **ORTIZ, Sergio Elías** (1962) “*A propósito de un gran economista colonial*”, Boletín cultural y bibliográfico. Bogotá. Banco de la República, Vol. V, Nro. 9. P. 1135; Ver también el trabajo de **ALARCÓN MENESES, Luis** (1995) “*Rentas y Finanzas Públicas en el Magdalena Durante el Régimen Federal 1857 – 1886*” Revista Huellas Ediciones Universidad del Norte Nro. 45 Mes de Diciembre. Pp. 18 – 29.

Lo paradójico del asunto, es que siendo Santa Marta, la ciudad primada de Colombia y por tanto, el primer puerto por donde entró la colonización al territorio andino, en ese interfaz ciudad-puerto, ésta tampoco presentó el dinamismo comercial que se requería para ser consolidada como una ciudad portuaria, pues, en esencia siempre estuvo a la sombra de otros puertos coloniales, lo que hizo que su comercio y demás asuntos económicos, al igual que los fondos de las cajas reales, fueran de igual forma “sombríos”<sup>8</sup>.

Este hecho, dentro los pasajes históricos de Santa Marta se puede evidenciar tempranamente, cuando Jerónimo Lebrón en 1639 informaba que el comercio era restringido y que pasaban hasta nueve meses sin que un barco tocara las aguas del puerto<sup>9</sup>. Situación que según Restrepo (1976), Mena (1982), Múnera (1994) y Romero (1997) continuó durante los siglos XVII y XVIII, hechos que en su relación con el comercio local y legal, seguía siendo reducido, máxime cuando el Gobernador José de Andía, en un informe de 1728 comunicaba que hacía más de treinta años no llegaba un navío de registro al puerto. Es más, Múnera (1994) también en una investigación hecha sobre el comercio en el Caribe neogranadino para el siglo XVIII, plantea claramente que para los primeros sesenta años del dieciochesco de manera legal a Santa Marta no arribó un barco mercante a la ciudad<sup>10</sup>.

Ocurrencias que en suma, hicieron que la ciudad por estar sumida en condiciones adversas, se viera abocada por ser un subpuerto de la corona, a utilizar como mecanismo de supervivencia y acumulación de riquezas, al contrabando<sup>11</sup>, como lo denotó McFarlane (1997) en el sentido de que

<sup>8</sup> ROMERO (1997) *Esclavitud...* Op. Cit. P 35

<sup>9</sup> RESTREPO (1976) *Historia...* Op. Cit. p 359; ROMERO (1997) *Esclavitud...* Op. Cit. P 35

<sup>10</sup> MUNERA, Alfonso (1994) *Ilegalidad y Frontera 1700-1800*. En Historia Económica y Social del Caribe Colombiano. Adolfo Meisel Roca (editor) Ediciones Uninorte - Ecoe Ediciones. Bogotá. P 136.

<sup>11</sup> *Ibíd.* Pp. 109-154. Para ello ver también los trabajos de GRAHN, Lance R. (1985) *Contraband, Commerce, and Society in New Granada, 1713-1763*. Ph.D disertation, Duke University (versión manuscrita); GRAHN, Lance R. (1985) *An irresolvable Dilemma: Smuggling in New Granada, 1717-1763*. Revista Historia. 45 Congreso Internacional de Americanistas. Ediciones Uniones. Bogotá. Pp. 21-45; FISHER, John (1985) *Commercial Relations Between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, University Of Liverpool. McFARLANE, Anthony. *Comercio y Economía en Hispanoamérica en la época de los Borbones: España y el virreinato de la Nueva Granada, 1717-1810*. DE LA PEDRAJA, René (1976) *Aspectos del Comercio de Cartagena en el Siglo XVIII*. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura Nro. 8. Pp. 107-125. McFARLANE, Anthony (1997) *Colombia Antes de la Independencia. Economía, Sociedad y Política bajo el dominio Borbón*.

al estar Santa Marta sumisa por no poder comerciar debido a la política de restricción impuesta por la corona, - ya que el único puerto autorizado era Cartagena - y haber montado los ingleses, franceses y holandeses, sobre todo por la influencia extranjera que éstos ejercían durante la Guerra de Sucesión<sup>12</sup>, un productivo comercio de contrabando a partir de sus bases mercantiles en el Caribe, desde donde establecieron rutas de comercio ilegal con México a través de Veracruz, con el Perú por el Istmo de Panamá y con la Nueva Granada, por medio de Cartagena y Santa Marta.<sup>13</sup>

## II. El comercio exterior y los movimientos portuarios 1810-1860

En pleno periodo de lucha independista, para el año de 1817 la Corona reglamenta mediante decreto los asuntos atinentes a tarifas, aforos y aranceles aduaneros, los cuales debían acogerse en estricto cumplimiento en las ciudades puertos de la Nueva Granada, en aras de promover el comercio extranjero colonial. Así las cosas, este reglamento se fundamentó bajo la justificación de que existía una notoria decadencia del comercio y por ende, una mengua constante de las rentas reales que se deberían producir; así con ello y con el objeto de generar un progreso

---

Banco de la República – El Ancora Editores. Bogotá. **WALKER, Geoffrey J.** (1979) *Spanish Politics and Imperial Trade 1700-1789*. Londres. Pp. 19-63; **MOUTOUKIAS, Zacarías** (1988) *Power, Corruption and Commerce: The Making of the local Administrative Structure Seventeenth Century Buenos Aires*. En The Hispanic American Historical Review. Vol. 68. No. 4. Pp. 771-801; **McFARLANE, Anthony** (1975) *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 Cultural. Vol. 6-7. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Pp. 69-116; **FISHER, John** (1999) *El Comercio y el Ocaso Imperial: el comercio español con Hispanoamérica 1797-1820*, en Enriqueta Vila Villar y Allan Kuethe (editores) Relaciones de Poder y Comercio Colonial. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Texas-Tech University. Sevilla. **FISHER, John R.** (1988) *The Effects of Comercio Libre on the Economies of New Granada and Peru: A comparison*. Historia. 45 Congreso Internacional de Americanistas. Ediciones Uniandes. Pp. 45-68; **RIPOLL, María Teresa** (2006) *El Comercio Ilícito, Un vicio de difícil curación cuando se contrae. Una visión no moralista del contrabando intercolonial*. En El Caribe en la Nación Colombiana. Memorias X Cátedra Anual de Historia “Ernesto Restrepo Tirado”. Ministerio de Cultura de Colombia, Museo Nacional de Colombia y el Observatorio del Caribe Colombiano Bogotá D.C., Pp. 150-170. **LAURENT, Muriel** (2003) “*Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial*”, Historia Crítica. Revista de Historia de la Universidad de los Andes. Nro. 25 Enero-Junio 2003. Bogotá.. **VILA VILAR, Enriqueta** (2001) *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Universidad Jorge Tadeo Lozano e Instituto Caro y Cuervo. Bogotá. **RAMOS, Héctor Feliciano** (1990) *El Contrabando Inglés en el Caribe y el Golfo de México 1748-1778*. Centro de estudios Sevillanos. Sevilla. **DE POMBO, José Ignacio** (1986) *Comercio y Contrabando en Cartagena de Indias*. En Jorge Orlando Melo (comp.) Serie Breve, Nueva Biblioteca Colombiana de Cultura. Bogotá. Pp. 16-64.

