

Santa Marta y la isla de Saint Thomas durante el siglo XIX: Relaciones portuarias y comerciales entre el Caribe neogranadino y las Antillas danesas*

Santa Marta and the island of Saint Thomas in the nineteenth century: port and trade relations between the neogranadino Caribbean and the Danish West Indies

Jorge Enrique Elías-Caro**
Universidad del Magdalena, Colombia

DOI: <http://dx.doi.org/10.15648/am.27.2016.10>

RESUMEN

En este trabajo se mostrará la conexión permanente que existió entre los puertos de Santa Marta en el Caribe neogranadino y Saint Thomas –Caribe Danés– en gran parte del siglo XIX. Se indica quienes eran los empresarios que comerciaban sus mercancías de lado y lado, el tipo de efectos que se distribuían y los circuitos comerciales que se generaron. Dicha relación tuvo fuertes nexos con el contrabando. Mediante estadísticas se detallan los aspectos mercantiles. Lo importante de este trabajo es que cubre un vacío historiográfico existente, pues no hay obras que antes hubiesen tratado tal conexión portuaria y comercial.

Palabras clave: Santa Marta, Caribe neogranadino, Saint Thomas, Caribe Danés, Circuitos comerciales y portuarios.

ABSTRACT

This task will show the permanent connection that existed between the ports of Santa Marta on the Caribbean Neogranadino and Saint Thomas –Caribbean Danish– in much of the nineteenth century. It indicates who were the entrepreneurs who traded their goods on both sides. The type of effects that were distributed and commercial channels that were generated. This relationship had strong links with smuggling. The commercial aspects are detailed by statistics. The importance of this work is that it covers an existing historiographical vacuum, because there are no works that had tried before this port and commercial connection.

Key words: Santa Marta, Neogranadino Caribbean, Saint Thomas, Caribbean Danish, Trade routes and port.



Recibido: 15 de abril de 2015

Aceptado: 10 de junio de 2015

* Este trabajo es uno de los resultados del proyecto de investigación denominado: El desarrollo portuario de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad, a partir de un estudio climático durante los siglos XVIII, XIX y XX, el cual fue financiado, mediante convocatoria interna, por el Fondo Patrimonial de Investigaciones –FONCIENCIAS– de la Universidad del Magdalena.

Una versión preliminar de este trabajo se presentó como una ponencia en el III Congreso Internacional de Estudios Caribeños, celebrado en Santa Marta del 4-6 de agosto de 2014, la cual llevó por título “Las relaciones comerciales entre Santa Marta y Saint Thomas (Caribe Danés). Siglo XIX”, publicada posteriormente en el libro de memorias de este evento: *Sistemas políticos, relaciones internacionales e identidades*. Raúl Román Romero y Jorge Enrique Elías-Caro (Eds.).

Se agradece las sugerencias hechas de dónde buscar información para ciertos datos, por los comentarios realizados al texto o por el préstamo de alguna literatura empleada en este ensayo a los historiadores cubanos Sergio Guerra Vilaboy, Arturo Sorhegui D’Mares y Oscar Zanetti Lecuona, al investigador austriaco Christian Cwik, al doctor Steinar Saether de la Universidad de Oslo en Noruega, al español y amigo Antónino Vidal Ortega, y no podía faltar el agradecimiento a mis colegas locales de Santa Marta: Joaquín Viloria De la Hoz, Edgar Rey Sinning y Arturo Bermúdez Correa.

** Doctor en Ciencias Históricas, Magister en Historia Contemporánea, mención estudios latinoamericanos y Magister en Administración de Empresas. Profesor Asociado de la Universidad del Magdalena. Director del Grupo de Investigación “Historia Empresarial y Desarrollo Regional” adscrito a la Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas. Vicepresidente de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe –ADHILAC–, Vicepresidente de la Asociación Colombiana de Estudios del Caribe –ACOLEC– y Secretario Ejecutivo Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. Correo electrónico: jelias@unimagdalena.edu.co; joelcarl@hotmail.com

Antecedentes históricos y comerciales de las Islas vírgenes

Las Islas Vírgenes, como porciones insulares del Caribe, han presentado a lo largo de su historia muchas características que las convierten en un hecho casuístico y diferenciador sobre las demás Antillas menores. Su singularidad se origina sobre el dominio por los territorios que la comprenden. En su condición geoespacial estas islas desde un comienzo estuvieron bajo la supremacía española, como casi todas las islas que conforman el *mediterráneo americano*, desde que empezó el proceso de conquista y colonización en América a comienzos de 1500. Con la entrada de otros imperios europeos a este “nuevo mundo”, la posición político-administrativa de las Islas vírgenes, también cambiaba en la medida que, Inglaterra, Francia, Holanda y Suecia, se otorgaban potestad sobre ciertos lugares del continente americano durante los siglos XVII y XVIII, otrora lugares de influencia peninsular. La particularidad con estas Antillas es que, fuera de los anteriores imperios, Dinamarca fue la que tuvo autoridad colonial sobre ellas, al igual que los británicos, y en cierto periodo, Francia. Así las cosas, desde el siglo XVII, se dividieron en territorio, dominio y poder. Para la segunda mitad del dieciochesco, de las nueve islas que la conforman, cuatro quedaron bajo el amparo de los daneses, tres de los ingleses y dos desde el punto de vista hispano.

La ocupación danesa de esta parte insular del Caribe duró 22 años, iniciando en 1672 y finalizando en 1694; mientras que los ingleses lo hicieron en menos años, solo en ocho, también comenzando en 1672 y terminando en 1680. Dinamarca también compró a Francia en 1733, lo que antes este país europeo había ocupado de estas islas a fines del siglo XVII. Producto de lo anterior, el Reino Danés constituye su Colonia en el Caribe en 1754*. Las cuatro islas que quedaron conformando la Colonia del Reino Danés (*Jomfruøerne*) son Saint Thomas con 81 km²; Saint John con 51 km²; Saint Croix –la más grande de todas– con 215 km² y Water Island –la más pequeña en territorio– (Gutiérrez De Arce, 1945; Hall, 1992). Por su parte, las británicas son Tórtola con 56 kms²; Anegada con 38 km² y Virgen Gorda. Con relación a las que siguieron bajo dominio de España, están Vieques con 135 km² y Culebra de 31 km²**.

La economía colonial del mundo antillano danés, sobre todo, la dada desde el último cuarto del siglo XVIII y en los albores de la centuria decimonónica, estuvo matizada por tres renglones socioeconómicos importantes. El primero de ellos que estuvo relacionado

* Las Islas Vírgenes danesas fueron vendidas a los Estados Unidos en 1917.

** Las dos últimas islas después de 1898 motivado en la guerra hispano-norteamericana pasan a ser parte de la comprensión territorial de Puerto Rico.

Mapa 1. Ilustra la ubicación de Islas Vírgenes Danesas en el Caribe



Fuente: http://espanol.vacationstogo.com/cruise_port/St_Thomas_U.S._Virgin_Islands.cfm

con una incipiente vocación productiva de tipo agrícola; en especial, la ligada a la poca producción de la caña de azúcar, y en menor medida, al tabaco (Longfield, 1921). Como segundo sector de valor empresarial está el comercio formal de abastecimiento de esclavos, de productos industriales y de mercancías varias; y por último, —tal vez la de mayor preponderancia— el contrabando y la economía reducida para exportación, que los piratas y corsarios, después de apresar sus botines, comercializaban libremente en estas islas tales cargamentos (Gutiérrez De Arce, 1945; Hall, 1992).

Uno de los tantos casos ocurrido allí sobre este particular, se puede ilustrar con la carta redactada por el Capitán General de las Antillas Francesas, Conde de Vaugirard y dirigida al Ministerio de las Colonias de Francia, en enero 23 de 1817. En dicho documento se escribía que se debía “hacer un

plan para combatir la piratería en el Caribe, y que los barcos que se armaran con corsarios, eran insurgentes y unos verdaderos piratas y, por tanto, no podían merecer otro título”. Pues muchos de ellos hacían su armamento de forma clandestina en los Estados Unidos, especialmente en los puertos de Nueva Orleans, Baltimore y New York, y en la Isla de Saint Thomas, de donde salían a la mar como mercantes, pero estando en el Caribe, posteriormente cambiaban de bandera y embarcaban de contrabando su artillería y tripulación, la cual, según el Conde de Vaugirard, estaba compuesta por “forajidos de todas las naciones y uno o varios españoles que servían de intérpretes”*. Así mismo, este Conde informaba que, estos cor-

* En carta Nro. 304, firmada el 10 de diciembre de 1813, por el Intendente de Hacienda de la Isla de Cuba. Archivo Nacional de Cuba, La Habana, Asuntos Políticos, Legajo 14, Signatura 46.

sarios se denominaban por sí mismos en representación de los llamados gobiernos insurgentes de la América Española, de los cuales los corsarios tomaban sus letras de marca que eran adquiridas por un precio muy pequeño, como en efecto aconteció con los corsarios que apoyaron la insurrección o rebelión de Cartagena y Caracas (Franco, 1964, pp.123-126; Elías-Caro, 2009, p.233).

Con la entrada en vigencia de las luchas independentistas en el continente americano, Saint Thomas, principalmente, cobra una importante preeminencia comercial (Pacheco Díaz, 2012, p.181; Rodríguez Díaz, 2014, pp.247-250). La carga en alimentos, uniformes, utensilios y material bélico que abastecía la mayoría de los ejércitos, tanto realistas como independentistas, procedían de allí. Se convirtió en una especie de punto neutral, en la que como una despensa era intocable sin importar los intereses políticos, ya fuera de supremacía y permanencia de la Corona española o del establecimiento de un nuevo orden republicano. Y más cuando en noviembre de 1817, con la declaratoria de puertos libres de Saint Thomas y Saint John, este mundo insular se convierte en un lugar obligado para almacenar las mercancías que se querían introducir a América (Reinsma, 1957; Jong, 1966, pp.171-176). Inclusive para “enfriar” las mercancías que

procedían de Hamburgo (Prusia)*, y desde allí, repartirlas a través de Puerto Rico a las otras Antillas mayores y después a norte, centro y suramérica (Zeuske, 2003; Pacheco Díaz, 2012).

El principal agente comercial de los corsarios, que les compraba o les consignaba las mercancías en la isla de Saint Thomas, era el hebreo Mosén Elías Levy, quien operaba bajo la razón social “Levy y Benjamín”. Este comerciante fuera de negociar con las mercancías incautadas por los corsarios, también le vendía los víveres y demás elementos que necesitaba el ejército expedicionario español que se encontraba en la costa firme a cargo de Pablo Morillo. Levy mantenía toda una red de comercio, tanto legal como ilegal, pues fuera de ser consignatario de mercancías de piratas y corsarios, también mantenía todo el tráfico clandestino con el Caribe, incluso vendía hasta patentes de Corso en blanco que el Gobierno del Río de la Plata y de Cartagena le suministraban, básicamente porque era su agente en el Caribe. Patentes estas que fueron vendidas a De Forrest, a Jean Lafitte y a otros corsarios que operaron en las costas del Golfo de México, la Nueva Granada y Venezuela (Franco, 1964, pp.123-126; Elías-Caro, 2009, pp.233-235).

Todos estos hechos a Levy le produ-

* Localizada en Europa relativamente cerca de Dinamarca.

cían incalculables ganancias, pues también le prestaba dinero al Gobierno español con un bajo interés para amortizar las deudas que poseían las cajas reales de Cuba y Puerto Rico. Lo paradójico del asunto es que, el dinero prestado por Levy a las reales cajas era del dinero que los corsarios les habían robado en mercancías a los españoles. Una de las deudas que tenía la Gobernación de Cuba con Mosén Elías Levy fue la de 82.637 pesos con 1 ½ reales, producto de la custodia de un Convoy que trajo, a la mayor de las Antillas, al Comandante Cienfuegos y al Intendente Ramírez procedente de Saint Thomas, mientras estos conseguían los suministros, uniformes, sables, etc., que requerían las tropas expedicionarias de Morillo acantonadas ya en Santa Marta a fines de 1815*.

Saint Thomas y Saint John al ser declarados como territorios francos en la segunda mitad del siglo XIX, fueron los primeros en obtener tal condición (Reinsma, 1957; Jong, 1966, pp.171-176), lo que económicamente le valió obtener cierta ventaja comparativa (de bodega comercial y centro de operaciones logísticas portuarias y de distribución física de mercancías a nivel internacional), sobre otras islas que obtuvieron dicha categoría pero muchos años después; verbigracia de ello, la isla holandesa de Curazao

que fue declarado puerto libre una década después, o sea hacia 1827 y posteriormente San Bartolomé. En la historia del comercio centroeuropeo con América se tejió todo un mito liberal sobre los géneros coloniales que llegaban a esa zona, en especial por el oro, la plata, el azúcar, el tabaco, etc., que procedían de México, Nueva Granada y Cuba, que de acuerdo con Zeuske (2003, pp.209-210), despertaron unas “expectativas gigantes”, incluso de “globalización” de mercado para ese entonces y, por eso la declaratoria de varias islas coloniales como puertos libres entre 1815 y 1827. Todo por el afán de obtener la fórmula “libertad & comercio libre = riqueza para todos”.

