

Economía del Caribe colombiano y construcción de nación (1770-1930)

RAÚL ROMÁN ROMERO
EDITOR



**Economía del Caribe colombiano
y construcción de nación**
(1770-1930)

**Economía del Caribe colombiano
y construcción de nación
(1770-1930)**

RAÚL ROMÁN ROMERO
EDITOR



Bogotá, D. C., 2016

- © Universidad Nacional de Colombia, Sede Caribe
Instituto de Estudios Caribeños
- © Editorial Universidad Nacional de Colombia
- © Raúl Román Romero
Editor
- © Jorge Enrique Elías-Caro, Adolfo Meisel Roca, Andrea Miranda Pestana,
Guiseppe D' Amato Castillo, Raúl Román Romero, Joaquín Viloria de la Hoz,
Hugues R. Sánchez Mejía, Antonino Vidal Ortega
Autores varios

Primera edición, octubre de 2016

ISBN 978-958-775-823-8 (papel)

ISBN 978-958-775-824-5 (e-pub)

Colección Nación

Edición

Editorial Universidad Nacional de Colombia

direditorial@unal.edu.co

www.editorial.unal.edu.co

Coordinación editorial

Pablo Emilio Daza Velásquez

Diseño y diagramación

Ángela Pilone Herrera

Conversión a ePub

Mákina Editorial

<https://makinaeditorial.com/>

Bogotá, D. C., Colombia, 2016

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio
sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Hecho en Bogotá, D. C., Colombia

Catalogación en la publicación Universidad Nacional de Colombia

Economía del Caribe colombiano y construcción de nación (1770-1930) / Raúl
Román Romero, editor. -- Primera edición. -- San Andrés : Universidad
Nacional de Colombia (Sede Caribe). Instituto de Estudios Caribeños ;

Bogotá : Universidad Nacional de Colombia. Editorial, 2020.

CD-ROM : ilustraciones (algunas a color) diagramas, mapas. -- (Colección 20 años del Instituto de Estudios Caribeños y de la Sede Caribe de la Universidad Nacional de Colombia) (Colección Nación).

Incluye referencias bibliográficas al final de cada capítulo e índice temático
ISBN 978-958-775-824-5 (e-pub)

1. Desarrollo económico -- Historia -- Caribe (Región) (Colombia) 2. Sistemas económicos -- Historiografía 3. Nación 4. Productividad 5. Caribe (Región) (Colombia) -- Historia económica 6. Caribe (Región, Colombia) - Política económica I. Román Romero, Raúl, 1974, editor II. Serie

CDD-23 330.98611 / 2020

Contenido

Presentación

Reformismo borbónico, tierras comunales y labradores en la gobernación de Santa Marta, 1750-1810

Hugues R. Sánchez Mejía

Introducción

Mestizaje: libres de todos los colores y sitios de libres

Las diversas formas de acceso a tierras comunales por parte de la población libre

Chiriguaná: de libres a labradores, de sitio a villa

El sitio de españoles y gente blanca de Los Venados

Los vecinos labradores de El Treinta contra el capitán aguerra don Agustín Parody

Conclusiones

Referencias

Actividades económicas en la Provincia de Santa Marta durante la Independencia y los primeros años de la República

Joaquín Vilorio de la Hoz

Introducción

Santa Marta y Cartagena a finales de la Colonia

Propiedades rurales en los albores de la Independencia

Joaquín de Mier y la marquesa de Torre Hoyos
Impuestos, monedas y contribuciones
Comercio exterior
Comentarios finales
Referencias

Relaciones comerciales entre Santa Marta y Saint Thomas durante el siglo XIX: conexiones portuarias entre el Caribe neogranadino y danés

Jorge Enrique Elías-Caro

Antecedentes históricos y comerciales de las Islas Vírgenes
Relaciones comerciales con Santa Marta y el Caribe neogranadino
Algunas consideraciones finales
Fuentes consultadas
Referencias

Productividad y condiciones económicas de la Provincia de Cartagena en la primera mitad del siglo XIX

Raúl Román Romero

Introducción
El declive económico de Cartagena y el colapso de la ciudad
Las condiciones productivas de la provincia en medio del declive económico
Uso de la tierra en la Provincia de Cartagena
Desarrollo de la actividad ganadera en la Provincia de Cartagena
Producción agraria en la Provincia de Cartagena
La capacidad naviera y mercante de la Provincia de Cartagena