<sup>12</sup> MENA (1982) Santa Marta.... Op. Cit.; McFARLANE (1997) *Colombia...* Op. Cit. p. 159.

combinado entre comerciantes y erario público, para mejorar las utilidades y relaciones conjuntas. Este reglamento daba entender que su ejecución era de urgencia manifiesta por las penosas circunstancias socioeconómicas que se encontraba el virreinato<sup>14</sup>.

Lo anterior, también se puede contrastar con las afirmaciones hechas por el oidor Martín Lopetedi, quien a su paso por Santa Marta a fines de mayo de 1819, en su informe dirigido a la Corte, después de un largo estudio, afirmó: “*quedé sorprendido del descontento de los habitantes, de la ruina en que se hallaba la agricultura, del atraso del comercio, del desorden y de la miseria en general*”<sup>15</sup>

A partir de 1824, ya establecido el nuevo régimen republicano<sup>16</sup>, empieza a notarse un incremento considerable en los registros de movimientos portuarios. La documentación hallada en los archivos permitió establecer las condiciones de balanza comercial no sólo para las actividades propias de la Provincia de Santa Marta, sino en generalidad para la Nueva Granada. El comercio exterior de la nueva Administración se movilizaba en ese entonces especialmente por los puertos del Caribe neogranadino, donde Santa Marta jugaba un papel importante, pues los productos importados que procedían de distintas partes del mundo, ingresaban por este puerto.

Los cálculos realizados para el periodo de 1824 a 1860, dan cuenta que los lugares más frecuentes de la Nueva Granada para donde se efectuaba la intromisión de las mercancías como destino final eran Bogotá, Medellín y Honda en el interior del país, las villas de Magangué y Monpox en comprensión de Cartagena, e incluso de otras ciudades puertos del norte del país, como la naciente Villa de Barranquilla y su municipio circunvecino de Soledad. También se importaban mercancías para territorios de la provincia de Santa Marta, es el caso de Valledupar,

---

<sup>13</sup> MUNERA (1994) *Ilegalidad...* Op. Cit. p. 130-131; McFARLANE (1997) *Colombia...* Op. Cit. p. 159.

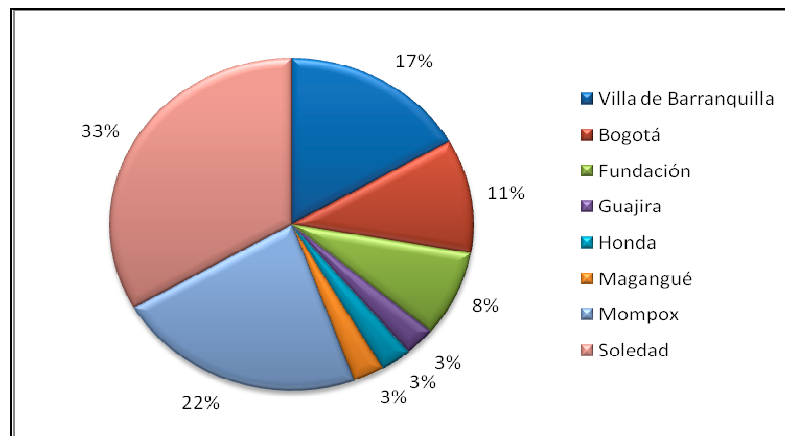
<sup>14</sup> Archivo Histórico del Magdalena Grande. Fondo Cajas Departamentales. Caja 1. (1824). Santa Marta. Folios 46-83. De esta cita en adelante se denominara A.H.M.G.

<sup>15</sup> Archivo General de Indias. E. 117. C. 2. L. 8. En Restrepo Tirado. Op. Cit. p. 559.

<sup>16</sup> En este sentido, se empieza a vislumbrar Decretos y Leyes que benefician las actividades portuarias y el comercio exterior en general.

Plato, Cerro San Antonio, Guáimaro, Ciénaga y Fundación<sup>17</sup>. En el gráfico 1 se ilustra la ponderación correspondiente de los destinos finales para donde se enviaban los productos al interior del país.

Gráfico 1. Relación de destinos por mercancías importadas por el puerto de Santa Marta 1824-1860



Fuente: Cálculos elaborados por el autor, con base en guías de importación. A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824-1860. Santa Marta.

Así las cosas, Santa Marta como ciudad puerto se convierte en pieza fundamental para el desarrollo del país, pues, el jalonamiento de la economía que se inició por entrar en vigencia la nueva república después de haberse roto la hegemonía española<sup>18</sup>, tuvo como variable fundamental el comercio exterior y de ahí, la importancia de la ciudad por los servicios logísticos y portuarios que ofrecía. En este sentido, la teoría del crecimiento a partir del interfaz ciudad-puerto para Santa Marta en parte se operacionaliza, pues alrededor de las actividades portuarias se generó todo un tejido comercial en la ciudad, hasta el punto que, para la década de los años 30

<sup>17</sup> A.H.M.G. Fondos Cajas Departamentales, todas las cajas y carpetas de 1824.

<sup>18</sup> En este sentido Salomón Kalmanovitz, difiere de esta opinión, pues éste autor aduce que el periodo colonial presentaba mayor dinamismo y crecimiento económico, aduciendo además que la era republicana fue un periodo de estancamiento, criterio que respetamos, pero no lo compartimos. Es más, en varias de las gráficas expuestas en su trabajo, la tendencia es que a finales del dieciochesco y comienzos de los 1800 en las postrimerías del periodo colonial, se nota un descenso considerable de las variables macroeconómicas analizadas (que por cierto si se analiza los diezmos y la producción de oro dentro del PIB, por supuesto, habrá mayor productividad, variables que para el periodo patriótico no eran representativas) y después de 1820 ya iniciado el proceso del nuevo Gobierno, es cuando comienza un auge ininterrumpido hasta después de la década del 40 de la centuria decimonónica. **KALMANOVITZ, Salomón** (2006) *El PIB de la Nueva Granada en 1800: auge colonial y estancamiento republicano*. Revista Economía Institucional, volumen 8 Nro. 15, segundo semestre, Universidad Externado de Colombia. Bogotá. pp. 161-184

del siglo XIX, habían tres consulados en la ciudad, uno francés, uno británico y otro de los EE.UU.<sup>19</sup>.

Las estadísticas extraídas de las guías de importación del puerto de Santa Marta, enseñan que los movimientos portuarios de entradas de mercancías en un 46% eran efectos que procedían de la isla caribeña de Jamaica. Circunstancia que hace convertir a esta antilla mayor en el principal socio comercial de la Nueva Granada, no sólo durante la primera mitad de la centuria decimonónica, sino desde el siglo XVIII, especialmente por la modalidad de comercio de contrabando que existía entre los dos territorios<sup>20</sup>.