Empero lo anterior, las Islas Vírgenes danesas a principios del siglo XIX, como un hecho histórico indudable, fueron un centro de acopio preponderante o una despensa comercial global, pero aparte de ello, una de las más importantes esferas de comunicación noticiosa internacional, pues con los barcos, aparte de la carga que se importa o exporta, también vienen tripulantes o pasajeros, los cuales traen o llevan consigo, información cargada de nuevos ideales y datos procedentes y/o salientes de otras latitudes. Tal como ocurrió, cuando Pablo Morillo con sus ejércitos expedicionarios parte desde Santa Marta a finales de 1815 hacia la reconquista de Cartagena, y Elías-Caro (2010) en un trabajo sobre las relaciones políticas-militares entre

* Ver en Archivo Nacional de Cuba, La Habana, Gobierno Superior Civil, Legajo 491, número 18.686 y en Asuntos Políticos, Legajo 110, Signatura 134.

este puerto neogranadino y La Habana durante el periodo comprendido de 1810-1815, escribe:

“... Con todas estas provisiones recibidas, antes de partir las tropas expedicionarias de Santa Marta para la toma de Cartagena, Francisco de Montalvo le escribe una carta al almirante de las Fuerzas Navales de S.M.B. en Jamaica con copia al Gobernador de Santiago de Cuba, fechadas 11 y 13 de agosto de 1815, respectivamente, donde les informaba que una vez recibidos todos los acopios de víveres y de numerarios para atender las necesidades del Ejército Expedicionario acantonado en Santa Marta, el objeto que seguía era tomarse por la fuerza a la plaza de Cartagena. Lugar para la cual partirían las tropas al amanecer de la mañana siguiente que escribía la primera carta, y ante la imposibilidad que tenía de remitir numerosas cartas para informar dicha situación, les solicitaba que una vez recibieran esta comunicación se sirvieran publicar en los periódicos de Kingston, de Norte América, Saint Thomas, de La Habana y demás colonias, no solo británicas, sino de todos los reinos. Todo con el fin de querer mandarles un mensaje a los independentistas del Nuevo Reino de Granada del poderío armamentista, logístico y militar que poseían las escuadras del Ejército español en la Costa Firme...” (p.26).

Entre 1810 y 1820, Saint Thomas poseyó un gran movimiento portuario y fue un trascendental epicentro para llevar a cabo cierto tipo de negocios. Basta solo con ver que 2.388 navíos ingresaron al puerto de Charlotte Amalie –capital de Saint Thomas– en 1815. De esos navíos el 66 % procedían de solo nueve destinos que superaban el 1% en relaciones comerciales (Walter, 1982, pp.145-149), y en los que pese se ha puesto en evidencia una relación comercial entre los puertos del Caribe neogranadino con estas islas, ni Santa Marta, Cartagena, Sabanilla o Riohacha aparecen en este listado. Lo que da por entendido que los montos y cantidades de importaciones de Saint Thomas procedente de los puertos de la costa norte de Nueva Granada eran ínfimos, y que por supuesto, la historiografía económica y empresarial colombiana ha querido sobredimensionar, al detallar que el comercio de exportación de los puertos colombianos en las primeras décadas del siglo XIX era de suma importancia. Estas estadísticas demuestran que no era tan así.

La cantidad anual de 2.388, no es una cifra nada despreciable, pues si lo dividimos al año calendario, daría un promedio de siete embarcaciones entradas a Saint Thomas por día cargadas de diversas mercancías. En contraste, de la totalidad de esas naves arribadas, ninguno de los puertos neogranadinos supera la barrera de 24 barcos enviados para esa anualidad. De ahí que, ver la historia desde una

Esta última mercancía, era la que enviaban los “alemanes”, principalmente desde los puertos del Mar Báltico y el Mar del Norte, como Bremen, Oldemburgo y los del Distrito Comercial Hanseático, conformado por Altona y Hamburgo, ya que ellos –por las restricciones impuesta por la Corona española para llevar a cabo actividades de comercio exterior con ciertos países europeos– veían en esta modalidad de distribución la manera más fácil de apaciguar estas limitaciones mercantiles, y así comercializar de manera indirecta con América, que demandaba productos de manufactura, debido a la nula industrialización que se vivía en esos momentos en las Antillas hispanas y el continente (Pacheco Díaz, 2012, p.181; Rodríguez Díaz, 2014, pp.247-250).

Caso similar, podría decirse de la que se recibía de San Bartolomé, antes de que Gustavia –capital de la misma–, posteriormente fuera convertida por los suecos en puerto libre en el siglo XIX* y, ellos mismos, exportaran sus productos hacia el resto de fondeaderos o embarcaderos del continente americano, tanto insular como costero. Francia, por su parte, también

hacía lo mismo desde sus territorios coloniales ultramarinos; es decir, desde las Islas de Martinica y Guadalupe. En conclusión, los comerciantes daneses y demás empresarios que se encontraban allí, como los judíos, en las dos primeras décadas decimonónicas, a nivel hispano, solo recibían en porcentajes significativos efectos precedentes, en su orden, desde Puerto Rico, Santo Domingo y la Capitanía General de Venezuela. Menos del 30 % de lo que recibía esta isla de Dinamarca como comercio de importación hacia 1815 procedía de Colonias españolas, sin embargo, el 28 % era lo que representaba en suma estos tres territorios.

Esta situación era demasiado difícil para controlar por parte de las autoridades locales, pues la administración provincial no tenía la capacidad suficiente en personal, logística y recursos hacendísticos para contrarrestarlo; máxime la gran extensión de zona costera que tenían que cubrir. Eran cientos de miles de kilómetros que unían las costas continentales con los puertos antillanos del Caribe. Muriel Laurent para el caso colombiano, escribe:

“Debido a la intensidad del contrabando, a la extensión de la costa Caribe colombiana y a la cercanía de puertos comerciales como los de Curazao y Saint Thomas, según el administrador en Riohacha, no solo sería necesario un vapor guar-

* Esta isla había sido francesa desde 1648 hasta 1785 cuando se le cedieron a Suecia a cambio de obtener unos beneficios portuarios e impositivos en Gotemburgo, tratado firmado en París en 1784. En 1877 vuelve a ser nuevamente territorio francés debido el pago de una indemnización de \$80.00 francos. La denominación de Gustavia como capital de San Bartolomé, proviene en honor al Rey Gustavo III de Suecia, quien deseaba tener una posesión en el Caribe.

dacostas, sino tres, que se repartirían el trabajo, puesto que nada más para el cuidado desde la costa Guajira hasta Santa Marta se necesitaría uno, y los otros dos, para cubrir la costa desde Santa Marta hasta Cartagena y desde Cartagena hasta Colón. A pesar de esta necesidad, no parece haberse tomado ninguna medida para proveer a las aduanas de un barco más adecuado para la vigilancia de la Costa...” (2008, p.439).

Relaciones comerciales con Santa Marta y el Caribe neogranadino

Después de la obtención de la independencia de muchos países americanos, las Islas Vírgenes danesas se convierten en un bastión comercial importante, en especial para acceder a mercancías que en las nuevas repúblicas no se producían, debido a que los productos manufactureros eran escasos y se requerían para satisfacer las necesidades de la población. La industria era nula, y por tanto, no había materiales y herramientas para la labranza de la tierra, instrumentos de trabajo para las artes y oficios, utensilios del hogar, textiles, ropa, o simplemente alimentos o bebidas*.

En esas condiciones se encontraba la Santa Marta del siglo XIX, que al tenor de Theodore Nichols, en su descripción sombría de la ciudad, se refiere a una “ciudad de aspecto miserable, en la que no había hoteles, residían solo extranjeros y las únicas edificaciones de valor eran la catedral, el Palacio Gubernamental y las residencias de los comerciantes Joaquín de Mier y Juan Fairbanks” (Nichols, 1973, p.155). Los extranjeros residentes impulsaron el comercio exterior e intensificaron el intercambio de diversas mercancías con Francia, Inglaterra, Estados Unidos y las Islas del Caribe, sobre todo, con Jamaica, Martinica, Aruba, Curazao y Saint Thomas. Como resultado, a partir de 1836, se reactivó la vida económica de la ciudad, lo cual se vio favorecido por el inicio de la navegación a vapor a través del río Magdalena, la constitución de la compañía de vapores de Santa Marta, el mejoramiento de las vías de comunicación con el río Magdalena y la consecuente demanda de predios para el montaje de bodegas y pulperías** (Alarcón, 1962, p.179; Vilorio, 2000, p.7; Elías-Caro, 2008, pp.62-65).

A partir de 1824, ya establecido el

* De igual manera, lo hiciera Inglaterra pero desde Jamaica, Holanda desde Curazao y Francia desde sus colonias en el Caribe. Véase en Kaufmann (1967). E incluso Prusia (Alemania) desde Charlotte Amalie, como lo detalla Körner (1968) y Schröter (1995, pp.91-102).

** La pulpería era una tienda donde se comercializaban distintos tipos de productos, especialmente víveres y abarrotes en general. Para el montaje de una pulpería, de acuerdo con los protocolos notariales, debía pagarse una fianza que consistía en un depósito de dinero que se hacía ante la administración provincial.

nuevo régimen republicano*, se aprecia un incremento progresivo y considerable en los registros de los movimientos portuarios. La documentación encontrada en los archivos permite establecer la situación de la balanza comercial, no solo para las actividades propias de la Provincia de Santa Marta, sino en general, para la Nueva Granada**. El comercio exterior de la nueva Administración movilizaba productos procedentes de distintas partes del mundo♦. Los movimientos portuarios de Santa Marta frente a otros puertos del Caribe neogranadino reflejan claramente que entre 1830 y 1860 este fue el principal centro importador del país como lo evidencian Theodore Nichols (1973) y Jacques Aprile-Gnisset (1995, p.191), quienes en sus trabajos comparativos con Barranquilla (Sabanilla) y Cartagena sobre los recaudos aduaneros especifican que entre las anualidades de 1848 y 1859, Santa Marta siempre estuvo por encima de estas dos ciudades, y por su puerto, entraba y salía más del

70 % de la mercancía del país; hasta hubo bienios que superaron el 80 %, como se ilustra en la siguiente Tabla 1.

Por otra parte, de las estadísticas obtenidas en las guías de importación de Santa Marta entre 1824 y 1860, muestran que el 46 % de los movimientos portuarios de entrada de mercancías correspondía a productos procedentes de la isla caribeña de Jamaica. Ello evidencia que esta Antilla mayor era el principal socio comercial de la Nueva Granada♦ –lo cual, por cierto, era así no solo durante la primera mitad de la centuria, sino incluso desde el siglo XVIII, especialmente a causa del contrabando entonces existente entre ambos territorios–. Esta apreciación es confirmada por las investigaciones que han publicado los historiadores Anthony Mcfarlane (1975, pp.69-116; 1997), Gustavo Bell Lemus (1991; 2006, pp.123-143), Jorge Elías-Caro (2008, pp.146-179; 2009, pp.85-124.; 2010, pp.328-354) y Ernesto Bassi (2015).

Después de Jamaica, de los centros portuarios del Caribe y Europa de

* En este sentido, se empieza a vislumbrar decretos y leyes que benefician las actividades portuarias y el comercio exterior en general.

** Esta documentación se encuentra detallada en especificidades como fecha de arribo o de salida de la embarcación dependiendo la condición en la que se encuentre, tipo de embarcación, nombre del capitán del barco, bandera, destino si es de salida o procedencia si es de entrada, tipo de mercancía, cantidad de mercancía y en algunos casos, dichos registros presentan ciertas observaciones.

♦ Para la internación de las mercancías hacia los territorios de la Nueva Granada, el Gobernador de la Provincia, debía autorizar mediante guía el ingreso de los artículos importados, sin importar el destino nacional o parte del país.

♦ Jamaica como colonia británica era la bodega comercial de Inglaterra en el Caribe, que le permitía no solo introducir los efectos producidos industrialmente en esta Nación a los territorios bajo dominación española, sino también, recibir los efectos que las colonias 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 existían, entre las dos naciones europeas.

Tabla 1. Recaudos de aduanas en los puertos del Caribe neogranadino, 1855-1859

Años	Santa Marta	%	Cartagena	%	Sabanilla	%	Total
1848-49	341.275	81 %	70.520	17 %	10.965	3 %	422.760
1855-56	714.032	77 %	64.210	7 %	153.481	16 %	931.723
1856-57	686.641	77 %	52.228	6 %	154.273	17 %	893.142
1857-58	545.242	78 %	68.379	10 %	85.567	12 %	699.188
1858-59	494.295	73 %	97.525	14 %	85.363	13 %	677.183

Fuente: Cálculos propios según Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, Banco Popular, 1973. También de Jacques Aprille-Gniset, *La ciudad colombiana. Siglos XIX y XX*. Barranquilla. Ediciones Paideia Ltda., 1995. p.191

donde llegó el mayor número de navíos, balandras, goletas o bergantines, fue precisamente de Saint Thomas con el 13 %. Aunque se debe tener en cuenta que Jamaica como colonia británica era la bodega comercial de Inglaterra en el Caribe, que le permitía no solo introducir los efectos producidos industrialmente en esta Nación a los territorios bajo dominación española y, después de 1820 republicanos, sino también, de recibir los bienes que las colonias 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 existían entre las dos naciones europeas, que después de la firma del Tratado de Libre Comercio suscrito entre “La Gran Colombia” y Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, convenido el 23 de mayo de 1825 (que tuvo por denominación *Tratado de Amistad, Comercio y Navegación*), las relaciones con esta potencia económica se incrementó, hasta el punto que aparte de Kingston y Port Royal, también llegaron mercancías directamente desde Inglaterra,

esencialmente de los puertos de Liverpool y Londres, con el 8 % y el 3 % respectivamente (Elías-Caro, 2008, pp.1-23; 2010, pp.328-354).

De los puertos franceses se introdujo el 13 % de Bordeaux y el 5 % de Le Havre (Elías-Caro, 2008, pp.1-23; 2010, pp.328-354). De acuerdo con el Consulado General de Francia en Bogotá, las únicas mercancías que entraban al puerto de Santa Marta eran las siguientes: tejidos de algodón, lana, lino o cáñamo; muebles y utensilios de oro, plata, plomo y cobre; hierro blanco; frutas secas y comestibles; sombreros de toda clase; velas, lozas, vidrios, sedas, joyas, encajes, plumas de adorno, abanicos; lámparas, espejos, paraguas; botas, zapatos, cueros trabajados; muebles de casa; perfumería y artículos de confección (Lafitte, 1995, p.149). Para ello, debe tenerse en cuenta que, el incremento de importación de efectos procedentes de este país europeo, en parte se debe a que en 1826, la República de Colombia y el Gobierno de Francia, también firmaron un Tratado de Libre Comercio (Elías-Caro, 2009, pp.213-232; 2014, pp.1-19).