Conclusiones
Referencias

La estructura económica de San Andrés y Providencia en 1846

Adolfo Meisel Roca

Referencias

Enlazando la nación: del río Magdalena al gran Caribe, 1840-1890

Antonino Vidal Ortega

Guissepe D' Amato Castillo

Introducción

Navegación, productos naturales y oro

Regulando finanzas y ampliando mercados

Puerto y puerta, desembarque y embarque

A manera de reflexión

Referencias

El *Packing House* de Coveñas. Avances y retrocesos de la industria ganadera en la costa Caribe colombiana, 1910-1926

Andrea Carolina Miranda Pestana

Introducción

El *Packing House* de Coveñas: iniciativa empresarial regional

Intereses regionales y locales en relación con el negocio del ganado y el puerto

El ocaso del *Packing House* de Coveñas

Consideraciones finales

Referencias

Autores

Índice temático

Presentación

Hace más de veinte años Adolfo Meisel realizó uno de los esfuerzos pioneros más importantes para comprender la historia social y económica del Caribe colombiano.¹ En 1994 publicó *Historia económica y social del Caribe colombiano*, libro en el que logró compilar los trabajos de un grupo de historiadores que abrieron, en ese momento, nuevos horizontes interpretativos sobre la sociedad y la economía de esta región. El libro no solo fue un intento por explicar los procesos económicos y sociales que se habían dado a lo largo de más de cuatro siglos, sino que intentó esclarecer las condiciones en que había quedado la región después de un turbulento proceso revolucionario que condujo a la construcción de la República.²

En el contexto de estos años, en los que el Caribe como región empezó a tomar fuerza como objeto de estudio, esta publicación tuvo gran significación por ser el intento más contundente para analizar la región en sus múltiples territorios; fue incluso la primera compilación —y probablemente la única— en incorporar el archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina como parte del Caribe colombiano. Pero el valor principal estuvo en mostrar la complejidad de los procesos que van dando lugar a la formación de la región en el tránsito de la Colonia a la República.³

Los ensayos de este libro, en el que participan diferentes autores con visiones distintas sobre la historiografía, constituyen un punto de arranque

importante para analizar el papel que iría desempeñando la región en la formación de una sociedad y una economía colombiana, papel muy poco apreciado por la historiografía que se forjaba como nacional. Aunque este resultó un esfuerzo importante careció de continuidad, y muy a pesar del desarrollo de la historiografía regional, con la aparición de los programas académicos de historia y el aumento de los profesionales en la disciplina, no se ha hecho un esfuerzo similar en esta dirección para comprender la historia económica de la región en su conjunto.

En este sentido esta publicación, *Economía del Caribe colombiano y construcción de nación (1770-1930)*, tiene gran importancia, ya que permite complementar las explicaciones sobre el desarrollo económico regional en la era republicana; por ello, su propósito es analizar las condiciones productivas que se van potenciando en la región a partir de los impactos generados por las reformas borbónicas en la Colonia tardía y las reacomodaciones que sufre la estructura económica regional tras el convulsionado proceso de independencia y creación de la República. Así, esta publicación busca comprender los factores que propiciaron la aceleración, la desaceleración o que, incluso, impidieron los procesos de desarrollo económico de los diferentes territorios del Caribe, en el contexto del naciente Estado nación colombiano.

Asimismo se presentan las circunstancias que enfrentaron estos territorios, sus capacidades para la producción y los estímulos públicos y privados que tuvieron para su evolución; de esta manera se intenta conocer, a partir de las potencialidades agrarias y comerciales de la región, el lugar que ocuparía la productividad regional en los primeros años de la República y en algunos casos en el contexto del gran Caribe.

En el primer capítulo, Huges Sánchez estudia el impacto del reformismo borbónico en el Caribe neogranadino, compuesto en estos años por las gobernaciones de Cartagena y de Santa Marta. Sánchez analiza la estrategia de los reformadores borbónicos rompiendo con la idea clásica de que estas reformas no dejaron nada positivo para la Colonia; por el contrario, examina los estímulos que estas dieron a la producción colonial, por ello presta atención al impacto que tiene la concesión de tierras comunales a los libres de todos los colores que habitaban los sitios y supone que esta estrategia fue el intento más eficaz utilizado por los borbones para aumentar las extensiones de tierra cultivable y, por ende, la productividad en las colonias.