Siguiendo con el orden en la ponderación de puertos extranjeros con los cuales Santa Marta tenía relación comercial, como surgideros de embarcaciones mercantes se encuentran por nivel de importancia: Saint Thomas (Islas Vírgenes)<sup>21</sup> y Bourdeaux (Francia) con un 13% cada uno, seguido de Liverpool (Inglaterra) con un 8%, Le Havre (Francia) con el 5% y el resto de los puertos que supera el rango del uno por ciento, son Londres (Inglaterra), Baltimore, Boston y

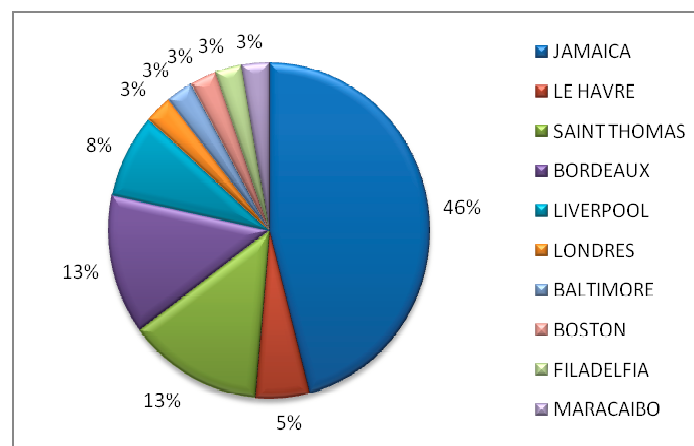
<sup>19</sup> **ELÍAS CARO, Jorge Enrique** (2007) *Los Extranjeros residentes en Santa Marta en los Albores del periodo republicano*. Revista Cultural Galería Nro. 3. Universidad del Magdalena. Santa Marta. Sobre este aspecto, el autor da cuenta que el agente consular de Francia era el médico Alejandro Prospero Reverand, quien además era comerciante por que importaba desde Francia e islas del Caribe insumos para farmacia, químicos, medicinas, utensilios varios, etc. El agente consular británico era José Ayton y el cónsul de los EE.UU era T.W Robinson.

<sup>20</sup> Jamaica como colonia británica era la bodega comercial de Inglaterra en el Caribe, que le permitía no sólo introducir los efectos producidos industrialmente en esta nación a los territorios bajo dominación española, sino también, recibir los efectos que las colonias virreinales de tierra firme producían y así enviarlas posteriormente como escala técnica y operativa a Europa y sobre esa base, ejercer mejor control comercial por los problemas económicos, sociales y políticos que existía entre las dos naciones europeas. Ver los trabajos de: **McFARLANE, Anthony** (1975) *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 Cultural. Vol. 6-7. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Pp. 69-116; **McFARLANE, Anthony** (1997) *Colombia Antes de la Independencia. Economía, Sociedad y Política bajo dominio Borbón*. Banco de la República/Ancora Editores. Bogotá.; **BELL LEMUS, Gustavo** (1991) *“Cartagena de Indias, de la Colonia a la República”* Colección Historia Nro. 3. Fundación Simón y Lola Guberek. Bogotá. **BELL LEMUS, Gustavo** (2006) *¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe*. En El Caribe en la Nación Colombiana. Memorias X Cátedra Anual de Historia “Ernesto Restrepo Tirado”. Ministerio de Cultura de Colombia, Museo Nacional de Colombia y el Observatorio del Caribe Colombiano Bogotá D.C., Pp. 123-143.; **ELIAS CARO, Jorge Enrique** (2008) *Integración y Fronteras en el Caribe: Nuevas Visiones*. Ponencia presentada en la Cátedra Internacional Extraordinaria “Nuestra América” Mayo 21 de 2008. Universidad Autónoma de Yucatán-Mérida (México).

<sup>21</sup> Dentro de las colonias danesas en el Caribe, las Islas Vírgenes fueron adquiridas por los EE.UU a comienzos del siglo XX. Las embarcaciones que procedían de Saint Thomas con bandera danesa y americana en los puertos del Caribe neogranadino, incluyendo a Maracaibo, demostraban que había un comercio pujante en esas islas y en especial Saint Thomas. De ahí que, tal vez Dinamarca pierda su mayor piedra angular, por lo que geoestratégicamente esas posesiones en el Caribe a tiempos actuales le hubiese representado.

Filadelfia en los EE.UU con un 3% cada uno. De los puertos latinoamericanos que presenta porcentaje de tipo comercial con Santa Marta en su relación mercante, sólo aparece en el horizonte gráfico la ciudad venezolana de Maracaibo ubicada en las costas del estado del Zulia, la cual posee una valoración del 3%, pues el resto de las ciudades puertos al hacer los cálculos no superan la barrera del uno por ciento. (Ver Gráfico 2)

**Gráfico 2.** Relación de procedencia de embarcaciones entradas al puerto de Santa Marta 1824 -1860



Fuente: Cálculos elaborados por el autor, con base en guías de importación. A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824-1860. Santa Marta.

Dentro de los artículos importados por los fondeaderos de Santa Marta, los insumos para la industria textil y los textiles en sí, ocuparon el 17,86%, dentro de los que se encontraban los siguientes productos: platillas de hilo escocesa y de Hamburgo, hilo de carreto, panchos y fulas de color, bretañas, muselinas, piezas de pana y grin, cajas de hilo, piezas de paño, mahonés y botones de cascabel. En ese mismo sentido, había tejidos de algodón y mantas de lana con un 8,33%. De igual forma, de los efectos importados el 13,10% corresponde a artículos de uso personal, entre los que se encontraban los trajes finos, las medias, los quimones y los pañuelos.

Estas importaciones dan cuenta que, en suma la totalidad de los productos internados a la Nueva Granada por el puerto de Santa Marta, el 39,29% tiene que ver con aspectos relacionados con la industria textil, lo que da a entender que la economía textilera nacional, primordialmente para la

primera mitad del siglo XIX era muy incipiente. La literatura socioeconómica de corte histórica existente sobre la materia, versa de una tesis diferente, en el sentido que lo que se encuentra publicado en la escasa historiografía colombiana no corresponde a esta dinámica de balanza comercial, ya que historiadores como Richard Stoller<sup>22</sup> y René Álvarez Orozco<sup>23</sup> manifiestan que para el caso neograndino muchas de las economías regionales, especialmente para los siglos XVIII y XIX tuvieron su sustento en la industria textil, como se explica en la siguiente afirmación:

*“El algodón se constituyó en el elemento más importante de la economía regional. Aunque había sido durante mucho tiempo una cosecha para cultivadores pobres, ahora éste era empleado significativamente en el sector artesanal local, y sólo hasta después de 1795 las condiciones del mercado mundial permitieron a las provincias de Socorro y Girón competir favorablemente con los grandes productores de la Costa Atlántica y otras regiones algodoneras. Hacia el año de 1800 se estima que se exportaban 1250 toneladas de algodón anuales hacia estas provincias para salir rumbo al viejo continente a través de los puertos marítimos de Cartagena y Santa Marta”<sup>24</sup>*

Argumentos que hacen que no se explique, por qué estos autores discernen qué por el puerto de Santa Marta salían hacia el extranjero los textiles de la producción nacional, cuando en reiteradas oportunidades en este trabajo se ha manifestado que la bahía de Santa Marta era básicamente un puerto dedicado a las actividades de importación, más no de salida de mercancías hacia el exterior. Fuera de eso, no se evidencia dentro de las estadísticas y las fuentes oficiales consultadas para el desarrollo de esta investigación, exportaciones de textiles hacia el mercado europeo por el puerto de Santa Marta, como sí lo afirman sin ninguna contrastación empírica los autores ya referenciados.