Por su parte, de los puertos estadounidenses, tres presentan preponderancia, que por coincidencia todos tienen el mismo porcentaje de intromisión de mercancías hacia la antigua Gobernación de Santa Marta, en especial de aquellos que conectan al país norteamericano con el mundo Atlántico, por ende, con el Caribe. Estos son Boston, Filadelfia y Baltimore, los tres con el 3 % cada uno. En esta parte, se debe tener en cuenta que las relaciones con este país desde bien temprano se instaura la República de Colombia, y de ahí sus estadísticas; máxime que con ese país también se suscribió un tratado de libre comercio, de navegación y relaciones internacionales denominado “Convención General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio”, firmado entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, el 26 de marzo de 1825 (Elías-Caro, 2009, pp.213-232; 2014, pp.1-19).

De los puertos de ascendencia hispana con los cuales la provincia samaria sostuvo relación comercial en la época bajo dominación española, como los de Cuba, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Caracas, entre otros, solo entre 1824 y 1860, la ciudad zuliana de Maracaibo tuvo una ponderación sobresaliente. Este puerto venezolano se reportó con el 3 % del total de lo introducido por Santa Marta. Es extraño que otros puertos grancaribeños de suma importancia para la historia regional hubiesen desaparecido de estos indicadores. Verbigracia de

ello, La Habana y la holandesa de Curaçao, islas con las cuales la Provincia en la Colonia mantuvieron relaciones comerciales y de cierto dinamismo en la actividad portuaria, pero que con la entrada del establecimiento de las nuevas repúblicas perdieron importancia (Cwik, 2010, pp.281-311). En este lapso, ninguno de estos puertos antillanos o continentales obtuvo siquiera el 1 % de los barcos mercantes que ingresaron a la plaza samaria.

Así las cosas, del total de las mercancías entradas por el puerto de Santa Marta en estos 50 años estudiados, del imperio británico se importó el 57 %, de los puertos franceses el 18 %, de las Islas Vírgenes Danesas (Saint Thomas) el 13 %, de los Estados Unidos el 9 % y de la región marabina (Venezuela) el 3 % restante*. Vemos que Saint Thomas jugó un papel importante en el comercio de importación para Santa Marta, que después de 1832 se convierte en el principal puerto de Nueva Granada.

Los comerciantes samarios adquirirían allí la mercancía, como puerto libre, que luego introducían de manera formal e ilegal. Aunque el hecho de que en menos de cuatro años, Colombia suscribiera cuatro tratados internacionales de tipo mercantil, como se mencionó (con Estados Unidos e In-

* Cálculos del autor, basados en el estudio de las guías de importación. AHMG Fondo Cajas Departamentales, cajas de 1824-1860, Santa Marta.

glaterra en 1825, con Francia en 1826 y con los Países Bajos en 1828), eso le restó oportunidades comerciales a Saint Tomás, Saint Croix y Saint John, y en parte, la decadencia comercial con estas islas danesas. No obstante, así fueran zonas libres para la distribución de mercancías en el Caribe, los datos que reseñan las guías de importación halladas en el Archivo Histórico del Magdalena y en el Archivo General de la Nación en Bogotá no daban para superar las que procedían de otros países de Europa con las que se firmaron este tipo de convenios internacionales de naturaleza mercantil (Inglaterra y Francia, 57 % y 18 % versus 13 % de Dinamarca), con excepción de Estados Unidos y Holanda (Dinamarca 13 % versus 9 % y 0 % de Estados Unidos y Curazao, respectivamente). Lo anterior, sumado a que producto de lo anterior, se dio la abolición de los Derechos de Diferencia por las Importaciones (Fisher, 1988).

Lo curioso del asunto es que, a pesar que Willemstad (Curazao) y Gustavia (San Bartolomé), se habían declarado también como puertos francos –por parte de los holandeses y suecos respectivamente– en el siglo XIX, al igual que Saint Thomas y Saint John, estos no aparecen en las estadísticas de importación para la antigua Gobernación de Santa Marta; empero a que, con los Países Bajos, de igual manera, se firmó un Tratado de Libre Comercio en 1828, como también se estableció una representación diplomática de

Holanda de tipo comercial en la ciudad, pero, nada de ello tuvo los fines esperados.

Caso contrario, sí lograron tener los consulados de Inglaterra, Francia y Estados Unidos, que desde bien entrada la década de 1820 ya funcionaban en este puerto y promovieron de forma masiva los negocios de exportación e importación (Elías-Caro, 2008, pp.62-65 y 2010, pp.328-354). Lo que da como soporte que, de estas islas, solo se mantenían unas relaciones mercantiles de tipo informal y ligadas a actividades de contrabando. Tal como lo afirmó, Joaquín Vilorio (2005): “Suecia organizó su colonia o posesión como un puerto neutral para el comercio con Estados Unidos y las colonias españolas. San Bartolomé servía de escala a los contrabandistas y a los corsarios, así como de asilo o refugio a varios patriotas”. Tema que para el caso de Curazao, el historiador austriaco Christian Cwik (2010, pp.281-311), pone de manifiesto para Santa Marta y Riohacha con las redes de judíos sefarditas residentes allí y los contrabandistas locales desde finales del siglo XVII hasta el XIX.

Según Magnus Mörner (1965, pp.317-332), parafraseando a Michael Zeuske (2003, pp.209-210), indica que el funcionario sueco Carl Ulrich Von Hauswolff, cuando estuvo en San Bartolomé laborando para el gobierno colonial en esa isla, en sus memorias escritas en el siglo XIX, deja ver

claro que el puerto de Gustavia tenía la misma función, aunque en menor proporción, que Saint Thomas para Dinamarca, Curazao para Holanda y Jamaica para Inglaterra, pero que esta última tenía el predominio comercial para Nueva Granada. Muriel Laurent (2008, p.127) en su libro sobre el contrabando en Colombia en el siglo XIX con estas islas caribeñas, lo trata en demasía. Igualmente Marco Palacios y Frank Safford (2002), cuando escriben:

“... antes de 1850, el comercio de importación se hacía en gran medida con las colonias europeas en las Antillas, especialmente con Jamaica y, en menor medida, con Saint Thomas y Curazao. Dicho patrón se había impuesto en la forma de comercio de contrabando a fines de la Colonia y se había reproducido durante los años de la Independencia, debido a las incertidumbres comerciales...” (pp.323-324).

Joaquín Viloría, sobre el comercio ilícito con Gustavia, afirma que los empresarios del Caribe neogranadino, (en especial los de Santa Marta: Joaquín y Manuel Julián de Mier, Evaristo de Ujueta, José de Múnive y Mozo, entre otros) con algunos comerciantes, políticos y militares suecos, como el Conde Federico Tomás Adlercreutz, hicieron de estas actividades nada formales un gran negocio:

“... A partir de allí, San Bartolomé, fue centro de atención debido a la dudosa legalidad de muchas de sus operaciones comerciales. No obstante, estas dinámicas fueron de gran importancia para los comerciantes de la región y gran fuente de apoyo para los insurgentes que luchaban por la independencia de los territorios dominados por las grandes potencias de aquel entonces...” (Viloría, 2005).

Los bienes más representativos que se importaron por los muelles de este puerto “grancolombiano” y después neogranadino fueron, como primera medida, las materias primas para la industria textil y los textiles como tal, efectos estos que representaron el 18 % de lo introducido. En dos trabajos publicados anteriormente por parte del autor de este ensayo, en 2008 y 2010, entre los principales productos que se importaron de las Islas del Caribe, están las platillas de hilo escocesas y de Hamburgo –estas últimas llegadas desde Saint Thomas con las mercancías que los prusianos introducían a esa Isla– (Zeuske, 2003; Pacheco Díaz, 2012), hilo con carrito, ponchos y fulas de color violeta, muselinas, piezas de pana y grin, cajas de hilo, piezas de paño mahonés y botones de cascabel. De igual forma, se importaron otros efectos de la misma rama que corresponden al 8 % de lo introducido; es el caso de los tejidos de algodón y las mantas de lana. Con relación a los artículos de uso

personal, estos representaron el 13 %. Como ejemplo de estas mercancías importadas se encontraron los trajes finos, las medias, los quimones y los pañuelos (Elías-Caro, 2008, pp.1-23; 2010, pp.328-354).

Hasta ahora se nota que la industria textil para el Caribe colombiano era nula, todo debía importarse. Del total de las mercancías ingresadas al país por Santa Marta, el 39 %, de alguna u otra manera, se relaciona con este tipo de actividad fabril; lo que indica que en la centuria decimonónica, internamente, esta industria era “des-tartalada” y poco competente por sus elevados costos de producción y altos precios. Incluso la protoindustria textil neogranadina del siglo XVIII, en estos menesteres no fue la mejor

y dentro de la estructura de mercado, en la relación oferta-demanda y precio, esta no alcanzaba para cubrir las necesidades que estaba exigiendo el mercado para consumo local (Guerra Vilaboy, 2000).

Al continuar con la relación de mercancías importadas por Santa Marta en la etapa que nos ocupa. Además de textiles, por el puerto ingresaron diversos productos que, considerados de conjunto, representaron el 61 % del total. Las principales mercancías que se importaron desde Saint Thomas por el puerto samario en el siglo XIX fueron clasificados en seis grandes categorías a saber (ver Tabla 2).

Ahora bien, para tener ciertos parámetros y de manera comparada

Tabla 2. Porcentaje y tipo de mercancías ingresadas desde Saint Thomas y otros puertos a Santa Marta en el siglo XIX

Alimentos (10 %)	Bebidas (12 %)	Herramienta y utensilios para el hogar (14 %)	Artículos de uso personal (13 %)	Insumos para la industria textil y textiles (26 %)	Mercancías varias (25 %)
Cebollas, harinas, aceite de almendras, flanes, quesos, clavos de olor, aliños, vinagre, pimentas, garbanzos, canela, encurtidos y aceite de bacalao.	Barriles de cervezas, botellas de vino tinto y blanco, cidras, ginebra, aguardientes y ron.	Platos, vasos, juegos de lozas y de vidrios surtidos, copas, pocillos, jarros, saleros, tenedores y cuchillos de mesa de diferentes tamaños y presentaciones, candelabros, licoreras de plata, tijeras, navajas, machetes, limas, hojas de lata y sables.	Trajes finos, medias, quimones, pañuelos, pijamas, pomadas, jabones, cremas, sombreros y peinetas.	Platillas de hilo escocesas y de Hamburgo, hilo con carrito, ponchos y fulas de color violeta, muselinas, piezas de pana y grin, cajas de hilo, piezas de paño mahonés, botones de cascabel, tejidos de algodón y mantas de lana.	Hierro, cebo, papeles, libros, cajas de pintura, hebillas para sillas de caballo, alfombras, mancillas diamantadas.

Fuente: A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824 - 1860. Carpetas varias. Santa Marta; A.G.N. Fondo Gobernación de Santa Marta. Guías de Importación. Varios años. Bogotá.

dimensionar la realidad histórica y económica regional grancaribeña, el comercio de Saint Thomas fue próspero hacia otros espacios hispano-americanos; como ejemplo, puede mencionarse el caso venezolano que, para 1827 las relaciones portuarias de Saint Thomas más importante estaban dadas con Puerto Cabello, de los cuales del total de importaciones que ingresaban a esa isla, el 41,4 % procedían de allí, y el 31,9 % de mercancías que recibía este puerto de Venezuela por exportaciones venían de esta antilla danesa (Walter, 1982, p.154); es decir, pese a que en ese año aún estaba instaurada la República de Colombia, los puertos “grancolombianos”, que correspondían a la Nueva Granada, frente a Saint Thomas estaban en déficit comercial, mientras que para los del lado venezolano no puede decirse lo mismo, ya que Puerto Cabello tenía un superávit del 9,5 % sobre esta isla colonial europea.

En unos estudios realizados por el historiador danés Erik Gøbel (1990, pp.103-131; 1994, p.162) y la Mexicana Argelia Pacheco Díaz (2012, p.87), dan cuenta de la cantidad de barcos entrados a Saint Thomas entre 1821 y 1864, en los que desde el porcentaje de ingreso de navíos, balandras o bergantines al puerto de Charlotte Amalie, solo cinco países registran el 99 % de las banderas a las que estaban registrados estas embarcaciones, siendo Inglaterra la de mayor ponderación con el 42 %, se-

guida de Dinamarca con el 24 %, España con el 16 %, Estados Unidos con el 11 % y Francia con el 6 %. Como puede apreciarse, no obstante ser una investigación de casi media centuria, las series de tiempo de largo plazo ilustrada por estos investigadores demuestran que Colombia o Nueva Granada, no aparece allí en esos registros. El 1% restante, aparece denominado como otros, donde por lógica, son los que vienen ya de países independizados como México, algunos de Centro América, Colombia (Nueva Granada, Venezuela e Istmo).

En contraposición, la calidad, tipo de mercancía y peso de la misma por toneladas métricas, registró unos indicadores en porcentaje muy diferente. Así, el país que exportó con más peso en mercancías desde sus puertos hacia Charlotte Amalie, durante ese mismo periodo de 43 años, fue los Estados Unidos con el 29 %, seguido de Inglaterra, como segundo, con 23 % de tonelaje; y en su respectivo orden Dinamarca (16 %), Francia (12 %) y España (7 %). Estos cinco países en conjunción aportan el 87 % del total del peso en tonelaje importado, mientras que el 13 % restante lo que se deriva de los otros puertos.