En el caso particular de estas dos gobernaciones neogranadinas dichas concesiones, aunque llevadas a cabo de manera coercitiva, propiciaron una transformación económica y social de gran magnitud que fue forjando una clase campesina, de manera conjunta con unas condiciones de uso de la tierra. Este hecho llevó a la integración social de una población que adquiría derechos y deberes, ostentando la calidad de labradores. Sin duda estas políticas reformistas impulsaron la proliferación de sitios y poblaciones que aspiraban a convertirse en villas, generando rivalidades entre ellas así como un fomento en la producción agraria.

La interpretación de Sánchez promueve una discusión con la tendencia interpretativa que sugiere que este reformismo tuvo como interés principal ordenar para controlar, ya que revela que el control sobre la tierra por parte del sistema colonial se limitaba en la medida en que esta quedaba en manos de los labradores, que eran de por sí sujetos de difícil control, lo que hacía muy embarazoso la sujeción de estos por parte de los grandes hacendados. En

este sentido, se formaron unos actores desconocidos del mundo rural del Caribe neogranadino que dinamizaron la productividad de la región. A decir de Sánchez: «el resultado final fue la aparición de un sujeto productivo llamado labrador que ahora veía cómo el Estado hacía suyos sus intereses, los defendía y dotaba de tierras y daba derechos corporativos para que escaparan de tutela y arbitrariedad de grandes hacendados».

En el segundo capítulo, Joaquín Viloría analiza la actividad productiva en la Provincia de Santa Marta durante la guerra de independencia, señalando que la producción de esta provincia y su puerto principal estuvo sustentada en el comercio exterior, el movimiento portuario, así como en las actividades agropecuarias en torno a las haciendas ganaderas y los cultivos de caña; sin embargo, el crecimiento económico estuvo sujeto a las oscilaciones de la política fiscal que tuvo variaciones significativas en las diferentes coyunturas de la transición de la Colonia a la República. La confrontación por la independencia forzó a los contrincantes a tomar medidas tributarias o coercitivas para financiar sus acciones políticas: la emisión de dinero, el establecimiento de impuestos y la expropiación realizada a los enemigos cuando hubo escasez, fueron acciones que emprendieron uno u otro bando según la necesidad.

Viloría sugiere que, aunque la historiografía sobre Santa Marta, siguiendo los informes de la época, enfatiza en la pobreza de la ciudad, esta afirmación es importante matizarla en el contexto de la guerra por la independencia, debido a que el puerto de Santa Marta alcanzó un dinamismo que superó el puerto de Cartagena, una vez esta última ciudad fue reconquistada por las fuerzas expedicionarias comandadas por Pablo Morillo. Por consiguiente, mientras que Cartagena sufrió el castigo de

la recolonización española, el puerto de Santa Marta se convirtió en la única puerta de entrada y salida de embarcaciones y mercancías durante este lapso. Pero más allá de este corto periodo de la reconquista, Santa Marta y su litoral ya se habían convertido en sitio muy activo para el contrabando de telas, armas, licores, harina e incluso esclavos que entraban de las islas inglesas, holandesas y francesas, a cambio de «frutos de la tierra» como palo de tinte, perlas, cacao e incluso ganado.

Con la organización del Estado colombiano en 1821, el presidente Simón Bolívar devolvió paulatinamente la importancia al puerto cartagenero, convirtiéndolo a finales de la década de 1820 en el puerto colombiano de mayor movimiento, siendo en ese entonces las importaciones de Inglaterra-Jamaica las de mayor participación. Esta movilidad portuaria, tanto de Cartagena como de Santa Marta, está muy por debajo del movimiento portuario de puertos de Venezuela y México. En resumen Vilorio sugiere que no es posible comprender las condiciones productivas y el desarrollo de la ciudad de Santa Marta en su proceso de transición de la Colonia a la República si no se toman en cuenta las circunstancias políticas y fiscales en que estuvo envuelta la región, pues solo así podrán verse las variaciones en las ventajas relativas de Santa Marta frente a puertos vecinos como Cartagena.

Jorge Elías-Caro, en el tercer capítulo, analiza las relaciones comerciales entre el puerto de Santa Marta con los del Caribe, en especial con el de Saint Thomas, donde se da un dinamismo importante en materia comercial que le permite a esta ciudad caribeña posicionarse durante varias décadas del siglo XIX como el puerto más relevante para la importación y exportación de Colombia. Según Elías en esto ayudó la posición privilegiada de Santa Marta, en materia de conexión y navegación por el río Magdalena,

que le generaba un principio de oportunidad para abastecer los mercados del interior, en términos de costos de movilización de mercancías, frente al puerto de Cartagena.