Continuando con la ponderación de las mercancías internadas por Santa Marta durante el periodo en mención, el 60.71% restante de los efectos importados, corresponde a los siguientes productos: Los alimentos estaban caracterizados por un 9,52%, que corresponde a importaciones

<sup>22</sup> STOLLER, Richard (1991), *Liberalism and Conflict in Socorro, Colombia, 1830-1870*, Duke University, Ph. D. Thesis, pp. 31.

<sup>23</sup> ALVAREZ OROZCO, René (2007) “*Hombres que Trabajan sobre Cosa Suya*”: *Labor Artesanal en la Provincia del Socorro, Nueva Granada, Siglos XVIII Y XIX*. Diálogos. Revista Electrónica de Historia. Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica. Vol. 8 Nro. 1. Febrero – Septiembre.

de cebolla, harina, aceite de almendras, queso, clavos para comer, aliños, vinagre, pimientas, garbanzos, canela, encurtidos y aceite de bacalao; las bebidas son consecuentes en la ponderación con un 11.90%, representados más bien en licores como barriles de cerveza, vino tinto y blanco, cidras, ginebra, aguardiente y ron.

Por otro lado, en el rubro de los utensilios para el hogar, las importaciones ascienden a un 8.33% del total de las mercancías, los cuales estaban representados en platos, vasos, juegos de lozas y de vidrios surtidos, copas, pocillos, jarros, saleros, tenedores y cuchillos de mesa de diferentes tamaño y presentaciones, pero además, en candelabros y licoreras de plata; de la misma manera, en artículos de uso personal, se encontraron las pomadas, las cremas, los sombreros y las peinetas. Por su parte, los utensilios para labores y cosecha estaban dados en un proporción del 5,95%. Dentro de estos artículos, los más destacados eran las tijeras, las navajas, los machetes, las limas, las hojas de lata y de sables.

En ese mismo sentido, se encontraron otros elementos que tuvieron un gran significado e importancia en las cifras de los productos introducidos al país, es el caso del hierro con el 2,38%, el cebo de Cuba y los jabones con 4,76%, papeles y libros con un 2,38% y un ítem denominado como varios, con el 20,24% restante por la diversidad de elementos que se importaban sin ninguna regularidad, verbigracia de ello, se tienen las cajas de pintura, hebillas para arcos de caballo, alfombras, mancillas diamantadas, cajas de flanes, entre otros.

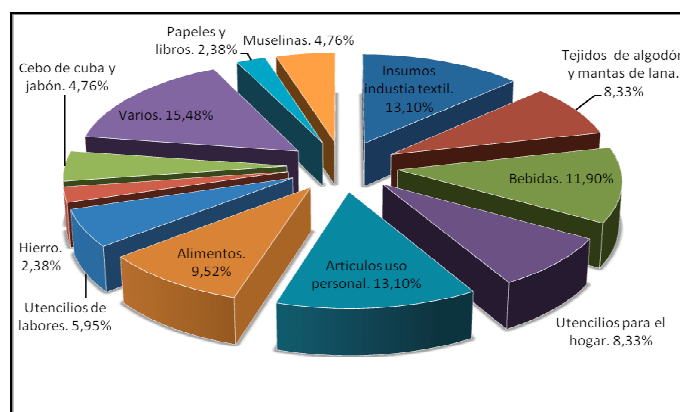
Los comerciantes más sobresalientes que enviaban las mercancías desde Santa Marta hacia el interior del país, eran en su orden: Evaristo de Ujueta, quien importaba los artículos desde Londres, Bourdeaux, Liverpool, Jamaica, Saint Thomas y Baltimore y una vez, hechos los trámites de internación, los enviaba hacia Bogotá, Honda, Medellín y Mompox. De otro lado, aparecen con cierta regularidad importando mercancías la señora Niesla Nieto y B. Básimo, personas éstas que traían las mercancías desde Jamaica, Le Havre y Bordeaux, y quienes posteriormente despachaban las mercancías hacia las plazas de la villa de Barranquilla; Fuera de

---

<sup>24</sup> *Ibíd.*

Evaristo de Ujueta, también despachaban efectos para Bogotá los empresarios Juan B. Quintana, José María Cantillo y Juan Zambrano, artículos que en su mayoría venían de Londres, Bourdeaux, Liverpool y Jamaica<sup>25</sup>.

Gráfico 3. Ponderación de productos importados por el puerto de Santa Marta 1824-1860



Fuente: Cálculos elaborados por el autor, con base en guías de importación. A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824-1860. Santa Marta.

De igual forma, remitían mercancías procedentes de Saint Thomas hacia Magangué, los comerciantes Sebastián Valero, Agustín del Valle y el estadounidense Juan Fairbanks; Así mismo, fuera de Evaristo de Ujueta, también despachaban mercancías procedentes de Bourdeaux, Liverpool, Saint Thomas, Baltimore y Jamaica hacia Mompox, los mercaderes Joaquín de Mier, Francisco Antonio Meza, Teodora Estivi, Franco Pérez de Velazco y Gregorio de Obregón<sup>26</sup>.

Por último, los empresarios que presentaban relación comercial con Soledad eran Cipriano Vega, Sebastián Valero, Juan Antonio Cataño, Marcelo Barranco y Juan Qual, quienes una vez importaban la mercancía desde Jamaica, Le Havre, Bordeaux, Liverpool, Maracaibo, Boston y Filadelfia, la consignaban a dicha localidad. Por su parte, como negocio de abastecimiento al interior de las villas o cantones de la misma Provincia de Santa Marta, remitían mercancías los

<sup>25</sup> A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824 - 1860. Carpetas varias. Santa Marta.

<sup>26</sup> *Ibíd.*

empresarios Focet Casimiro con destino el Cerro de San Antonio; Pedro Díaz Granados para Fundación y don Luís (sin más datos) hacia Valledupar<sup>27</sup>.

Al voltear la hoja de la moneda, los empresarios que resultaron recibiendo los efectos provenientes del extranjero en las localidades neogranadinas como sitio de destino, eran los siguientes: para la Villa de Barranquilla, se destacaban Félix Mayor, Santiago Hanton y José Joaquín Pérez; en Bogotá, aparecen como importadores directos, los señores Juan Nepomuceno Contreras, Pedro Carvajal, Francisco Camacho, Máximo Lemus, Luís Blanco, José Granados Leiva, Agustín Leland y Mariano Lemus; en Magangué, se encontraba Franco Pérez de Velazco; en Medellín, aparece el señor Joaquín Uribe; en Mompo, comerciaban en las tiendas públicas la Señora Cruz Vigil, José María Pino, Pablo Villa, Jorge Campbell, Capitán Juan Díaz, Pablo Molano, Nicolasa del Corral, Antonio Rodríguez, Juan García y J.C Vorgete; en Fundación, recibía las mercancías Tomás Martínez y en Soledad, mercadeaban en la plaza de mercado los efectos introducidos por Santa Marta, los señores Jacinto Rosales, Cipriano Vega y Catalino Molina<sup>28</sup>.