Esto tiene una explicación, los bienes importados por Saint Thomas de Estados Unidos o Inglaterra, eran más de materiales pesados elaborados en hierro o de aleaciones de este, principalmente machetes, palas, azadones,

hachas, máquinas para hilar y equipo textil, imprentas de tinta y otros equipos especializados de la época, al igual que bebidas alcohólicas tipo escocesa. Por su parte, de Francia eran más telas, bordados, lencería, botones, elementos de uso personal y para el hogar, juego de comedor, locería y coñac. Mientras que de los que se menciona como España, tiene que ver con los productos agrícolas que enviaban de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, en especial, como el tabaco, el cacao, el café, el azúcar y los subproductos derivados de estos como el ron, la melaza y el papelón. La isla de Saint Thomas no tenía industria y todo lo importaba, para después reexportarlo por vía legal o de contrabando hacia el resto de América.

De las embarcaciones con bandera danesa que aparecen en los registros que comerciaban con los puertos del Caribe neogranadino Muriel Laurent (2008, pp.345, 499) pone de presente una relación de decomisos que se hicieron en Colombia desde 1851 hasta 1886 y en la que el bergantín danés denominado *Ida* fue apresado varias veces, siendo la más importante en 1877, por lo cual pagó una multa, pero sin monto conocido. Otras embarcaciones con registro de Dinamarca que surcó por el puerto de Santa Marta durante varias décadas fue la goleta designada como *El Tigre* y el bergantín *El Vigilante* (Elías-Caro, 2008, p.13). Por su parte de las naves de bandera nacional colombiana que iban hasta

Saint Thomas para traer mercancías se encuentran las goletas *La Unión* y *Los Tres Hermanos* –capitaneada por Juan Levince–, el bergantín de nombre *Manuel* y las fragatas *La Elisa* y *La Gran Marina* (Elías-Caro, 2008, p.13).

En el mes de octubre de 1821, es apreciable un incremento acelerado de movimientos portuarios en la bahía de Santa Marta, que totalizaron 30 operaciones de entrada y 28 de salida. En este año, del puerto partieron 20 goletas, cuatro balandras, tres bergantines y una polacra; y entraron las mismas cuatro balandras, dos bergantines, una polacra y 23 goletas. El 27 % de las entradas correspondió a goletas nacionales que transportaban tropas militares republicanas y tropas exiliadas por el “Libertador Presidente”*; y el 73 % restante correspondió a naves de bandera americana, inglesa, danesa y una argentina, que cargaban mercancías varias, fundamentalmente bienes para el consumo colombiano, tales como tabaco, harina, azúcar, vino tinto, vino de malaguay, aceite, arroz, vestimentas o uniformes militares y víveres en general.

Algunas de las narraciones que nos legaron los viajeros de la época dan cuenta del subregistro existente de los movimientos portuarios procedentes

* A.G.N. Sección República. Gobernaciones. Gobernación de la Provincia de Santa Marta. Tomo I. Rollo 386. Bogotá D.C. Registros 1-2, Folios 3-5.

de –y con destino a– Francia, Inglaterra, Jamaica, Saint Thomas, Curaçao, entre otros. Tal es el caso, por ejemplo, de las crónicas de viajes del antioqueño José Manuel Restrepo*, quien, al huir de los ejércitos realistas y llegar camuflado a Santa Marta, para luego salir del país con destino a Jamaica, relata que, entre noviembre de 1816 y junio de 1817, a la ciudad llegaban barcos del extranjero todos los días que cargaban, incluso, caballos de exportación:

En la casa de Doval encontré a don José María Carrasquilla que venía de Cartagena, e informándome con él, me dijo que en aquella plaza no había oportunidad para pasar a Jamaica, porque los barcos eran muy raros, y que a Santa Marta venían buques todos los días.

El 28 salía un barco para Francia y S. me dijo que sí quería irme en él y evitar los riesgos, que pudiera haber en la demora. Yo no me resolví, por ser a tanta distancia de mi familia y creer que no tardaría el buque para Jamaica.

Por fortuna el 1º de diciembre debía salir para Kingston el bergantín Lord Rodmey, y de acuerdo con el capitán Bowrky se dispuso por Sáenz todo lo necesario para el viaje (Restrepo, 1936).

* José Manuel Restrepo fuera de ser caudillo, fue Ministro de Simón Bolívar e importante historiador.

Estas entradas ilegales se pueden evidenciar en los Archivos Históricos al hallar un sinnúmero de registros de embarcaciones como en lastre. Es decir, de tres a cinco naves que entraban en caravana al puerto el mismo día y de origen, uno solo declaraba la mercancía en los fondeaderos de la bahía samaria y los otros bajo esa modalidad de atraque. De solo pensar que de Liverpool, Londres, Le Havre, Bordeaux, Boston, Filadelfia, Baltimore, San Bartolomé, Curazao, Maracaibo y por supuesto, Saint Thomas, se va a realizar un viaje tan largo en millas náuticas y de varias semanas de duración para llegar a Santa Marta –con la logística y el menaje que eso implica para la manutención de la tripulación–, y solo cargar agua de mar en sus bodegas es un exabrupto. Económicamente hablando, en términos financieros y/o rentables, eso no tiene “pie ni cabeza”, ya que no habría beneficio alguno para los armadores o propietarios de las naves, ni para los tripulantes, pues aparte del viaje tan largo de venida, nuevamente debían irse en lastre a su lugar de destino, pues no parece necesario que aportemos nuevos elementos a los que hemos aducido en varias oportunidades para demostrar que la bahía de Santa Marta era básicamente un puerto dedicado a las actividades de importación, no así a las de exportación.

Las pocas salidas de mercancías por este puerto, al igual que el de Riohacha, el historiador noruego Steinar

Saether (2002) lo sentencia tácitamente de la siguiente manera:

“... El contacto con extranjeros mediante el comercio con las colonias francesas, británicas, holandesas y danesas de las islas del Caribe acentuaba todavía más el carácter desordenado de las provincias de Santa Marta y Riohacha, al proporcionarles contactos comerciales fuera del sistema de monopolio español. Con el establecimiento en la segunda mitad del siglo XVII de las colonias europeas de las Antillas Menores empezaron a predominar las plantaciones de azúcar y a desarrollarse un sistema de producción intensivo y especializado que requería la importación de productos básicos como carne y madera. Por su parte, las costas del norte de Suramérica, en general, y las escasamente pobladas provincias de Santa Marta y Riohacha, en particular, podían proveer estos bienes en abundancia. Con el intercambio de ropas, trigo, licor y esclavos, todos los segmentos de la población participaban en el comercio de contrabando. Este sector de la economía local sobrepasaba al legal proporcionalmente siete veces, según estimativos realizados (Grahm, *The Political Economy*). Desde el punto de vista de los españoles peninsulares, este tipo de comercio minaba el sistema mercantil y mermaba los

recursos financieros de la corona” (pp.43-44).

Con la complicidad de los funcionarios aduaneros del puerto los tres o cuatro barcos que se dejaban de declarar era que se hacía el contrabando que durante muchos años fue el mecanismo de supervivencia de la plaza samaria, en la que estaban involucrados no solo los empleados de la aduana, sino de la administración pública provincial y hasta el obispo (Grahm, 1985; Saether, 2002; Laurent, 2003 y 2008; Ripoll, 2006, pp.150-170).

Aparte del contrabando, la corrupción en los empleados públicos de la provincia samaria, como en otras partes de América en la primera mitad de siglo XIX fue una generalidad (Moutoukias, 1988; Elías-Caro, 2009, pp.213-232; 2015, pp.1-27; Laurent, 2003; 2008). Según los funcionarios de la Intendencia José Landa y José María del Castillo, la forma en que se recaudaban los fondos de la hacienda pública era tan impropia y atentaba de forma tan ostensible y deliberada contra las arcas provinciales y los intereses morales de una sana administración, que podía ser considerada como una expresión de vil corrupción. Por esta razón, el 18 de junio de 1824, escribieron una carta al Administrador de la Aduana de Santa Marta sobre las obligaciones que tenía esta entidad de reportar la cartera, los empréstitos departamentales y el destino de los ingresos recaudados; y concluyeron:

Ya la intendencia ha examinado la deuda del gobierno que en diferentes documentos gravita contra las ventas públicas de este departamento y clasificado el reintegro en consideración a las circunstancias en que se halla el erario a las órdenes del gobierno, por amortizar la deuda departamental, y las diversas condiciones con que esta se ha resuelto.

Señores el exacto cumplimiento de cuanto queda ordenado, hago a Usted responsable que de la oficina de Aduana que maneja tengan su más exacto y puntual cumplimiento*.

Una vez atacada en su raíz la malversación de fondos y corregida la forma de cancelar los tributos por concepto de importación y almacenaje de mercancías, y en previsión de un auge de las actividades comerciales internas y externas, las autoridades introdujeron importantes modificaciones en el funcionamiento, la dinámica y el manejo de las estrategias portuarias, tal y como estas se habían venido desarrollando hasta principios de 1824. Después de varios años de caos asociado a las luchas independentistas, se logró restablecer la normalidad jurídica, política y administrativa, con lo cual se crearon las condiciones necesarias para el fomento del comercio legal.

* Fondos Cajas Departamentales, Caja 4, Carpeta 2 de 1824. Folio 182.

Aunque con la entrada de Barranquilla como puerto principal de Colombia después de 1870, las actividades del *foreland* samario se ven reducidas a su mínima expresión. No obstante, las relaciones mercantiles de Barranquilla, de paso ya por la entrada de los nuevos vapores que surcaban por el río Magdalena, abrieron las fronteras universales del Caribe suroccidental hacia nuevos destinos desde este puerto en auge. Tal como lo señala Antonino Vidal (2014) en una reseña crítica al libro de Argelia Pacheco *Relaciones comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867*, se abrieron a mercados amplios, de manera semanal o quincenal, sobre todo el alemán, en que por ruta marítima para llegar a Bremen, Hamburgo, Altona o los de la Baja Sajonia como Oldemburgo, Charlotte Amalie fue punto obligado de llegada y salida de estas embarcaciones, desde Colombia hacia Europa o viceversa, trayendo consigo no solo mercancías sino mi-grantes hanseáticos, italianos, franceses y judíos sefarditas.

Extranjeros estos que a finales del siglo XIX fueron los que coadyuvaron a conformar el entramado socioeconómico que se forjó en esa época en el Caribe colombiano. En esa misma tónica y bajo las mismas circunstancias de reseña crítica de la obra, lo especifica Rodríguez Díaz (2014), en la que además deja ver entre líneas una especie de *entrepôt* comercial y portuario, en los que, Saint Thomas y

Saint Croix, en los intereses mercantiles de los prusianos en la región*, hacían parte del mismo circuito económico**.

Corredor empresarial que en el decenio de 1860 decayó considerablemente por el conflicto alemán-danés que diera inicio hacia 1865-1867 —en los límites del lado derecho del río Elba—, en los que Puerto Rico de forma inmediata presentó grandes señales de quebrantos mercantiles, lo que afectó su economía y el comercio internacional (Zeuske, 2003). Efecto que también repercutió en otras esferas de América, tal como lo demuestran para Maracaibo, Germán Cardozo Galué (1991, pp.20-21; 2013), primero para el periodo comprendido entre 1830-1860 y después para 1870 y 1900; así como Catalina Banko (2015). Para el

resto de puertos venezolanos lo hace Herwig (1991) y Walter (1991, p.34). De igual manera, para Costa Rica, lo pone en evidencia Gertrud Peters (2015).

De estas migraciones, aparte de los negocios que quedaron, los matrimonios entre caribeños y europeos fueron *pan de cada día*. De esas uniones hogareñas nacieron los principales tejidos productivos, las redes familiares empresariales, los circuitos comerciales y las cadenas portuarias que, aún en muchos de los casos, se mantienen vigentes. Steinar Saether (2002), al respecto, en su libro: *Independencia e Identidades en Santa Marta y Riohacha, 1750-1850*, cuenta que desde fines del siglo XVIII, cuando marineros y mercaderes británicos, holandeses y daneses visitaban la plaza samaria, se registraron matrimonios en el mismo periodo que incluye hombres de países protestantes (p.99).

Para el caso de los mercaderes alemanes que invirtieron mucho en el mundo Atlántico y el Caribe en general, Christian Degn (1974) y Jan Hüsgen (2015) ponen como ejemplo a los Schimmelmans. Para el caso colombiano, podría citarse a Justo de La Espriella Navarro, cuñado del empresario cartagenero Rafael del Castillo, quien desde muy joven se había ido de Cartagena para radicarse en New York (Estados Unidos), país en el que se dedicó a la venta de mercancías. Se casó con Catalina Riensch, oriunda

* Pese a la importancia que tenía para Alemania comerciar con América y el Caribe, sus exportaciones hacia esta parte del mundo en el siglo XIX nunca superó el quinto puesto, con excepción de 1823. Por tanto, también esta situación puede estar dimensionada si no hacen los comparativos del caso (Zeuske, 2003).

** Coincidiendo con lo expuesto, ya referenciado anteriormente, por Michael Zeuske (2003). Aunque este autor deja claro que para el caso de las Antillas el comercio alemán fue grande hasta los años 60 del siglo XIX, mientras que para Tierra Firme solo hasta los años 30, producto de los TLC que suscribieron las nuevas repúblicas con Inglaterra, Francia, Holanda y Estados Unidos, que hizo aminorar la cosa debido a que estas potencias enviaban sus mercancías de manera directa, por ser imperios económicos industrializados, cosa que nunca pudo hacer España, por eso la posibilidad que tenían las casas comerciales de enviar los efectos por intermedio de Saint Thomas hacia América, como primer punto de encuentro, y en menor medida de la isla de San Eustaquio en el archipiélago de Barlovento, antilla menor holandesa.

de Hamburgo (Prusia), y con la que proveía de efectos a sus coterráneos cartageneros, pero también a otros mercados. Este empresario enviaba para el Caribe colombiano barriles de harina, cuñetes de azúcar, tarros de mantequilla, jamones y tabaco originario de Virginia. Para los 1860, estableció un negocio de comisiones, y sirvió de garante para que su cuñado Rafael del Castillo no requiriera de intermediario en los giros de dineros y de mercancías, de préstamos y letras de los establecimientos comerciales consignatarios en el exterior; hechas en principios de esta década desde Saint Thomas, pero que después del cambio de las dinámicas mercantiles internacionales y de las rutas marítimas, desde otras casas de comercio localizadas en Londres y Manchester (Inglaterra), New York (Estados Unidos) y París en Francia (Ripoll, 2000, p.11).