Esta situación ventajosa es la que explica, según Jorge Elías, la preponderancia portuaria que Santa Marta logró en varias décadas del siglo XIX en el Caribe colombiano. Es importante señalar, como un valor agregado a esta interpretación, la sugerencia de que el puerto de Maracaibo fue un competidor importante de los puertos del Caribe colombiano en el abastecimiento de los mercados de la región Andina, ya que este tenía ventaja frente al puerto de Cartagena y al de Santa Marta, pues podía abastecer de manera más rápida y más barata los mercados del interior neogranadino, pues el trayecto desde este puerto fue mucho más corto, lo cual le representó ventajas significativas.

Aunque Elías enfatiza en el dinamismo del puerto samario entre 1820 y 1860 a partir de la relación comercial de Santa Marta con Saint Thomas, que fue más o menos constante, sostiene que después de 1870, con el fortalecimiento portuario de Barranquilla en el concierto mercantil del Caribe colombiano,

sus conexiones se limitaron a la máxima 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 de 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.

En el cuarto capítulo, Raúl Román Romero analiza la capacidad productiva de la provincia de Cartagena en los primeros años de la República, y sostiene que a diferencia de lo que ha dicho la historiografía regional sobre el declive económico de la ciudad, la crisis del puerto de Cartagena y

la poca productividad de su provincia, un análisis pormenorizado de sus condiciones productivas demuestra que a partir de los años treinta del siglo XIX la provincia inicia un proceso de prosperidad económica que encontró para su despegue serios obstáculos en la política económica y fiscal del gobierno central, presidido en estos años por Francisco de Paula Santander.

De esta manera, los únicos factores desencadenantes de este declive no fueron la emancipación política y el sitio realizado por los españoles en 1815, que arrasó la pérdida del situado como ingreso fiscal; la obstrucción parcial del Canal del Dique, ni bajos niveles de comercio de importación y exportación que mantuvo el puerto de la ciudad. Nuevos documentos permiten afirmar que esta fue el resultado de un largo proceso en el cual la ciudad de Cartagena, su puerto y su provincia estuvieron sometidos a severas condiciones estructurales y a situaciones políticas y económicas contrarias para su desarrollo, las cuales propiciaron que este declive económico —que venía gestándose a lo largo del tiempo (con recuperación momentánea a finales del siglo XVIII)—, se profundizara con motivo de las peculiares coyunturas políticas y sociales producidas en el siglo XIX.

En el caso particular de Cartagena y su provincia el declive económico y su agudización después de la Independencia no puede asemejarse a una parálisis de la economía ni a un retroceso económico; las condiciones de productividad indican que se dio una desaceleración como consecuencia, entre otras razones, de las guerras que acompañaron el proceso de formación del Estado colombiano, y el diseño de una economía (económica y fiscal) que introdujo muchas transformaciones importantes y generó el desplazamiento y el reacomodamiento de las

economías locales y regionales en un contexto de disputa por los espacios económicos neogranadinos.

Por su parte, Adolfo Meisel analiza las condiciones productivas del archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina en el quinto capítulo, a partir de una revisión minuciosa de lo acaecido en 1846, y con un enfoque casi que *microhistórico* propone una discusión interesante frente a las interpretaciones sobre la economía del archipiélago que la han definido como monoexportadora de algodón y con un sector agrícola poco diversificado; para Meisel un análisis de las condiciones de productividad económica en los años cuarenta permite discutir estos postulados, ya que no corresponden a la realidad y, de esta manera, promueve una discusión para analizar la historia económica del archipiélago a partir de nuevos documentos que permiten una comprensión más precisa sobre su realidad económica, que no solo estuvo representada por el cultivo del coco.

En este análisis, Meisel examina la evolución de la población desde los años de la Independencia hasta mediados del siglo XIX, y se detiene a explicar cuáles fueron las principales fuentes de empleo y las actividades que concentraban mayor fuerza laboral durante estos años. Además, revisa detalladamente los sectores económicos que considera más importantes en la isla, como el agrícola y el ganadero, y presenta los estimativos del PIB en términos per cápita. Como un aspecto significativo de este análisis discute el valor de la riqueza material y el lugar que ocupan los esclavos en esta.