Otros indicadores hallados, reflejan claramente que los ingresos derivados por las importaciones, pese las actividades de contrabando, por más de 24 veces supera el valor de los derechos de exportación, lo que da a entender que Santa Marta era una ciudad dedicada única y exclusivamente a la prestación de servicios de logística portuaria y a la comercialización de mercancías extranjeras, más no tenía una industria que pudiese consolidar un tejido empresarial en el interfaz ciudad-puerto y menos aún como resultado de una dinámica comercial internacional.

---

<sup>27</sup> *Ibíd.*

<sup>28</sup> A.H.M.G. Santa Marta. Cajas Departamentales. Cajas de 1824-1860. Carpetas varias- Santa Marta.

### III. Embarcaciones y sistema mercante

Las embarcaciones que visitaban a Santa Marta trayendo personas, mercancías y efectos varios durante la primera mitad del siglo XIX, la mayoría de ellos lo hacía en condición de mercante, de los cuales el 64% correspondían a goletas; el 27% a bergantines y el resto a fragatas.

En esa medida las goletas que fondeaban en la bahía de Santa Marta eran de distintas nacionalidades, sin embargo, las de más frecuente entrada a los fondeaderos del puerto eran las de bandera inglesa, denominadas: “Ana Elisa” al mando del capitán Guillermo Kelly; “Persshine” capitaneada por John Feres; “Persi” guiada por el capitán Joaquín Feres; y las goletas “La Penny”, “Elizabeth”, “Esther” y “Duque de Wellinton”. Referente a las goletas con bandera de los EE.UU, las más sobresalientes eran: “Ana Isabel”, “Jama” y “Archiery”. De igual forma, surgían con cierta regularidad la goleta holandesa “Juana”, la francesa “Arelón” y la danesa “El Tigre”. Con relación a las goletas de bandera nacional, había una que todos los meses entraba a Santa Marta hasta dos ó tres veces por mes, procedente siempre de las Islas del Caribe y era la denominada “Los Tres Hermanos”, la cual estaba capitaneada por Juan Levince; así mismo, había otra goleta de bandera nacional de suma importancia para las actividades de comercio exterior, que fue la denominada “Unión”.

Dentro de los bergantines más comunes se tiene a los de bandera inglesa denominados “Peggy” capitaneado por Samuel Simonete; “Lisban Packet” al mando del capitán Hunter y el “James Teresa”. Por el Lado de los bergantines de bandera danesa, el más sobresaliente era “El Vigilante” y en cuanto a los franceses, el “Melanto”. El bergantín nacional que más carga movilizó, es el denominado “Manuel”. Con relación al 9% restante de las embarcaciones que ingresaron al puerto de Santa Marta, corresponde en este caso a las fragatas y que, para el desarrollo de sus operaciones, aunque tenían en esencia un potencial militar, también en suma traían mercancías y efectos para el territorio nacional, principalmente telas, víveres, azúcar y harina. Entre las fragatas de mayor resonancia y envergadura se encontraron: “La Elisa” y “La Gran Marina”.

#### IV. Actividades mercantiles registradas de forma global en Santa Marta 1810-1860

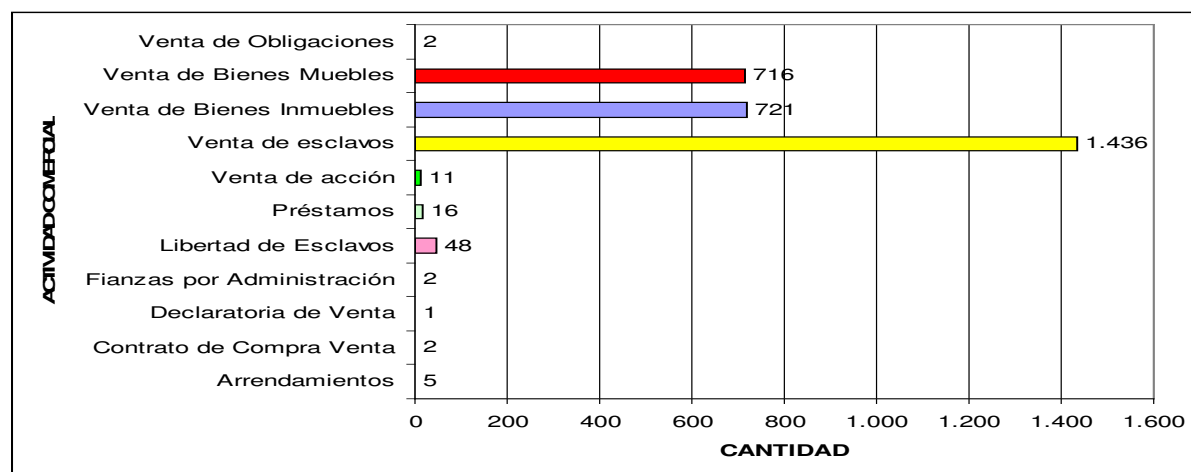
Durante el periodo de 1810 a 1860 se logró establecer que de manera formal, según los protocolos notariales en Santa Marta, se realizaron las siguientes operaciones comerciales. En la tabla 1, se enseña que durante los cincuenta años de referencia, solamente en la cabecera principal de la Provincia, según los protocolos notariales se registraron 2.960 operaciones mercantiles, equivalentes al 48,5% para la compra y venta de esclavos, seguidos con un 24% aproximado cada uno, para las compra y venta de bienes inmuebles y muebles, negociaciones que en su totalidad representaron un movimiento de capital de 1.647.729.00 pesos plata corriente, de los cuales para éste caso, la ponderación varía en favor de la compra y venta de bienes muebles con un 41,8%, en su orden, la compra y venta de bienes inmuebles con 34,1% y en tercera medida el negocio de esclavos con 19,6% respectivamente (ver gráficos 4 y 5).

**Tabla 1.** Totalidad de operaciones comerciales registradas en Santa Marta 1.810-1860

Actividad	Cantidad	%	Valor p.p.c	%
Arrendamientos	5	0,2%	2.010	0,1%
Contrato de Compra Venta	2	0,1%	20.525	1,2%
Declaratoria de Venta	1	0,0%	80	0,0%
Fianzas por Administración	2	0,1%	1.200	0,1%
Libertad de Esclavos	48	1,6%	9.796	0,6%
Préstamos	16	0,5%	36.817	2,2%
Venta de acción	11	0,4%	3.366	0,2%
Venta de esclavos	1.436	48,5%	322.860	19,6%
Venta de Bienes Inmuebles	721	24,4%	562.411	34,1%
Venta de Bienes Muebles	716	24,2%	688.039	41,8%
Venta de Obligaciones	2	0,1%	625	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>2.960</b>	<b>100%</b>	<b>1.647.729</b>	<b>100%</b>

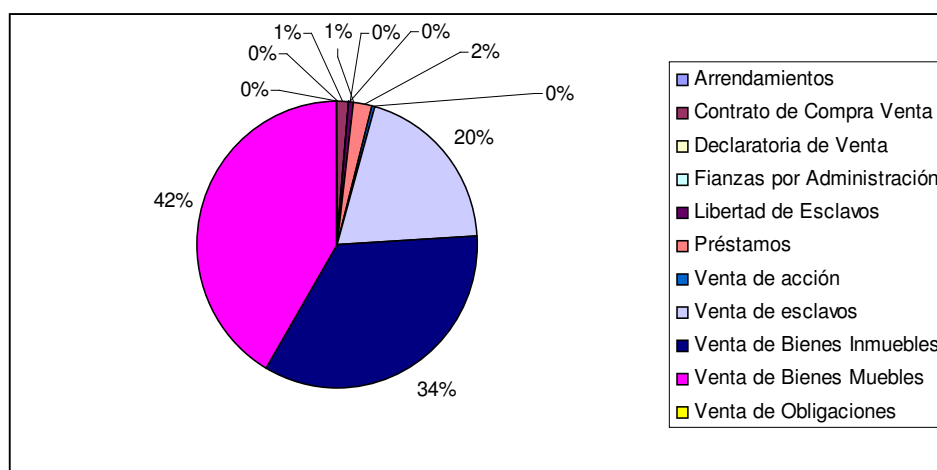
Fuente: Cálculos elaborador por el autor. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta, libros de 1.810 a 1.860. Santa Marta.