En el periódico *El Porvenir* de Bogotá en 1857, la compañía alemana “Simmonds, Edwards y Cía.” que procedía de Saint Thomas que montó negocios en Santa Marta, Ciénaga y Fundación, publicó un mensaje en el que anunciaba las buenas noticias de la migración alemana a la región magdalenense con el fin de hacer provecho de los recursos y hacer a la zona más industrial, así:

“Señor: Tenemos el honor de poner en vuestro conocimiento que en el bergantín oldem burgués “Active”

que procede de Hamburgo, fondeó ayer en este puerto, han venido en perfecta salud cien individuos alemanes, entre hombres, mujeres y niños, contratados por nosotros para colocarlos en establecimientos agrícolas, y destinarlos a otros servicios u ocupaciones industriales en esta ciudad y en la Villa de la Ciénaga. Simmonds, Edwards y Cía”*

En esos mismos términos pero 29 años después, el alemán Charles Hauer Simmonds, quien tenía casas comerciales en Saint Thomas y en la plaza samaria a la vez, en el periódico *La Voz* de Santa Marta, publicó otro anuncio de prensa en el que daba a conocer tales migraciones:

“Charles Hauer Simmonds, súbdito alemán,... A su iniciativa se debió en parte el cultivo del tabaco, del café y del algodón,... para lo cual hizo venir una colonia de familias alemanas, en condiciones ventajosas sobremanera, tanto para los inmigrantes como para nuestro país...”**.

Es en este sentido que, María Teresa Ripoll (2000, pp.7-8) aduce que ciertos empresarios del Caribe colombiano siguiendo la senda iniciada por los

* Periódico *El Porvenir*, No. 110. “Variedades. Inmigración. Santa Marta, septiembre 16 de 1857”. Bogotá, 20 octubre 1857.

** Periódico *La Voz*, No. 48. Santa Marta, 25 diciembre 1886.

primeros comerciantes nativos que vivieron a finales del dieciochesco y a principios del siglo XIX, y viendo ya que el comercio español, por la ruptura colonial, había colapsado, se abrieron otros circuitos comerciales fuera del transatlántico hispano, originando unas redes comerciales legales e ilegales con otros espacios geográficos más allá de la lengua castellana. Aquí, por vía de contrabando, es cuando se reactiva el comercio de importación y se refuerzan las relaciones mercantiles, en primer grado con Jamaica, y como segunda medida con Saint Thomas y Curazao, coyuntura que cambia después de 1860 con la entrada de las rutas marítimas con vapores por las que se establecieron contactos de manera directa con los centros empresariales europeos, especialmente con las casas comerciales alemanas, británicas, francesas, y en Norteamérica con los Estados Unidos, mercados externos que en pocos años tomó fuerza y representó la mayor participación de las actividades mercantiles a nivel internacional (Ripoll; 2000, pp.7-8; Laurent, 2008). Ante eso, Antonino Vidal (2014) nos dice:

Sabanilla en 1870 pequeño fondeadero de la costa colombiana en la ruta de Cartagena y Colón, se enviaba tabaco a Bremen y Hamburgo, llegaban vapores que unían en línea semanal y quincenal a Mayagüez, Ponce, Santiago de Cuba, La Habana, Curazao, Colón, Puerto Limón, Cap. Haitiano,

Jamaica, etc. Además donde pronto se estableció una pequeña pero pujante colonia alemana que llevó a la joven república neogranadina su empuje y pragmatismo industrial (p.2).

La política económica internacional prusiana, y más la diplomática, con el discurrir de la centuria decimonónica concretó la designación de cónsules en los principales puertos de América Latina, en donde había vapores que establecían conexión con Europa, y en la que por supuesto, a finales del siglo XIX, Barranquilla y Santa Marta no fueron la excepción (Walter, 1991; Zeuske, 2003; Cardozo, 2013). Especialmente para café y tabaco para ambos puertos en común, y banano y cacao, para el segundo de ellos. Dichas rutas marítimas, se enlazaban con Saint Thomas como punto obligado del trayecto, por ser puerto franco, y de ahí hacia los Estados Unidos, Francia, Alemania e Inglaterra (Vidal, 2014, p.2). En Santa Marta, para aprovechar esa coyuntura de relaciones económicas internacionales, sobre todo con Alemania e Inglaterra, se constituye una empresa por Edwards Simmonds, Pedro Fergusson y Jacobo Henríquez, mediante contrato y escritura pública fechada el 4 de junio de 1856, la cual tenía por objetivo explotar plantaciones de tabaco en los terrenos denominados “Cañaboval”, ubicados en la jurisdicción de la ciudad, que eran propiedad de los tres socios, quienes se obligaban a no cobrar

arriendo alguno. Por razones de índole social, la sociedad se denominaba “Simmonds Edwards y Cía.”*.

Por otra parte, en el acta de constitución se pactaba que, en el primer año de cosecha, serían cultivadas hasta 25 hectáreas de tierra, y luego las plantaciones se irían extendiendo en dependencia de los resultados obtenidos y en la medida que fuera mejorando la situación de la empresa. En el acuerdo se convino también que ninguno de los socios estaba facultado para cultivar tabaco por separado y a cuenta propia en los terrenos indicados; es decir, todo lo que en ellos sembrara alguno de los socios, sería a cuenta y beneficio de la sociedad. Edwards Simmonds y Pedro Fergusson se obligaron a correr a partes iguales con todos los gastos en que se incurriera, tanto en los procesos de preparación del terreno, selección de las semillas, aliño, empaque y cosecha del tabaco, como en el resto de las actividades necesarias para la marcha, el fomento y el progreso de la empresa. Las sumas adelantadas con este propósito, se irían reintegrando con los mismos ingresos que originara el negocio. Jacobo Henríquez, por su parte, se obligaba a aportar su trabajo personal, a saber, tendría bajo su responsabilidad la vigilancia e inspección constante del proceso productivo y la atención a

la administración y la economía de la empresa. Por su valor, estas actividades eran estimadas como equivalentes a las contribuciones en especie de los otros dos socios.

Al margen de la comercialización de este tabaco en la ciudad y en el extranjero, la empresa creó una agencia comercial en Ciénaga, con el objetivo de preparar su mercancía en esa zona. La agencia contaba con un administrador que estaba obligado a llevar al detalle y con regularidad la cuenta de la inversión de los fondos que recibía para atender los gastos del establecimiento. El agente comercial se hacía responsable de los fondos que pudiesen ser sustraídos, y se comprometía, además, a llevar un estricto control y realizar un balance mensual de todas las ventas, y a enviar del informe correspondiente a cada uno de los tres socios, quienes llevaban las cuentas totales y, a su vez, hacían los balances de la compañía. Por último, este agente comercial debía desempeñarse como auxiliar administrativo del señor Jacobo Henríquez en todo lo concerniente a la gerencia del establecimiento. Entre los desembolsos diarios que debía hacer el agente, se incluían cuatro reales para los ranchos y la manutención del señor Jacobo Henríquez. Todo el tabaco que producía la hacienda de “Cañaboval” sería enviado a Santa Marta para su venta y separación, según los intereses de la sociedad. Por su parte, el tabaco destinado a la exportación, debía ser asegurado

* AHMG Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta. Escritura de junio 4 de 1856. Folio 23.

en Inglaterra o Alemania. “Simmonds Edwards y Cía.” estaba obligada a rendir cuenta detallada del estado y marcha de la sociedad. Las utilidades o ganancia líquida que resultasen del ejercicio anual, serían divididas en tres partes iguales, después de deducidos todos los gastos de la compañía. En otro acápite se consignaba que ninguno de los socios podía negociar ni vender una acción de la empresa sin avisar previamente a los restantes, los cuales tenían preferencia para su compra. Cualesquiera fuesen las desavenencias que se suscitasen entre los socios, en ningún caso se procuraría su solución ante tribunales o juzgados, sino ante árbitros amigables y conciliadores. Las partes contratantes quedaban obligadas a cumplir con todas las formalidades establecidas en los estatutos de constitución.

Otra empresa creada en Santa Marta (motivado por ese auge exportador y de las inversiones derivadas de ellas de mitad del siglo XIX, al igual que de cierto tipo de negocios organizados por extranjeros europeos) fue la que se dio mediante un contrato de asociación mercantil, cuya forma jurídica era la de una compañía regular colectiva de comercio. Esta firma se denominó “C. Haver Simmonds y Cía.”, suscrita entre los señores Marcus H. Hannsboch, procedente de Beverungen en Rusia, Charles Haver Simmonds, William A. Deitzelzweg, y Julius A. Deitzelzweg provenientes

de Holanda*. La constitución de esta firma data del 11 de julio de 1859. Su domicilio principal radicaba en la ciudad de Santa Marta; sin embargo, al crecer y expandirse, creó establecimientos mercantiles –que actuaban como agencias, bajo la misma denominación social– en Barranquilla y Mompox. Desde su surgimiento, esta compañía se dedicó a la compra y venta de mercaderías de todas las especies, de documentos de deuda pública, giros de monedas extranjeras y de la confederación, comisiones y otras formas lícitas de especulación en los negocios comerciales. En el momento de su creación, el capital total de la compañía ascendía a \$125.000. Para su constitución, Charles Haver Simmonds aportó de \$62.500,08; Marcus H. Hannsboch, \$20.833,34; William A. Deitzelzweg, \$20.833,33; y Julius A. Deitzelzweg, \$20.833,33. En cuanto a la repartición de las utilidades, un 70 % correspondería a Charles Haver Simmonds, como socio principal, y un 10 %, para cada uno de los restantes socios.

Aramis Bermúdez (2008) da a conocer esta relación comercial desde 1844, cuando escribe:

“Charles Hauer Simmonds, capitalista alemán, socio de “Simmonds, Edwards & Cía.” del co-

* AHMG Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta. Escritura de julio 11 de 1859. Folio 8.

mercio de la isla de Saint Thomas, inició operaciones comerciales en Santa Marta en 1844, a través de su agente Pedro Fergusson; fue pionero del cultivo de tabaco. El 15 de enero de 1854, por la penuria económica del Gobierno de la Provincia de Santa Marta, dio en préstamo a la Gobernación de la Provincia la suma de \$2.000.00 al 1 % mensual; el 15 de octubre de 1855 compró a Pedro Salcedo la mitad de las tierras de “Orihueca”, y con el sefardí Don Jacobo Henríquez de Pool compraron al inglés Don Pedro Fergusson la otra mitad de dichas tierras; con capital de su Sociedad Comercial trajo de Hamburgo cien individuos alemanes, entre hombres, mujeres y niños “para colocarlos en establecimientos agrícolas y destinarlos a otros servicios u ocupaciones industriales en Santa Marta y la Villa de la Ciénaga”. Algunos de estos inmigrantes trajeron acordeones, que incorporaron a las actividades culturales cienagueras...” (p.144).

De manera concomitante, y casi para estos mismos años, María Teresa Ripoll (2000, pp.7-8) da a conocer que en octubre 1861, el empresario cartagenero Rafael del Castillo, a la edad de 30 años, decidió ampliar la base comercial de su negocio importando mercancías desde Saint Thomas, especialmente telas británicas, que trajo él mismo, por primera vez, directamente desde esta antilla danesa,

y después en las goletas que llegaban a Cartagena desde Charlotte Amalie mediante el sistema de consignación. Las telas que negoció eran el lino, la muselina, los driles, las bengalas, las zarasas y los olanes, que compró por \$8.428,26 (pesos fuertes) negociados con once proveedores diferentes. El total de la inversión fue de \$9.093,49, ya que aparte del precio pagado por la mercancía adquirida, debió pagar unos gastos de fletes y transporte por \$431 y otros costos operacionales descontados por el cambio de moneda, equivalente a \$234,23, correspondiente al 30 % de la comisión. Inversión que solo el 1 % provenía de sus ahorros, equivalente a \$80, pues los \$9.013,49 fue producto de un empréstito que hizo en su ciudad de origen, pagaderos en cómodas cuotas mensuales (Ripoll, 2000, pp.7-8). Sobre este particular, la misma autora, siguiendo las investigaciones de Adelaida Sourdis (1999) plantea que, los agentes comerciales, que consignaban las mercancías a los empresarios del Caribe colombiano y, tenían sede en Saint Thomas, eran judíos sefarditas que tenían nexos con comerciantes de Barranquilla que procedían de Prusia, Inglaterra y Holanda. Entre estos estaban De Sola M.; Osorio Wrigth; Jos Levy & Son; M. M. Monsanto; Brisco McDugal; Ellis Dunlop; O. Berquest & Co.; J. y F. Prieto; Petersen y Riefkol; Rocafolo Fontana y Vicente Piccioni (Ripoll, 2000, p.7).