Meisel llega a conclusiones de gran importancia para entender los ciclos de vida, su calidad y la sostenibilidad del archipiélago en estos años. Para él, por un lado, la existencia de una economía diversificada frente a un pequeño número de habitantes en el archipiélago durante

la primera parte del siglo XIX permitió una mejor distribución de la riqueza y una mejor calidad de vida entre los pobladores y, por otro lado, «hacía menos vulnerable a las bruscas fluctuaciones económicas que caracterizan a los países y regiones dependientes de un monocultivo», como lo revela el hecho del monocultivo de coco, que fue muy inestable.

Antonino Vidal y Guissepe D' Amato, en el sexto capítulo, analiza la importancia estratégica que tuvo el río Magdalena en el proceso de integración de las economías regionales en Colombia durante el siglo XIX. Para Vidal este río desempeñó un papel activo en la historia de la construcción de la nación, ya que se convirtió en el eje articulador entre la economía natural y la economía monetaria, como también en integrador de regiones separadas por una geografía montañosa. Él muestra cómo los centros de comercio de la costa Caribe, mediante la navegación de cabotaje, se enlazaron con los centros agroproductores del interior del litoral y las zonas centrales, así como las políticas del Estado que buscaron consolidar cierta institucionalidad en las provincias más distantes de los centros administrativos.

Vidal argumenta que los puertos sobre el litoral sufrieron una amplia reestructuración a lo largo del siglo XIX, y que muchas de ellas se vieron reflejadas en los intentos de organizar y establecer mercados locales en zonas aledañas a los ríos, lo que dio lugar a crecientes ofertas de productos extranjeros, dándole mayor funcionalidad a los puertos para que asumieran funciones diversas asociadas a la reparación y el aprovisionamiento sobre los litorales costeros. Estas reestructuraciones de los puertos permitieron a poblaciones rivereñas mantener un papel activo en el transporte de bienes, pasajeros y capital. Asimismo, las posibilidades a finales del siglo XIX de la

construcción de un canal interoceánico por Panamá generaron la expectativa de inversiones para mejorar la infraestructura de comunicaciones comerciales para los mercados internos más dinámicos.

El otro aspecto importante que señala Vidal fue la función del oro, que se convirtió en el movilizador principal de toda la actividad comercial hasta las últimas décadas del siglo XIX, ya que este metal activó los circuitos de intercambios en las zonas ribereñas que, a su vez, fortalecieron los movimientos de importación y exportación por los principales puertos del Caribe. De esta forma, se liberaron los límites de una oferta y una demanda restringidas y, a decir de Vidal, «el río Magdalena y su navegación se constituyeron en la posibilidad de hacer reales esos flujos económicos y permitió que la nación consiguiera el sustento de recursos necesarios para su construcción».

Andrea Miranda, en el séptimo capítulo, analiza uno de los proyectos empresariales más importantes de la costa Caribe colombiana, como fue la creación del frigorífico Packin House de Coveñas en la segunda década del siglo XX. La autora demuestra que lo que fue concebido como un proyecto innovador que le permitiría una evolución significativa al sector ganadero de la costa, se convirtió en un intento fracasado de internacionalizar el comercio a gran escala de la carne de res y, además, que fue un proyecto que desde sus inicios encontró serias oposiciones en algunos integrantes del Congreso de la República, quienes cuestionaron su conveniencia para la economía ganadera al interior del país.

Miranda sostiene que, a pesar de que muchos empresarios de la costa realizaron apuestas económicas importantes para que este proyecto llegara a su fin, también encontraron serias limitaciones en la conectividad

de Packin House con los puertos y, aunque finalmente encontraron una localización estratégica, los retrasos en la conclusión de la obra atrasaron la puesta en marcha de este importante proyecto. Eso impidió que una vez finalizada la obra, la cual implicó inversión en tierras y de infraestructura, se pudiera exportar carne a los mercados internacionales.

Aunque no se exportó ni una sola libra de carne refrigerada, sí fue posible la dinamización de la exportación de ganado en pie, especialmente a Panamá y México, lo que representó una amenaza para los comerciantes y ganaderos antioqueños, cuyas ganancias dependían de la venta del ganado proveniente de las sabanas del departamento de Bolívar. Esta situación generó una valoración de las potencialidades de la zona para los ganaderos locales y los antioqueños, que veían en la dependencia administrativa y fiscal del departamento de Bolívar una amenaza para sus intereses, así como también las élites cartageneras sentían que los proyectos de conexión vial con Antioquia evitaban un control fiscal y político sobre estas sabanas. Frente a este conflicto entre los intereses regionales antioqueños y cartageneros se fueron tejiendo otros factores que asociados a los impuestos, la higiene y las condiciones de calidad de la carne para la exportación que imposibilitarían la competitividad de este producto en el mercado exterior.