**Gráfico 4.** Cantidad de operaciones mercantiles, registradas en los protocolos notariales, según actividad comercial en Santa Marta 1810-1860



Fuente: Cálculos elaborador por el autor. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta, libros de 1.810 a 1.860. Santa Marta.

**Gráfico 5.** Ponderaciones de las operaciones mercantiles en cuanto a montos registrados en los protocolos notariales, según actividad comercial en Santa Marta 1810-1860



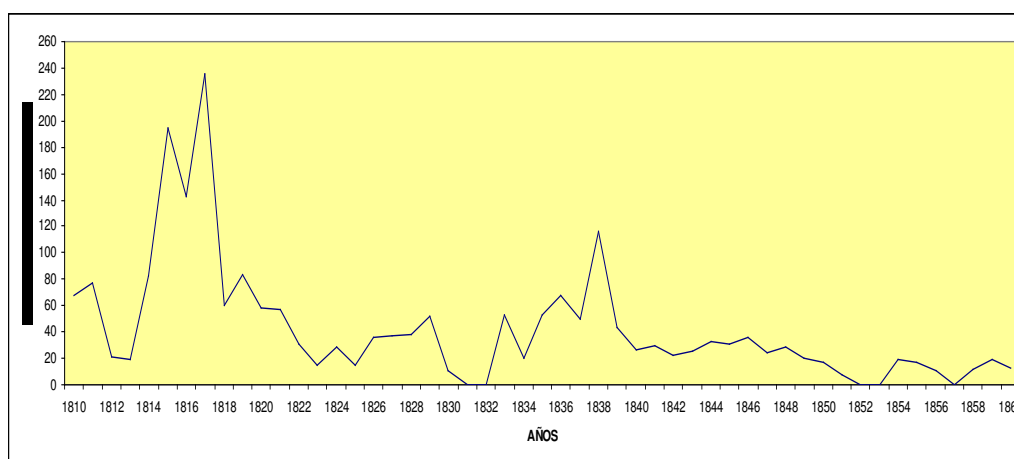
Fuente: Cálculos elaborador por el autor. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta, libros de 1.810 a 1.860.

Ahora bien, esas actividades comerciales, de acuerdo con el decursar histórico el año de 1817 fue la anualidad que más negocios formales registró, con un 10.9%, seguido de 1815 y 1816 con 9.0% y 6.6%, equivalentes a 263, 195 y 143 respectivamente. Por su parte, el año de 1838 fue la

vigencia que presentó los mejores indicadores en relación con los movimientos económicos, equivalentes a 90.619 p.p.c, con un 7.9% del total; siguiéndole las vigencias de 1816 y 1817 con 5.9% para ambos casos, pero en razón de 67.884, p.p.c y 67.868 p.p.c consecuentemente para montos registrados año por año, como lo ilustra el gráfico 6.

El proceder de los negocios mercantiles en Santa Marta, podría decirse que tuvo un comportamiento bimodal, ya que durante los cincuenta años referenciados presentó dos periodos de crecimiento, donde el periodo comprendido entre 1814 y 1817, fue el periodo que muestra la mayor cantidad de operaciones registradas; esto se debe básicamente a que en las postrimerías del periodo colonial, la venta de los esclavos se aumentaron de manera acelerada, debido al incremento de las ventas de bienes inmuebles, de las cuales en mucho de los casos al vender la propiedad, por aparte también se vendían las posesiones, incluyendo al número de esclavos que apareciesen.

**Gráfico 6.** Comportamiento de las operaciones mercantiles, registradas en los protocolos notariales, según actividad comercial en Santa Marta 1810-1860



Fuente: Cálculos elaborador por el autor. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta, libros de 1.810 a 1.860. Santa Marta.

Así las cosas, paradójicamente de manera formal, el periodo bajo dominación española fue la década que registró el mayor número de movimientos comerciales, pues al presentarse el proceso

de independencia y por ende, iniciar el periodo republicano, después del año 1820, por la inestabilidad política que se vivía, los negocios se vieron mermados, hasta cuando la dinámica comercial se equilibra a partir de un nuevo auge, presentado por las operaciones portuarias, a partir de los primeros años de la década del 30; comportamiento que se mantuvo prácticamente durante todo ese periodo decenal y empieza a decaer, después de los años 40, pese a que en Santa Marta se presentó un nuevo boom de comercio exterior, aunque con mayor tendencia siempre hacia las importaciones<sup>29</sup>.

Ahora bien, si se analiza el comportamiento de estas cantidades de operaciones, pero en función de valores económicos, el resultado es que ésta relación varía, pues del comportamiento bimodal antes presentado, pasa a ser una proporción inconstante, donde el crecimiento progresa y decae significativamente de forma inmediata, cómo se muestra en el gráfico 7, en el cual se refleja claramente que no había una relación de causalidad entre la cantidad de operaciones registradas, con el comportamiento anual de movimientos económicos presentados, ya que en muchas ocasiones existía un gran número de movimientos comerciales, pero con precios insignificantes, lo que hacía que el monto total anual, al final resultase muy bajo, frente a otros que, a pesar de tener pocos registros mercantiles, pero por el alto precio que se manejaba, terminaban con una alto pico de crecimiento.

Ejemplo de ello se puede concretar con los bienios del 38 al 46, donde en la gráfica 6 se muestra bajo en porcentaje de participación, mientras tanto en la gráfica 7, se refleja todo lo contrario, siendo los puntos más altos del periodo objeto de estudio (Ver gráficos 6 y 7).