Michel Zeuske (2003), sobre empre-

sarios prusianos-alemanes acantonados en Saint Thomas con los cuales los comerciantes suramericanos se relacionaban y adquirirían sus mercancías, señala lo siguiente:

“...Otro comerciante alemán en Santo Tomás en aquel entonces fue August Wilhelm Gruner, natural de Osnabrück y hermano menor de Christian Siegfried Gruner y fundador de una dinastía de comerciantes en Cuba y Venezuela. Gruner empezó como empleado en la firma de J.F. Uthoff en Bremen y llegó hacia 1800 a Carlota Amalia, la capital de Santo Tomás. Allá abrió la casa “Gruner & Cía.”. Regresó a Bremen, donde le otorgaron la vecindad en 1822, y fundó un “Comercio de las Indias Occidentales”; a la vez fue armador de siete barcos. En 1839 formó, junto con sus dos hijos mayores, Siegfried y Carl, la casa comercial bajo la razón de “A.W. Gruner & Söhne”. El hijo menor, Theodor, viajó como representante a Santo Tomás. No sabemos todavía a ciencia cierta si el vice-cónsul imperial de muchos años en Cienfuegos/Cuba, Hermann Friedrich Gruner, y otro Gruner en Puerto Cabello/Venezuela fueron descendientes de esta familia. Pero esto parece muy posible, ya que estos Gruner también tuvieron relaciones biográficas con Osnabrück (el hermano mayor fundó, después de su regreso a Alemania, una fábrica

de papel cerca de Osnabrück) y Bremen” (Zeuske, 2003).

De acuerdo con Aramis Bermúdez (2012, p.135) de los países de Europa que más utilizaron a Saint Thomas como puente para luego migrar hacia el Caribe neogranadino, fueron Irlanda, Escocia, Prusia, e incluso la misma Inglaterra. Este autor da como ejemplo al mecánico irlandés George Campbell Camero, quien en 1831 procedente de esta antilla danesa –en compañía de su esposa Eloísa Blander (costurera), sus dos hijas Ana* y Elizabeth Campbell Blander, más “dos esclavos varones y una esclava parida con cuatro niños”– llegaron a Santa Marta a trabajar; pero que, hacia 1834 se afincaron en zona rural de Fundación al comprar por remate una hacienda de 420 fanegadas al tesorero de la provincia de Santa Marta, Andrés del Campo Coronado; predio localizado “una legua río arriba de La Fundación”, denominada “El Astillero”, donde estableció cultivos de caña, café y cacao. Murió en el mismo predio hacia 1880. Su hijo George Campbell Blander, quien naciera en Saint Thomas, aparece registrado en el censo de extranjeros que se hizo en

* Cuando Ana Campbell entró a Santa Marta en 1831 tenía 15 años de edad. En el censo realizado para extranjeros en 1843 en la Provincia de Santa Marta, vecindados en Fundación, aparece como Ana Groot al haberse casado con el empresario británico (agricultor), procedente de Londres Guillermo Groot, de cuya unión nacieron tres hijos: Guillermo, Carlos y Ana Groot Campbell.

la Provincia de Santa Marta, en mayo 3 de 1843, como vecino de Fundación. Este también falleció en el “El Astillero” en 1905 (Bermúdez, 2012, pp.134, 159 y 413; Elías-Caro & Renán-Rodríguez, 2015: cita 1325).

En dicho censo realizado en la provincia de Santa Marta para extranjeros por el Gobernador encargado Joaquín Posada Gutiérrez, con el fin de rendir un informe al Gobierno central de la Nueva Granada en Bogotá, en la cabecera del puerto residían 111 personas oriundas de otros países. De esos inmigrantes en la capital de la Provincia el mayor porcentaje le correspondía a los franceses con el 21 % (23), seguido en orden de preponderancia los procedentes de Curazao con el 19 % (21) y de Inglaterra directamente con el 9 % (10). En lo referente a los originarios de Saint Thomas aparecieron registrados solo cinco personas residentes allí, que representan el 4,5 %* (Elías-Caro, 2008, pp.62-65).

* Cálculos del autor con base en censo realizado en mayo 3 de 1843 para extranjeros en la Provincia de Santa Marta. AGN Bogotá. Sección República. Gobernación de Santa Marta. Tomo 18, folios 371-372. En este censo se pudo demostrar que las edades que mayor ponderación tiene es la escala comprendida entre 22 y 50 años con el 65 %, lo que hace vislumbrar que eran personas dispuestas a trabajar y por las profesiones u ocupaciones halladas estaban destinadas a realizar actividades relacionadas con las artes y oficios. Entre estas se pueden citar carpinteros, armeros, marineros, mecánicos, costureras, modistas, pintores, fundidores, albañiles, sastres, zapateros, pescadores, pero también se encontraron agentes consulares (diplomáticos), comerciantes (pulperos) y mercaderes de importación-exportación, negociantes (prestamistas) agricultores, médicos y botica-

Por su parte, según Aramis Bermúdez, en la zona de Fundación aparecieron registradas 10 personas originarias de Saint Thomas residenciadas en esa localidad, de las cuales sobresalen los cinco de la familia Campbell Blander –ya referenciados– y otros de apellido McKenzie, como la costurera Isabel y el agricultor de origen francés Alfredo Giraldo (Bermúdez, 2012, p.226).

Ahora bien, los empresarios, tanto nacionales como extranjeros, emplazados en Santa Marta que importaron distintas mercancías desde Saint Thomas durante el periodo comprendido entre 1824 y 1860 fueron 21. Entre estos se pueden mencionar como más representativos a Cipriano Vega, Evaristo de Ujueta, Francisco Antonio Maza, Franco Pérez de Velasco, Gregorio de Obregón, Joaquín de Mier y Benítez, Sebastián Valero, el comerciante suizo Marcelo Mathieu, los mercaderes estadounidenses Juan Fairbanks y T.W Robinson (agente consular de los Estados Unidos a la vez) y los ingleses José Ayton (negociante y agente consular del imperio británico) y Robert A. Joy, este último, manager de las empresas de navegación por el río Magdalena y res-

rios. Sigue en por cientos el rango de edad entre 7 y 14 años con el 17 %; los niños menores de siete años (11 %); el 3 % cada uno para los que tenían entre 15 y 21 años y los de 50 y 65. El 1,4 % restante para aquellos que tenían una edad mayor a 65. Para comprender mejor este censo, véase el artículo de Jorge Elías-Caro (2008, pp.62-65): Los extranjeros residentes en Santa Marta en los albores del periodo republicano.

pensable de la construcción del tren del Norte (Elías-Caro, 2008, pp.62-65).

Por ello, en la siguiente tabla, aparte de especificar el nombre del empresario y los puertos de procedencia de los efectos internados, también se enuncia el destino de las mercancías hacia el interior no solo de la Provincia de Santa Marta, sino para los territorios de su vecina Cartagena y de la Nueva Granada en general, lo que revela existió cierto grado de comercio no solo transatlántico sino regional inter e intracaribeño (ver Tabla 3). Del total de los bienes importados y enviados para otras regiones del país, distintas a las que conformaban las provincias del Caribe neogranadino, Bogotá recibía el 11 % y Honda el 3 %. El negociante que más enviaba efectos hacia la capital del país y del otrora pujante puerto fluvial, inicio o final de la navegabilidad por el río Magdalena, era Evaristo de Ujueta, quien aparte de estas dos localidades, también despachaba a la villa de Medellín y Mompox. Igualmente, desde Santa Marta para Bogotá, también remitían productos originarios de Saint Thomas, los comerciantes Juan B. Quintana, José María Cantillo y Juan Zambrano.

Sobre el comerciante Evaristo de Ujueta, en un trabajo publicado sobre el contrabando y la corrupción en Santa Marta, donde se demuestra la relación de ciertos empresarios con

Saint Thomas, Jorge Elías-Caro manifiesta lo siguiente:

“De Ujueta y Bisais como negociante, antes de la primera mitad del siglo XIX, ya había trascendido las fronteras de la Nueva Granada e incluso después de la segunda mitad de ese mismo siglo, se mantuvo aún después de presentarse una nueva condición política-administrativa en Colombia, en la cual la República pasa a denominarse “Estados Unidos de Colombia”; pues al igual que otros empresarios radicados en Santa Marta, como fue: José María Mozo, Joaquín de Mier, y Marcelo Mathieu, tenía agencias mercantiles y representantes comerciales en Francia y en las islas del Caribe, especialmente en las Antillas holandesas de Aruba y Curazao, al igual que en Saint Thomas y Jamaica” (Elías-Caro, pp.162-163).

Como evidencia la siguiente tabla, de los distritos y cantones que pertenecían a la antigua Gobernación de Cartagena, Soledad era la que más acaparaba las mercancías internadas por Santa Marta con el 33 % del total de las importaciones. Seguida del puerto fluvial de Mompox con el 22 %, y en su orden por la Villa de Barranquilla con el 17 %, y Magangué con el 3 %. Se aprecia todas son ribereñas al Magdalena, lo que da por entendido que los comerciantes preferían internar por Santa Marta sus efectos, y no

Tabla 3. Relación de empresarios que importaban mercancías de Saint Thomas por Santa Marta, 1824-1860

Empresarios	Puertos origen de las mercancía	Destino de la mercancía
Agustín del Valle	Saint Thomas	Magangué
B. Básimo (sic!)	Saint Thomas, Le Havre, Bordeaux y Jamaica	Barranquilla
Cipriano Vega	Saint Thomas, Jamaica, Le Havre, Bordeaux, Liverpool, Maracaibo, Boston y Filadelfia	Soledad
Don Luis (sic!)	Saint Thomas	Valledupar
Evaristo de Ujueta	Saint Thomas, Londres, Liverpool, Jamaica, Bordeaux y Baltimore	Bogotá, Honda, Medellín y Mompox
Focet Casimiro	Saint Thomas	Cerro de San Antonio
Francisco Antonio Meza	Saint Thomas, Bordeaux, Liverpool, Baltimore y Jamaica	Mompox
Franco Pérez de Velazco	Saint Thomas, Bordeaux, Liverpool, Baltimore y Jamaica	Mompox
Gregorio de Obregón	Saint Thomas, Bordeaux, Liverpool, Baltimore y Jamaica	Mompox
Joaquín de Mier y Benítez	Saint Thomas, Bordeaux, Liverpool, Baltimore y Jamaica	Mompox
José María Cantillo	Saint Thomas, Londres, Bordeaux, Liverpool y Jamaica	Bogotá
Juan Antonio Cataño	Saint Thomas, Jamaica, Le Havre, Bordeaux, Liverpool, Maracaibo, Boston y Filadelfia	Soledad
Juan B. Quintana	Saint Thomas, Londres, Bordeaux, Liverpool y Jamaica	Bogotá
Juan Fairbanks (estadounidense)	Saint Thomas, Boston, Baltimore y Filadelfia	Magangué
Juan Qual	Saint Thomas, Jamaica, Le Havre, Bordeaux, Liverpool, Maracaibo, Boston y Filadelfia	Soledad
Juan Zambrano	Saint Thomas, Londres, Bordeaux, Liverpool y Jamaica	Bogotá
Marcelo Barranco	Saint Thomas, Jamaica, Le Havre, Bordeaux, Liverpool, Maracaibo, Boston y Filadelfia	Soledad
Niesla Nieto	Saint Thomas, Le Havre, Bordeaux y Jamaica	Barranquilla
Pedro Díaz Granados	Saint Thomas	Fundación
Sebastián Valero	Saint Thomas, Jamaica, Le Havre, Bordeaux, Liverpool, Maracaibo, Boston y Filadelfia	Magangué y Soledad
Teodora Estivi	Saint Thomas, Bordeaux, Liverpool, Baltimore y Jamaica	Mompox

Fuente: AHMG Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824-1860. Carpetas varias. Santa Marta

por su puerto de cabecera y capital de su Provincia, porque por las ventajas comparativas que poseía Santa Marta hacía les llegara más rápido su carga, se maltrataran menos los productos y los fletes fueran menos costosos.

Por Santa Marta había mejor desenvolvimiento en la navegación por la Ciénaga Grande y sus caños. Siempre tenían agua todo el tiempo del año, y esto facilitaba de forma directa y permanente el transporte de bienes; mientras que por Cartagena en época de intenso verano estos se secaban y dificultaba la movilidad de ciertos efectos, pues mientras llegaban a los embarcaderos del río Magdalena, debían traspasar y cambiar los efectos de botes y canoas tiradas por bogas, a carga por medio de hombros de arrieros y bestias, haciendo tedioso y demorado su envío.

En 1832 llevar las mercancías de Santa Marta hasta Bogotá en condiciones normales sin ningún tipo de retraso producto del mal tiempo e incluyendo los días de descanso eran 66 días, pues el recorrido de navegación y transporte en bestias era de 51 días y 15 de descanso, mientras que de Cartagena a Bogotá eran 72 días*. Son seis días que en términos de fletes y costos de oportunidad se convierten en mucha rentabilidad, o en su defec-

to, pérdida de tiempo y recursos. Es de anotar que el trayecto de Cartagena y Santa Marta, era el mismo a partir de Barranca Vieja. Por su parte de Maracaibo a Bogotá por el río Catatumbo o por el río Zulia eran 40 días, fuera de tener aspectos de medioambiente menos adversos, pues la mayor parte del trayecto era de un clima más sano por lo poco húmedo y más templado. Con ello, para viajar del Caribe hacia y desde Bogotá, el puerto de Maracaibo a pesar de estar en territorio venezolano se convertía en el más apreciable para introducir y sacar mercancías, seguido de Santa Marta y por último, Cartagena de Indias (Vásquez De Ferrer, 1988; Cardozo Galué, 1991; 2006). De ahí la decadencia de Cartagena –que muchos historiadores han denominado como “Crisis”– y el auge de Santa Marta dentro de los movimientos portuarios y aduaneros al interior de la Nueva Granada (Román-Romero, 2010, pp.355-392).