En definitiva, en este libro el lector encontrará un análisis de las condiciones y potencialidades de la región Caribe para el desarrollo de su economía, así como algunos factores, además de los naturales, que se convirtieron en obstáculo para una evolución sostenida de la región. Se trata de ubicar en las justas proporciones las capacidades económicas de la región y sus logros en materia comercial, agrícola y pecuaria, así como muchas limitaciones

asociadas a los intereses de élites regionales y del Gobierno y su política fiscal en momentos coyunturales. También se podrán encontrar explicaciones de los liderazgos económicos de algunas localidades asociados a factores de competitividad entre una zona del Caribe y otra, y sus aportes a la formación regional. En conjunto, esta publicación permitirá realizar una valoración de las contribuciones de las economías de la región Caribe a la formación de la propia región y del Estado nación colombiano.

Este libro recoge los resultados de investigación de autores de reconocida trayectoria investigativa y académica, algunos de estos fueron presentados de manera parcial en el III Congreso Internacional de Estudios Caribeños, realizado en la ciudad de Santa Marta en agosto de 2014, evento que fue financiado por la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad Nacional de Colombia y la Coordinación de Investigación de la Sede Caribe, entes a los cuales se agradece su apoyo.

Raúl Román Romero

-
- 1 Seis años antes, en 1988, Gustavo Bell publicó el primer libro que llevó por título *El Caribe colombiano*, impreso por la Universidad del Norte, en el cual se intentó presentar la región en su conjunto sin el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y Panamá, que sigue estando ausente en estas publicaciones. Otro esfuerzo pionero destacable, Bell, *Cartagena de Indias de la colonia a la República* (Bogotá: Fundación Guberek, 1991), en el que hizo una importante contribución a los estudios regionales e intentó establecer la conexión de esta región Caribe colombiana con el Gran Caribe. Recientemente, J. Elías y A. Vidal hicieron un esfuerzo en este proceso de articulación del Caribe colombiano con la gran cuenca con su publicación: *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe* (Barranquilla: Ediciones Universidad del Norte, 2010).

- 2 A. Meisel, *Historia social y económica del Caribe colombiano* (Barranquilla: Universidad del Norte, 1994). En esta compilación participaron como autores: María del Carmen Borrego Pla, Nicolás del Castillo, Alfonso Múnera, Adelaida Sourdis, Eduardo Posada Carbó, Adolfo Meisel e Isabel Clemente.
- 3 Vale la pena resaltar dos publicaciones de finales de los años noventa que realizaron un aporte a la discusión sobre el papel político y económico de la región: A. Múnera, *El fracaso de la nación, región, raza y clase en el Caribe colombiano. (1717-1821)* (Bogotá: Áncora, Banco de la República, 1998); E. Posada, *El Caribe colombiano: una historia regional (1870-1950)* (Bogotá: Áncora, Banco de la República, 1998).

Reformismo borbónico, tierras comunales y labradores en la gobernación de Santa Marta, 1750-1810

Hugues R. Sánchez Mejía

Introducción

En 1780 el virrey del Nuevo Reino de Granada, don Manuel Antonio Flores, fue instruido en una Real Cédula «acerca de las nuevas reglas y método que podrían observarse en la venta y composición de tierras para que fuesen útiles a los vasallos de ese país, señaladamente a los pobres y que mi real hacienda tuviese mayor utilidad...».¹ Este documento puede ser visto, entre varias cuestiones, como la formalización evidente de un proceso que buscaba promover el acceso a la tierra a amplios sectores del Nuevo Reino de Granada, el cual se había iniciado en la década del cuarenta por el entonces virrey don Sebastián de Eslava. Escrutado minuciosamente el texto enviado al virrey Manuel Antonio Flores salta a la vista no solo la novedad del discurso ilustrado, sino una filosofía política que daba a la cuestión agraria y al comercio una centralidad importante.² Si bien el tema fiscal estaba inserto en esta política, ahora se supeditaba al beneficio de los vasallos y, sobre todo, de los más pobres.