Al tener en cuenta todo lo anterior, se podría decir entonces que el crecimiento de las actividades comerciales de Santa Marta para el periodo de 1810 a 1860, en referencia a la relación de cantidad de operaciones comerciales efectuadas, resultó negativo, equivalente al (-3,12%)<sup>30</sup>; y en

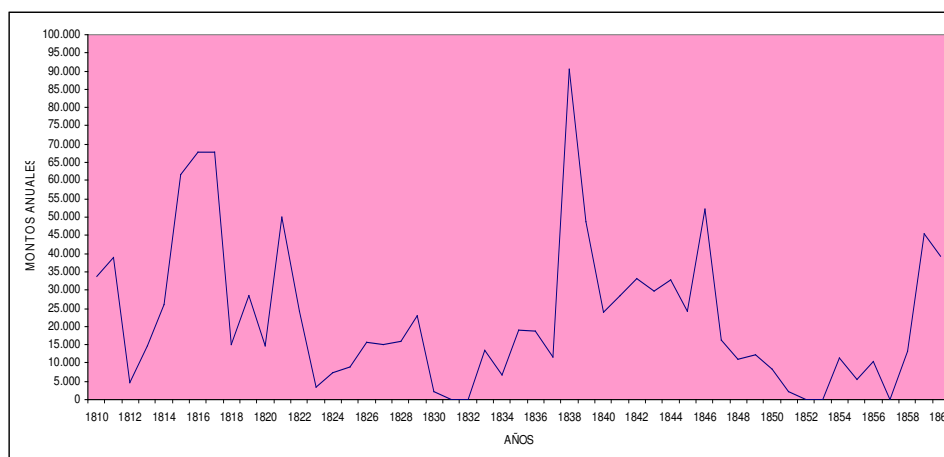
---

<sup>29</sup> LAFFITE CARLES, Christiane (1995) *La Costa Colombiana del Caribe 1810-1830*. Colección Bibliográfica Banco de la República. Bogotá. Pp. 133-158.

<sup>30</sup> Las pruebas o análisis empíricos realizados para encontrar la tasa de crecimiento a partir de modelos econométricos, se llevaron a cabo empleando una aplicación informática, denominado software RATS.

ese mismo sentido, pero en razón del crecimiento de los montos anuales registrados por negocios efectuados, éste fue de  $(-4,44\%)^{31}$ .

**Gráfico 7.** Comportamiento de las operaciones mercantiles, registradas en los protocolos notariales, según actividad comercial en Santa Marta 1810-1860



Fuente: Cálculos elaborador por el autor. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta, libros de 1.810 a 1.860.

<sup>31</sup> Cabe anotar que éste resultado, se deriva de la utilización del modelo semilogarítmico (Log-Lin; Lin-Log), el cual es el utilizado para medir las tasas de crecimiento de cualquier índole. En este sentido, para el caso que corresponde: Sea  $Y_t$  = Actividad comercial en el tiempo y  $Y_0$  = El valor inicial (1810) de la actividad comercial.  
 $Y_t = Y_0 (1 + r)^t$  (1)

Donde  $r$  es tasa de crecimiento compuesta de  $Y$  (es decir a través del tiempo). Tomando entonces el logaritmo natural, se puede escribir:

$$\ln Y_t = \ln Y_0 + t \ln (1 + r) \quad (2)$$

Ahora sea,

$$\beta_1 = \ln Y_0 \quad (3)$$

$$\beta_2 = \ln (1 + r) \quad (4)$$

Se puede escribir así:

$$\ln Y_t = \beta_1 + \beta_2 t \quad (5)$$

Agregando el término de perturbación a (5), se obtiene:

$$\ln Y_t = \beta_1 + \beta_2 t + u_t \quad (6)$$

En ese sentido:

$$\beta_2 = \frac{\text{Cambio relativo en la variable regresada}}{\text{Cambio absoluto en el regresor}} \quad (7)$$

Cambio absoluto en el regresor

Así las cosas, al tenor de Gujarati (1998) si se multiplica el cambio relativo en  $Y$  por 100, (7) da entonces el cambio porcentual, o la tasa de crecimiento, en  $Y$  ocasionada por un cambio absoluto en  $X$ , el regresor. Un modelo log-lin como (5) es particularmente útil en situaciones en las cuales la variable  $X$  es el tiempo, como en éste caso acontece, puesto que, en éste asunto el modelo describe la *tasa de crecimiento* constante relativa ( $=\beta_2$ ) o porcentual, así (100.  $\beta_2$ ) (si  $\beta_2 > 0$ ) o la tasa de decrecimiento ( $\beta_2 < 0$ ) de la variable  $Y$ , como en efecto aconteció para el caso del crecimiento comercial y económico en Santa Marta, entre el periodo de 1.810 a 1.860 que fue negativo o menor que cero, de ahí su explicación.

Dentro de esos términos, se puede explicar el porqué de la supervivencia de los habitantes de Santa Marta estaba en función de las actividades que derivaban de lo ilegal<sup>32</sup> y de las que tanto, se ha referenciado y en que medida, estas actividades coadyuvaban con el crecimiento económico y social de la ciudad.

En cuanto al tema de empresariado y empresarios, se notó que de las 2.960 actividades registradas, 1.743 personas, fueron las que realizaron las transacciones en Santa Marta entre 1810-1860, ya fuera por que apareciera vendiendo o en su defecto comprando. En cuanto a la cantidad de actividades por venta, en las cuales se incluyen esclavos, bienes muebles e inmuebles y venta de servicios, Joaquín de Mier y Benítez, resultó ser el abanderado de los empresarios samarios con el 3% del total de las operaciones comerciales, equivalentes a 52 movimientos registrados<sup>33</sup>. Seguido de José Múnive con el 1,2%, con 21 transacciones<sup>34</sup> y José de Jimeno<sup>35</sup> con el 1.1%, consecuente con 20 operaciones mercantiles.

Es de anotar que sólo se relacionan estos tres empresarios, porque son los únicos que superan el 1%, ya que el resto de persona resulta insignificante mencionarlos, por el poco significado que poseen, debido a que todos se encuentra en el tope de cero por ciento (Ver Tabla 2). De otra parte, en esa misma tónica, pero en función de montos invertidos por bienes vendidos, de igual forma, Joaquín de Mier lidera las estadísticas con el 5% del total de las operaciones efectuadas, equivalente a 41.176 p.p.c.

---

<sup>32</sup> Incluso después del proceso independentista.

<sup>33</sup> De esas 52 operaciones realizadas por de Mier como vendedor, éste comercializó 36 esclavos, 2 bienes muebles, de los cuales uno fue un barco y 14 terrenos o bienes inmuebles.

<sup>34</sup> En ese mismo sentido, José Múnive en sus 21 operaciones comerciales, vendió en 16 oportunidades esclavos, un bien mueble, tres predios y una actividad de servicios, que fue el préstamo de 7.000 pesos que le hizo a De Mier, para pagar la deuda que tenía sobre la Hacienda San Pedro Alejandrino.

<sup>35</sup> José de Jimeno, presenta 15 veces vendiendo esclavos, cuatro bienes inmuebles comercializados y una venta de escritura.

**Tabla 2.** Representatividad de empresarios en cuanto a cantidad total de operaciones registradas y montos efectuados en Santa Marta, según ventas 1810-1860.