Y más cuando el corredor Soledad-Barranquilla está cerca de su desembocadura; por eso, cuando no había barco de vapor que superara las altas corrientes de las Bocas de Ceniza, acudían a las importaciones por la plaza samaria que les permitía con prontitud obtener sus mercancías. Estas dos representan exactamente el 50 % del total de la carga introducida por Santa Marta, y el 66 % para los de la provincia cartagenera. Los principales importadores que enviaban la mercancía hacia los distritos y canto-

* AGN Bogotá. Sección Colecciones, Fondo Enrique Ortega Ricaurte; Caja 1, Rollo 1. 28 de noviembre de 1832.

nes de la Gobernación de Cartagena eran: para soledad Cipriano Vega, Juan Antonio Cataño, Juan Qual, Marcelo Barranco y Sebastián Valero, este último, quien además enviaba carga hacia Magangué. Para Mompo remitían los bienes, Evaristo de Ujueta, Francisco Antonio Meza, Franco Pérez de Velazco, Gregorio de Obregón, Joaquín de Mier y Teodora Estivi. Hacia la Villa de Barranquilla consignaban sus mercancías los comerciantes B. Básimo (sic!) y Nies-la Nieto. Para Magangué, aparte del ya citado Sebastián Valero, también mandaban carga para comercializar en ese puerto fluvial del Magdalena el mercader Agustín del Valle y el estadounidense Juan Fairbanks.

Sobre uno de los empresarios más importante del país, propietarios de varias haciendas, goletas y de la empresa de vapores de Santa Marta, Joaquín de Mier y Benítez, ampliamente trabajado por Joaquín Viloria (2000) en la escasa historiografía empresarial de Santa Marta; sin embargo, sobre este personaje y sus relación con las islas danesas y otras Antillas del Caribe, también se ha escrito lo siguiente:

“... Lo paradójico del asunto, es que tres años más tarde, cuando se declara definitivamente la independencia en la Nueva Granada para 1820, De Mier, después de ser español de nacimiento y “monarquista”, *hace suyo el nuevo régimen legal*, del cual se comprometió a *entregarse con ejem-*

plar comportamiento, como quien dice, “jugaba a la doble, con Dios y con el Diablo a la vez”. Siendo que, como De Mier, dentro de sus haberes tenía una goleta para comerciar mercancías de contrabando con algunas islas del Caribe, principalmente procedentes de Jamaica, Saint Thomas y Curazao, en los primeros años de la República, para ser más exacto, a partir de 1821, se dedicó a importar armas y otros pertrechos militares de las Antillas, con destino al ejército de la Nueva Granada por encargo del mismísimo General Mariano Montilla, quien después de haber hecho De Mier la diligencia encomendada, lo nombra Comandante de las Milicias Regladas del Ejército Republicano, o sea, de líder realista a jefe patriota en un santiamén” (Elías-Caro, 2008, p.154).

Por su parte, de los empresarios locales que enviaban sus efectos hacia localidades de la misma Provincia de Santa Marta, sobresalen los envíos realizados a Valledupar por Don Luis (sic!), al Cerro de San Antonio por Focet Casimiro y Fundación por Pedro Díazgranados. El total de la mercancía que se importó y se quedó en el territorio que comprendía política-administrativamente la misma Gobernación de Santa Marta fue del 9 %, de ellos el 3 % se fue para La Guajira (ver Tabla 4). Sobre el caso del territorio guajiro, Steinar Saether, pone en evidencia que esta zona costera ubicada en la parte más al norte de Co-

Tabla 4. Relación de consignatarios que reciben las mercancías importadas de Saint Thomas por Santa Marta y lugar de distribución de los efectos, 1824-1860

Empresarios reciben mercancías	Localidad destino mercancía
Agustín Leland	Bogotá
Antonio Rodríguez	Mompox
Capitán Juan Díaz	Mompox
Catalino Molina	Soledad
Cipriano Vega	Soledad
Cruz Vigil	Mompox
Félix Mayor	Barranquilla
Francisco Camacho	Bogotá
Franco Pérez de Velazco	Magangué
J. C. Vorgete (sic!)	Mompox
Jacinto Rosales	Soledad
Joaquín Uribe	Medellín
Jorge Campbell	Mompox
José Granados Leiva	Bogotá
José Joaquín Pérez	Barranquilla
José María Pino	Mompox
Juan García	Mompox
Juan Nepomuceno Contreras	Bogotá
Luis Blanco	Bogotá
Mariano Lemus	Bogotá
Nicolasa del Corral	Mompox
Pablo Molano	Mompox
Pablo Villa	Mompox
Pedro Carvajal	Bogotá
Santiago Hanton	Barranquilla
Tomás Martínez	Fundación

Fuente: AHMG Fondo Cajas Departamentales. Cajas de 1824-1860. Carpetas varias. Santa Marta

lombia, desde el siglo XVII, por estar más cerca de las islas del Caribe, para comerciar con las Antillas –tanto mayores como menores– no necesitaba acudir al puerto samario para importar y exportar sus mercancías, ya que “... desde entonces, los guajiros fueron definidos por parte de las autoridades españolas como grupos nómadas criadores de ganado que vivían en la península, resistían la dominación colonial, sabían cómo manipular armas de fuego y comerciaban con mer-

caderes holandeses, franceses, ingleses y daneses que llegaban en busca de ganado y madera” (Saether, 2002, p.130).

Desde la otra orilla, los consignatarios que recibieron las mercancías importadas desde el puerto samario y procedente de Saint Thomas, se muestran en la Tabla 4. Fueron en total 26 acreedores que permanentemente recibían tales efectos; de esos 10 se ubicaban en Mompox, que representaba el

38 % de los depositarios. Era normal que esta localidad fuera la que más comerciantes tenía recibiendo mercancías del extranjero, pues era el principal puerto fluvial y distrito comercial del interior de Caribe neogranadino, por donde todo tenía que subir o bajar, ya que el río Magdalena era la principal arteria del transporte en Colombia. Era un punto obligado si se quería ir de las regiones del Caribe al interior del país y viceversa. La segunda ciudad en tener consignatarios era Bogotá con siete que representaban el 27 %. Es apenas lógico que la capital de Nueva Granada tuviera esos indicadores; en orden descendente continúan Barranquilla y Soledad con tres empresarios receptores de mercancías desde Santa Marta, correspondiente al 12 % cada uno, y terminan Fundación, Magangué y Medellín con un corresponsal o agente de estas casas comerciales, lo que equivale a que representaban una participación del 4 % cada uno.

Algunas consideraciones finales

Con base en el documento encontrado en el Archivo General de la Nación datado para 1832, se pudo establecer mediante un comparativo todo el recorrido desde Santa Marta, Cartagena y Maracaibo hasta Bogotá, mostrando el trayecto completo, las leguas de un lugar a otro, los días de navegación que se llevaba de un sitio a otro, las condiciones climáticas y ambientales que se presentaban a lo largo del recorrido, los días de descanso en tie-

rra y los costos respectivos por fletes de llevar una mercancía de un lugar a otro.

Al final Santa Marta se llevó todas las ventajas comparativas de los que navegaban por el río Magdalena, pues Cartagena solo podía funcionar bien en época de invierno cuando el nivel de las aguas por el Canal del Dique se mantenía alto para la navegación, del resto se hacía dificultoso, demorado y supremamente costoso llevar las mercancías; caso contrario, el trayecto por Maracaibo era demasiado corto, lo que hacía que fuera más cómodo y barato, pero a la vez, menos demorado y riesgoso.

Del total del comercio de importación, las regiones del interior de la Nueva Granada importaban el 16 %, las localidades de la antigua Gobernación de Cartagena el 75 % y las propias de la provincia samaria con el 9 % restante. Estas mercancías internadas por los empresarios emplazados en Santa Marta, aparte de Charlotte Amalie (Saint Thomas), recibían efectos —mediante el sistema de consignación por mercancías— de otros puertos del mundo, como Le Havre y Bordeaux en Francia; Londres y Liverpool en Inglaterra; Boston, Filadelfia y Baltimore en Estados Unidos; Kingston y Port Royal (Jamaica), Curacao y Maracaibo (Venezuela).

Lo único cierto es que de las décadas de 1820 a 1860 la relación comercial de Santa Marta con Saint Thomas fue

más o menos constante, y podría decirse que en cierta medida próspera, pero que después de 1870 con la entrada de Barranquilla como puerto dominante en el concierto mercantil del Caribe colombiano, sus conexiones se limitaron a la mínima expresión, hasta el punto que de ser el puerto más importante de importación, en el último cuarto del siglo XIX pasó a ser solo un minúsculo embarcadero de exportación de productos agrícolas, principalmente de banano y en menor grado café, tabaco y cacao, con los cuales ya Saint Thomas y otros puertos libres del Caribe quedaban por fuera de su corredor portuario y mercante.

Desde este punto inicia el declive de una época de esplendor económica en el ámbito regional y la entrada de una crisis profunda que la mantendría así hasta bien entrado el siglo XX. Tal como reza la famosa canción alusiva a la ciudad:

*Santa Marta tiene tren,
Santa Marta tiene tren,
Pero no tiene tranvía...
Si no fuera por la Zona caramba,
Santa Marta moriría...
Si no fuera por la Zona caramba,
Santa Marta moriría...*
(Manuel Medina Moscote, compositor; Francisco “Chico” Bolaños, intérprete)*

* Raúl Ospino Rangel: Historia de la canción “Santa Marta tiene tren”. Bajado de la red el 25 de noviembre de 2015. Ver en: <http://deracamandaca.com/?p=47987>

Fuentes consultadas

En Colombia

1. Archivo General de la Nación (Bogotá). Sección República. Fondo Gobernaciones. Gobernación de la Provincia de Santa Marta. Sección Aduanas. Guías de Importación.
2. Archivo Histórico del Magdalena Grande (Santa Marta). Fondo Protocolos Notariales. Notaría Primera de Santa Marta. Fondo Cajas Departamentales.
3. Archivo Histórico Eclesiástico de Santa Marta (Santa Marta).
4. Biblioteca Nacional de Colombia. Hemeroteca Manuel del Socorro Rodríguez (Bogotá).
Periódico *La Gazeta de Santa Marta* (1821-1825).
Periódico *La Gaceta de la Nueva Granada* (1821-1830).
Periódico *El Amigo del País* (1835).
Periódico *El Samario* (1844).
Periódico *El Porvenir* (1857).
Periódico *La Voz* (1886).

En España

5. Archivo General de Indias (Sevilla). Fondo Audiencia Santa Fe. E. 117.

En Cuba

6. Archivo Nacional de Cuba (La Habana).
Fondo Asuntos Políticos.
Fondo Correspondencia de los Capitanes Generales.

Fondo Real Consulado y Junta de Fomento.

Fondo Gobierno Superior Civil.

En Venezuela

7. Acervo Histórico del Estado del Zulia (Maracaibo)

Fondo carpetas coloniales y republicanas.

Referencias bibliográficas

Alarcón, J. (1962). *Compendio de la historia del departamento del Magdalena, desde 1525 hasta 1895*. Imprenta Departamental de Barranquilla, Santa Marta.

Aprile-Gnisset, J. (1995). *La ciudad colombiana. Siglos XIX y XX*. Barranquilla: Ediciones Paideia Ltda.

Banko, C. (1990). *El capital comercial en La Guaira y Caracas (1821-1848)*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de Historia, No. 47.

Banko, C. (2015). *El comercio alemán en Maracaibo (Venezuela)*. Memoria del III Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. *The History of Investment in the Caribbean*. St. Augustine Campus, The University of the West Indies. Trinidad and Tobago. 4-8.

Bassi, E. (2015). *Más allá de la conexión jamaíquina: las redes comerciales de la Nueva Granada durante*

la era de las revoluciones. Memoria del III Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. *The History of Investment in the Caribbean*. St. Augustine Campus, The University of the West Indies. Trinidad and Tobago. 4-8 november 2015.

Bell Lemus, G. (1991). *Cartagena de Indias, de la Colonia a la República*. Bogotá. Colección Historia Nro. 3. Fundación Simón y Lola Guberek.

Bell Lemus, G. (2006). “¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe”. En *El Caribe en la nación colombiana*. Memorias X Cátedra Anual de Historia “Ernesto Restrepo Tirado”. Bogotá. Ministerio de Cultura de Colombia, Museo Nacional de Colombia y Observatorio del Caribe Colombiano.

Bermúdez Gutierrez, V. (2012). *Migrantes y blacamanes en la Zona Bananera del Magdalena*. Santa Marta. Gobernación del Magdalena-Conexión Cultural Editores.

Boyer, W. (2010). *America's Virgin Islands: A History of Human Rights and Wrongs*. Carolina Academic Press.

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

Cardozo Galué, G. (2006). Maracaibo y su circuito agroexportador en el siglo XIX. *Revista Memorias*, 4(2).

- Cardozo Galué, G. (2013). Impacto del comercio alemán en la economía regional marabina (1870-1900). *Revista Memorias*, 10(20).
- Coathswort, J. H. & Taylor, A. M. (Eds.) (1998). *Latin America and the World Since 1800*. Cambridge, Mass.: David Rockefeller Centre for Latin American Studies.
- Corneiro, E. (2011). *The Danish West Indies in Black and White*. Lulu.com
- Cwik, Ch. (2010). “Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío (1650-1750)”. En J. E. Elías-Caro & A. Vidal Ortega (Eds.), *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica*. Barranquilla: Ediciones Uninorte y Editorial Unimagdalena.
- Degn, Ch. (1974). *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*. Neumünster: Wachholtz.
- Degn, Ch. (2006). “Schwarze Fracht-Dokumentation und Interpretation”. In E. Heinzemann, et al. (Eds.), *Der dänische Gesamtstaat – ein unterschätztes Weltreich?* Kiel: Verlag Ludwig.
- Dookhan, I. (1994). *A History of the Virgin Islands of the United States*. Kinstong. University of West Indies Press.
- Einem, B., Meier, G., Palmié, S., Stein, P. & Ulbricht, H. (Eds.) (2000). *Kommentierte Edition des original manuskripts, 4 Vol. Oldendorp, Christian Georg Andreas: Historie der karibischen Inseln Sanct Thomas, Sanct Crux und Sanct Jan, insbesondere der dasigen Neger und der evangelischen Brüder unter denselben*. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Bildung.
- Elías-Caro, J. (2008). *El desarrollo portuario de Santa Marta y su incidencia en el crecimiento económico y social de la ciudad: 1770-1870*. Memoria de IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica –AEHE–: *Puertos y actividad económica urbana*. Murcia (España).
- Elías-Caro, J. (2008). “Los extranjeros residentes en Santa Marta en los albores del periodo republicano”. *Revista Galerías*, 3(3).
- Elías-Caro, J. (2008). La corrupción en los empresarios de Santa Marta: 1800-1850. *Revista Jangwa Pana*, 6.
- Elías-Caro, J. (2009). “El proceso independentista en el Caribe neogranadino: 1808-1820”. En S. Guerra Vilaboy & E. Cordero Michel (Coords.), *Repensar la independencia de América Latina desde el Caribe*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Elías-Caro, J. (2009). “Integración y fronteras en el Caribe: Nuevas visio-

nes”. En J. E. Elías-Caro & F. Silva Vallejo (Eds.), *Los mil y un Caribes: 16 textos para su (Des) entendimiento*. Santa Marta: Universidad del Magdalena.