Influenciados o partícipes de primer orden de las ideas económicas fisiócratas, de la necesidad de fortalecer el Estado y, en especial, de lograr la felicidad de los vasallos, los consejeros reales vieron oportuna la intervención de la Corona en el espacio municipal, en la República, para lograr así el anhelado fin de un mundo de campesinos propietarios, progresistas y fieles a la Corona.³ No era una tarea fácil. En teoría era necesario intervenir en el universo político local y realizar cambios en las normativas municipales, como también enfrentar oligarquías que controlaban clientelarmente los cabildos locales.⁴

Así, vemos en la práctica la avanzada de los funcionarios reales que intentaban articular ahora un lazo más fuerte — y de hecho coercitivo— sobre el tema agrario. Era necesario ordenar y reglar un universo local que hasta la fecha no se había cuestionado en su esencia, y que dejaba por fuera del reparto de tierras a la parte más baja de la sociedad y condenaba a sectores al pago de arriendos a grandes y medianos propietarios.⁵ Es decir, se buscaba propiciar una reforma agraria. Los resultados de este proceso fueron bastante disímiles en el territorio de la Península Ibérica, y obviamente enfrentaron en el ámbito local fuerzas y actores que coyunturalmente facilitaron o frenaron la reforma. Observamos también que no era el tema de la intervención local una simple lucha contra señores o notables *per se*; esto debe articularse con la idea, ahora generalizada, de la libertad de comercio como forma de crecimiento económico.⁶ Obviamente, un universo donde el acceso a la tierra estaba concentrado y quienes querían acceder a ella debían pagar excedentes monetarios que luego trasladaban a sus productos, no era el ideal fisiócrata. Había que destrabar, o mejor, permitir que más actores tuvieran derechos de propiedad, así estos fueran comunales y, de contera, involucrarlos en el libre comercio

de granos. Así, en el mundo agrario ideal de los reformistas el campesino propietario tenía un papel importante en la producción agrícola que ahora, gracias al libre comercio, debía inundar de alimentos a las ciudades y, de quedar excedentes, generarían más riquezas al venderse en mercados más amplios.⁷

La América hispana no fue ajena a este proceso y se nos antoja que la aplicación de las medidas del reformismo agrario fue paralela en la Península y en ultramar.⁸ Una cronología de acciones y de normativa da cuenta de lo anterior. Allí cobra importancia entonces la Real Cédula enviada al virrey Guirior para el caso del Nuevo Reino de Granada. Debemos investigar entonces si la normativa tuvo una aplicación útil en la práctica cotidiana de los actores que pululaban para la época en el área rural neogranadina; es decir, no fue este documento y sus órdenes letra muerta; por ello, nuestro centro de análisis territorial serán dos gobernaciones que hacían parte del virreinato de la Nueva Granada y donde podemos ver a escala micro la impronta de las medidas borbónicas en la estructura agrícola: las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena. Ya sabemos del impacto que tuvo la normativa en lo que se refiere al tema de las composiciones de tierras y la adjudicación de terrenos realengos, pero poco hemos estudiado si de verdad los «pobres» vieron mejorar sus condiciones en cuanto al acceso a derechos de propiedad y, obviamente, de su productividad.⁹

De lo anterior trata el presente capítulo, pero también de los cambios que se operaron en el estatus de una población pobre que accedía ahora a la tierra, bajo derecho de uso, y se transformaba en campesinos, mejor, en labradores, para usar la terminología de la época. Consideramos que las políticas de los borbones cambiaron no solo las reglas de acceso a la propiedad, sino que en la

búsqueda de generar un proceso de campesinización institucionalizado donde una nueva figura, los llamados labradores obtenían la protección y los privilegios que el Rey daba a sus vasallos. La calidad de labrador se democratizó gracias a los borbones, al adjudicárseles la inclusión en esta de una masa heteróclita de pobladores del área rural de las mencionadas gobernaciones.

Para el presente texto utilizamos información que reposa en el Archivo General de la Nación de Colombia, especialmente el Fondo de Tierras del Magdalena y el Archivo General de Indias, en Sevilla.