<b>EMPRESARIOS</b>	<b># Transacciones</b>	<b>%</b>	<b>Monto Total</b>	<b>%</b>
Alejo de la Pedraja	3	-	18.162	2,2%
Andrés del Campo	11	-	18.550	2,3%
Antonio Cayón	6	-	9.250	1,1%
Antonio León	1	-	12.000	1,5%
Evaristo de Ujueta	12	-	14.632	1,8%
Francisca de Paula Guedos	11	-	11.404	1,4%
Gobierno de la Nueva Granada	5	-	9.414	1,1%
Herederos de Jose Simons Martinez	1	-	8.392	1,0%
Joaquín de Mier	52	3,0%	41.176	5,0%
Jose de Jimeno	20	1,1%	17.268	2,1%
Jose de la Cruz	6	-	9.300	1,1%
Jose Múnive	21	1,2%	12.930	1,6%
Jose Rodriguez	6	-	12.235	1,5%
Nicolás de Gales	8	-	13.690	1,7%
Ramona de Oligós	2	-	13.280	1,6%
Ricardo Bruce y Otros	1	-	16.000	1,9%

Fuente: Cálculos Propios. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaria Primera de Santa Marta. Libros de 1810-1860.

Ante eso, es bueno advertir que el total de los montos de las 2.960 transacciones, realizadas por las 1743 personas, asciende a un valor de 822.336 p.p.c. En su orden, y conservando la misma metodología de las personas que superen el 1% de la participación total del mercado, en cuanto a operaciones de venta, continúan Andrés del Campo, con el 2.3%, representado en 18.550 p.p.c;

Alejo de la Pedraja, con el 2.2% y José de Jimeno con el 2.1%, equivalentes a 18.162 p.p.c y 17.268 p.p.c, respectivamente<sup>36</sup>.

En ese sentido, al hacer un análisis de la anterior tabla, muestra que las operaciones comerciales en Santa Marta eran paupérrimas, teniendo en cuenta que son sólo tres (3) personas son las que sobrepasan el 1% en cuanto a cantidad de operaciones registradas. Es decir, que durante cincuenta años de operaciones comerciales son todas aquellas personas que sobrepasaron las 17 transacciones realizadas. No obstante, se nota que, a pesar de que hay personas que están por debajo de esta cifra, aparecen dentro del rango de monto, como uno de los mejores inversionistas, que sobrepasaron el 1%. Esto se debe a la calidad y clase de operación registrada.

Ejemplo de ello, se puede sintetizar con Antonio León y Ricardo Bruce, que sólo realizaron una transacción, sin embargo, fue de tan alto valor que los catapultó a estar dentro de las operaciones mercantiles más representativas de Santa Marta, siendo que su participación dentro de los montos totales, ostenten una ponderación de 1.5% y 1.9%, respectivamente. Caso contrario, se nota claramente que hay personas que tienen más de 10 operaciones efectuadas, sin embargo, por su poco valor, no alcanzan una valoración de alto peso que las haga figurar dentro de los datos que poseen representatividad, por encima de cero.

Consecuente con lo anterior, pero para el caso de las actividades de compra, sólo cuatro (4) personas son las que sobrepasan el horizonte del 1%. Siendo de igual forma, Joaquín de Mier y Benítez, el empresario que más alto reportó la ponderación en la participación del total de las transacciones de compras. Por ciento, equivalente a 3.7%, acorde con 74 actividades negociadas. Adquisiciones que estaban representadas en las 36 veces que compró esclavos, ocho bienes muebles, 29 bienes inmuebles y un préstamo.

---

<sup>36</sup> La tabla 2, ilustra otros empresarios, pues en esencia estos también al hacer un barrido de todas las actividades registradas como ventas, éstos son los únicos que sobrepasan la barrera del 1% en cuanto al monto de sus transacciones, frente a la totalidad de las inversiones efectuadas.

Los otros clientes que superan la ponderación límite, y que aparecen comprando efectos, son: Nicolás de Gales con el 1.5%, equivalente a 30 transacciones efectuadas,<sup>37</sup> en su orden continuaba José de Munive con el 1.4%, consecuente con 27 veces que aparece como cliente. La última persona que supera el umbral, es la señora Joselina Henríquez con el 1.1%, por ciento acorde a 21 transacciones realizadas. En ese sentido, lo que se explicó, es que las personas que fueron detalladas, son las únicas que en suma, registraron más de 17 veces haciendo transacciones comerciales (ver Tabla 3).

**Tabla 3.** Representatividad de empresarios en cuanto a cantidad total de operaciones registradas y montos efectuados en Santa Marta, según compras 1810-1860.

<b>EMPRESARIOS</b>	<b>Cantidad</b>	<b>%</b>	<b>Montos</b>	<b>%</b>
Claudio Rodriguez y Abello	1	-	10.000	1,1%
Francisco Carmona	2	-	10.250	1,1%
Francisco Noguera	4	-	8.750	1,0%
Joaquin de Mier	74	3,7%	123.080	13,5%
Jose Munive	27	1,4%	-	-
Joselina Henríquez	21	1,1%	16.259	1,8%
Juan Modesto de Vengoechea	1	-	12.000	1,3%
Maria M. Bisays	12	-	9.970	1,1%
Miguel Martínez de Aparicio	5	-	25.150	2,8%
Nicolás De Gales	30	1,5%	9.109	1,0%
Pedro Diazgranados	6	-	9.110	1,0%

Fuente: Cálculos Propios. A.H.M.G. Fondo Protocolos Notariales. Notaria Primera de Santa Marta. Libros de 1810-1860.

Las características en torno a valías, nuevamente Joaquín de Mier, es el empresario líder. De Mier en cuanto a valores generales, con una amplia brecha se lleva los honores, pues compró efectos por 123.080 p.p.c, que en la participación del total de los montos transaccionales presenta

<sup>37</sup> Las 30 transacciones estaban dadas en la compra de 13 veces comprando esclavos y 17 propiedades compradas.

el 13,5%. Esto se debe básicamente a las haciendas que adquirió, hecho que lo hace ser el cliente ejemplar de Santa Marta.

En un amplio margen, continúa en las estadísticas Miguel de Martínez Aparicio con el 2.8%, equivalente a 25.150 p.p.c y seguido de Joselina Henríquez con el 1.8%, atinente a 16.259 p.p.c. En este sentido, es bueno mencionar que ya son 10 las personas que superan el horizonte del 1%, no obstante, no se relacionan en la descripción, por la poca representatividad que tienen, ya que sin excepción ninguna supera el 1.5% de participación (Ver tabla 3).

De igual forma, al igual que en el caso de las ventas, para las compras también existen personas que no superan el umbral de las 17 transacciones comerciales realizadas, sin embargo, aparecen dentro del rango de valías. Esto se debe, como se dijo anteriormente a la calidad de la transacción, especialmente por un bien adquirido, ya que, en mucho de los casos, aparecen con sola una transacción, es el caso de Claudio Rodríguez y Abello y Juan Modesto de Vengoechea.

Circunstancia que ratifica que el comercio legal de Santa Marta, para el periodo comprendido entre 1810 y 1860 fue paupérrimo y de poca monta, precisamente por la escasez de transacciones y formalización de las mismas. Por tanto, los negocios se manejaban dentro de una esfera de economía informal y de comercio ilícito. Más aún, porque en los datos mostrados, se pudo observar que había años en los que no se superaba los 12 movimientos anuales, lo que indica, que en promedio mensual, no se realizaba una operación comercial de tipo formal.

Por tanto, el comercio en general fue poco lo que le aportó a la ciudad en su crecimiento tanto económico como social. De igual forma, el desarrollo portuario fue lento y poco dinámico, lo que hizo que la incidencia de crecimiento hacia el interfaz ciudad-puerto no presentara indicadores de desarrollo satisfactorios.