Elías-Caro, J. (2009). “Las convenciones de comercio, navegación y relaciones internacionales firmadas por Colombia con Estados Unidos y Reino Unido en 1825: al rescate de su memoria, a propósito del TLC”. En *Revista Jangwa Pana*, (8). Santa Marta: Universidad del Magdalena.

Elías-Caro, J. (2010). “El puerto de Santa Marta, determinantes de crecimiento y desarrollo de una ciudad caribeña: 1810-1860”. En J. E. Elías-Caro & A. Vidal Ortega (Eds.), *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica*. Barranquilla: Ediciones Uninorte y Editorial Unimagdalena.

Elías-Caro, J. (2010). “Relaciones político-militares entre dos provincias realistas del Gran Caribe: Santa Marta y La Habana, 1810-1815”. *Revista Escuela de Historia*, 9(1), 1-27.

Elías-Caro, J. (2014). “Las relaciones comerciales entre Santa Marta y Saint Thomas (Caribe Danés). Siglo XIX”. En R. Román Romero & J. E. Elías-Caro (Eds.), *Sistemas políticos, relaciones internacionales e identidades*. Memorias del III Congreso Internacional de Estudios Caribeños. Santa Marta, agosto 4-6 de 2014. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Elías-Caro, J. (2014). “La Gran Colombia” y los tratados de libre comercio suscritos con Inglaterra, Estados Unidos, Francia y Holanda (1825-1828). Una relación centenaria de dependencia económica. Memorias del XI Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe –Adhilac–. *El Congreso de Viena y sus dimensiones globales*. Viena (Austria).

Elías-Caro, J. (2015). La otra cara de la moneda: Contrabando, corrupción y tráfico de influencias en los empresarios, extranjeros y funcionarios públicos de Santa Marta en el siglo XIX. Memoria del III Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. *The History of Investment in the Caribbean*. St. Augustine Campus, the University of the West Indies. Trinidad and Tobago. 4-8.

Elías-Caro, J. & Vidal Ortega, A. (Eds.) (2010). *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica*. Barranquilla: Ediciones Uninorte y Editorial Unimagdalena.

Elías-Caro, J. & Renán-Rodríguez, W. (2015). *La educación superior en la Provincia de Santa Marta y el Magdalena. Siglo XIX*. Santa Marta: Editorial Unimagdalena.

Fergus, H. (2003). *A History of Education in the British Leeward Islands, 1838-1945*. University of the West Indies Press.

- Fisher, J. (1988). *The Effects of Comercio Libre on the Economies of New Granada and Peru: A comparison*. Memoria del 45 Congreso Internacional de Americanistas. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Fisher, J. (1999). "El comercio y el ocaso imperial: el comercio español con Hispanoamérica 1797-1820". En E. Vila Villar & A. Kuethe (Eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Texas-Tech University.
- Franco, J. (1964). *La batalla por el dominio del Caribe y el Golfo de México. Política continental americana de España en Cuba 1812-1830*. Tomo I. Academia de Ciencias. La Habana.
- García-Muñiz, H. (2015). La South Porto Rico Sugar Company: una empresa de capital alemán en Nueva York, Estados Unidos y Ponce, Puerto Rico. Memoria del III Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. *The History of Investment in the Caribbean*. St. Augustine Campus, The University of the West Indies. Trinidad and Tobago. 4-8.
- Gøbel, E. (1990). Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838. *International Journal of Maritime History*, II(2), 103-131.
- Gøbel, E. (1994). Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917. In *International Journal of Maritime History*, 6(2), 155-73.
- Grahn, L. (1995). *Contraband, commerce and society in New Granada 1713-1763*. Ph.D. Dissertation. Duke University.
- Grahn, L. (1988). "An Irresoluble Dilemma: Smuggling in New Granada, 1717-1763". *Historia*. Bogotá. 45 Congreso Internacional de Americanistas. Ediciones Uniandes.
- Guerra Vilaboy, S. (2000). *Los artesanos en la revolución latinoamericana. Colombia 1849-1854*. Bogotá: Colección 30 años, Universidad Central.
- Gutiérrez De Arce, M. (1945). *La colonización danesa en las Islas Vírgenes*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Hall, Neville A. T. (1992). *Slave Society in the Danish West Indies: St Thomas, St. John, and St. Croix*. Edited by B. W. Higman. Kingston Jamaica: University of the West Indies Press.
- Herwig, H. H. (1979). *Sueños alemanes de un imperio en Venezuela*. Caracas, Monte Ávila Editores.
- Highfield, A. R. (1979). *The French dialect of St. Thomas, U.S. Virgin Is-*

lands: A descriptive grammar with texts and gloss. Karoma Publishers.

Hüsgen, J. (2015). *The Schimmelmanns - An Economic Family Network in the Atlantic World.* Memoria del III Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. *The History of Investment in the Caribbean.* St. Augustine Campus, The University of the West Indies. Trinidad and Tobago. 4-8.

Kaufmann, W. (1967). *British Policy and the Independence of Latin America, 1804-1828.* London.

Kellenbenz, H. “Von den Karibischen Inseln: Archive und neuere Literatur, insbesondere zur Geschichte von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (I–III Teil)”. In *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* (JbLA) 5 (1968), pp.378-404; and JbLA 6 (1969), pp.452-469; JbLA 7 (1970), pp.381-410.

Kellenbenz, H. (1982). “St. Thomas, Treffpunkt des karibischen Handels”. In *Karibik. Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte.* Hanns-Albert Steger y Jürgen Schneider (Eds.), *Lateinamerika-Studien*, München, Wilhelm Fink Verlag, 1982 (Lateinamerikastudien 12), pp.135-144.

Körner, K. W. (1968). *La independencia de la América española y la diplomacia alemana. Introducción,*

selección y traducción. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras.

Lafitte Carles, C. (1995). *La Costa Colombiana del Caribe (1810-1830).* Bogotá: Colecciones Bibliográficas, Banco de la República.

Laurent, M. (2003). “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”, *Historia Crítica*, (25). Bogotá: Universidad de los Andes.

Laurent, M. (2008). *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción.* Bogotá: Ediciones Uniandes.

Longfield, S. (1921). *Sugar cane in St. Croix.* Washington, D.C.: Govt. Print. Off.

McFarlane, A. (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*, 6-7.

McFarlane, A. (1997). *Colombia antes de la Independencia. Economía, sociedad y política bajo dominio Borbón.* Bogotá: Banco de la República/Áncora Editores.

McDonald, R. (1996). *West Indies Accounts: Essays on the History of the*

British Caribbean and the Atlantic Economy. Kingston: University of the West Indies Press.

Meisel Roca, A. (1994). *Historia económica y social del Caribe colombiano*. Bogotá: Ediciones Uninorte y Ecoe Ediciones.

Mörner, M. (1965). “El comercio de Antioquia alrededor de 1830, según un observador sueco”, En *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura (ACHSC)*, 1(2).

Moutoukias, Z. (1988). “Power, Corruption and Commerce: The Making of the local Administrative Structure Seventeenth Century Buenos Aires”. *The Hispanic American Historiocal Review*, 68(4).

Múnera, A. (1996). “El Caribe colombiano en la república andina: Identidad y autonomía política en el siglo XIX”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 33(4), 29-49.

Nichols, Th. (1973). *Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.

Olwig, K. (1985). *Cultural Adaptation and Resistance on St. John: Three Centuries of Afro-Caribbean Life*. University Press of Florida.

O’Neal, E. (2001). *From the Field to the Legislature: A History of Women in the Virgin Islands*. Greenwood Press.

Ospino Rangel, R. (2015). *Historia de la canción “Santa Marta tiene tren”*. Bajado de la red el 25 de noviembre de 2015.

Pacheco Díaz, A. (2012). *Relaciones comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867*. Morelia, México: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Palacios, M. & Safford, F. (2002). *Colombia. País fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Norma, Colección Vitral.

Paquette, R. L. & Engerman, S. L. (Eds.) (1996). *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion*. Gainesville: University Press of Florida.

Peters Solórzano, G. (2015). Los empresarios(as) alemanes en la cadena de producción y comercialización del café de Costa Rica (1900-1939). Memoria del III Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe –AHEC–. *The History of Investment in the Caribbean*. St. Augustine Campus, The University of the West Indies. Trinidad and Tobago.

- Ramos, H. (1990). *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México 1748-1778*. Sevilla: Centro de Estudios Sevillanos.
- Restrepo, J. M. (1936). *Historia de la Nueva Granada desde su independencia hasta 1834*. Bogotá: Ediciones Minerva.
- Richardson, B. (2004). *Igniting the Caribbean's Past: Fire in British West Indian History*. University of North Carolina Press.
- Ripoll De Lemaitre, M. T. (2000). "Redes familiares y el comercio en Cartagena: el caso de Rafael del Castillo & Co, 1861-1960". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, (5), Cartagena: Centro de Investigaciones Económicas del Caribe colombiano, Banco de la República.
- Ripoll De Lemaitre, M. T. (2006). *Sobre las élites y la economía del Caribe neogranadino*. Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano.
- Ripoll De Lemaitre, M. T. (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". Bogotá. Ministerio de Cultura de Colombia, Museo Nacional de Colombia y Observatorio del Caribe Colombiano.
- Rodríguez Díaz, M. (2014). Reseña crítica del libro "Relaciones comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867" de Argelia Pacheco Díaz. *Revista De Raíz Diversa*, 1(1), 247-250.
- Román-Romero, R. (2010). "Crisis del puerto de Cartagena de Indias: conflictos y fracasos de sus proyectos de desarrollo (1830-1840)". En J. E. Elías-Caro & A. Vidal Ortega (Eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*. Barranquilla: Ediciones Uninorte y Editorial Unimagdalena.
- Romero Jaramillo, D. (1997). *Esclavitud en la Provincia de Santa Marta 1791-1851*. Santa Marta: Fondo de Publicaciones de Autores Magdalenenses, Instituto de Cultura y Turismo del Magdalena.
- Saether, S. (2012). *Identidad cultural e independencia de Santa Marta y Riohacha 1750-1850*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Sáford, F. (1965). *Commerce and Enterprise in Central Colombia 1821-1870*. Ph.D. Dissertation. Columbia University.
- Schröter, B. (1995). "Los comienzos de la diplomacia prusiana en América del Sur de 1816 a 1820", En B. Schröter & K. Schüller (Eds.), *Tordesillas y sus consecuencias. La po-*

lítica de las grandes potencias europeas respecto a América Latina (1494-1898). Frankfurt y Main.

Sonesson, B. (1977). “El papel de Santo Tomás en el Caribe hasta 1815”. En *Anales de Investigación Histórica*, 4, 42-80.

Sourdis, A. (1999). “Los judíos sefardíes en Barranquilla”. *Serie de Estudios sobre la Costa Caribe*, (2). Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe.

Vásquez De Ferrer, B. (1988). “El comercio marabino en las postrimerías del gobierno hispánico”. Memorias del 45 Congreso Internacional de Americanistas. Bogotá: Ediciones Uniandes.

Vidal Ortega, A. (2014). Reseña crítica del libro “Relaciones comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867” de Argelia Pacheco Díaz. *Revista Memorias*, 10(23).

Vila Vilar, E. (2001). *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano e Instituto Caro y Cuervo.

Viloria De la Hoz, J. (2000). “Empresarios de Santa Marta: El caso de Joaquín y Manuel Julián de Mier, 1800-1896”. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 7.

Viloria De la Hoz, J. (2005). *Federico Tomás Adlercreutz, 1793-1852: vicisitudes militares, económicas y sociales de un conde sueco en América*. Monografías en Administración No. 85. Bogotá: Universidad de los Andes..

Walter, R. (1982). “Die Insel St. Thomas: Dreh- und Angelpunkt in der Karibik. Eine wirtschaftliche Betrachtung”. In H.-A. Steger & J. Schneider (Eds.), *Karibik. Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte, Lateinamerika-Studien*. München, Wilhelm Fink Verlag (Lateinamerikastudien 12).

Walter, R. (1991). *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes 1870-1914*. Caracas: Asociación Cultural Humboldt.

Westergaard, W. (1917). *The Danish West Indies under company rule (1671-1754) with a supplementary chapter, 1755-1917*. New York: The MacMillan Company.

Zeuske, M. (2003). *Bajo la bandera prusiana. Cónsules, comerciantes y política comercial de Alemania en el Caribe durante el largo siglo XIX*. Koeln.

Zeuske, M. (2015). *Prusia y las Indias Occidentales: Los comienzos olvidados de las relaciones comerciales y consulares de Prusia con el Caribe y América Latina*. Documento bajado de la red el 16 de noviembre de 2015.