Mestizaje: libres de todos los colores y sitios de libres

Primero empecemos por identificar a los actores; en este caso señalemos quiénes se adaptaban a la categoría de «pobres» en el mundo agrario en la mencionada gobernación cuestión que, como mostraremos, se relaciona con el tema del mestizaje. Sobre la particularidad del mestizaje (mulataje y zambaje) en las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena dio cuenta el jesuita José Gumilla a su paso por Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando observó que los «hombres blancos» tenían «inclinación y amor al color negro: y hoy en día, en Cartagena de Indias, en Mompox y en otras partes se hallan españoles honrados, casados (por su elección libre) con negras, muy contentos y concordes con sus mujeres...». ¹⁰ Pero esta no fue la única forma de mestizaje; también primó un tipo de mezcla racial resultado de tempranas uniones sexuales entre indígenas y esclavos, los llamados zambos ¹¹ o zambaigos, nombre con el que se conoció al hijo de indígena con negro en la América española. ¹² Exonerarse del pago de tributos, mantener su

sustento y garantizar su supervivencia son claves a la hora de entender la relación entre las mujeres indias y los esclavos, y con ello queremos señalar que muchos zambos al nacer en contextos indígenas asumían la identidad de su madre, que era vasalla del Rey, vivía en una de las repúblicas y no era esclava. La matrilocalidad se imponía en este escenario; así, la identificación racial del zambo al lado de su ascendiente en los pueblos de indios lo alejaba de la esclavitud.¹³

Pero también se dio el caso de que el zambo no aceptara la identidad indígena, quedando en una vaguedad jurídica que propiciaba su libertad. Por ello, clasificar al zambo en el sistema jurídico fue cuestión difícil para las autoridades españolas; de hecho fueron numerosas las consultas sobre su ubicación en términos de ordenamiento social, especialmente frente al tema de sus cargas.¹⁴ Por ejemplo, se indagaba si debían pagar o no el tributo,¹⁵ ante lo cual las autoridades consideraron siempre que estos debían sufragarlo igual que los indios cuando vivían con ellos, lo cual da pistas sobre una primera ubicación social de este, al ser adscrito en primera instancia a la república de indios. Pero el zambo la mayoría de veces no se radicó en pueblos de indios y así, como veremos, obtuvo la condición de emancipado de tributación y de la esclavitud, y se volvió libre de habitar o de elegir cualquier lugar para vivir.¹⁶

Para finales del siglo XVIII la categoría de poblamiento llamada «sitio de libres» designaba en la provincia de Cartagena y Santa Marta «a todo lugar que tenga alguna población aunque corta como no sea ciudad, villa o pueblo de indios» y, en general, su vecindario era racialmente «mixto y común de españoles, mestizos, negros mulatos, zambos y otros de tales mixtiones que tienen sus determinadas denominaciones», los cuales, según el cronista, «generalmente se nombran libres por distinguirse

de los indios tributarios» y de todos los colores por sus diversas mixturas.¹⁷ El sitio de libres albergaba una población heteróclita que compartía una calidad de tipo político y, en ocasiones, se les negaba la calidad de vecinos y se restringían sus derechos y deberes.

Cabe la pregunta sobre el surgimiento de estos sitios de libres y, por qué, para el siglo XVIII, la mayoría de poblados de la gobernación de Cartagena y Santa Marta tenían esa calidad. Hemos identificado varias vías en este proceso de formación de estos poblados. Vemos que unos sitios aparecen en los bordes de las haciendas y hatos ganaderos, un proceso *sui generis* que revela un entramado de relaciones económicas y muestra a los libres articulados con las unidades productivas. La permisividad de los hacendados, al permitir la existencia de estos poblados en sus unidades, se debe ligar a la necesidad de garantizar la obtención de mano de obra barata para diversas actividades laborales, que iban desde el cuidado de los ganados, los rodeos, su sacrificio y traslado de la carne a los centros urbanos y protegerse de los ataques de los indígenas.¹⁸ Bajo esta perspectiva entendemos por qué estos sitios se encontraban en terrenos cercanos o en los bordes de dichas unidades productivas, como también el establecimiento de pactos de reciprocidad entre los hacendados y sus mayordomos esclavos, y entre estos y la población concertada y agregada.

El surgimiento de estos sitios de libres no se agota en el anterior caso; algunos nacían a la sombra de puertos fluviales, en los cruces de caminos, en los distritos mineros o tenían origen en palenques que se formaron en el siglo XVII. Lo que importa señalar es que para la segunda mitad del siglo XVIII estos poblados eran reconocidos y entraron a desempeñar un rol importante en el marco de las políticas del reformismo borbón; así, la eclosión de los pueblos de