



Universidad
del Atlántico

CÓDIGO: FOR-DO-109

VERSIÓN: 0

FECHA: 03/06/2020

**AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL
TEXTO COMPLETO**

Puerto Colombia, 29 de abril del 2021

Señores

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECAS

Universidad del Atlántico

Cuidad

Asunto: Autorización Trabajo de Grado

Cordial saludo,

Yo, **JORGE ROMARIO MUNIVE LARA**, identificado(a) con **C.C. No. 1.005.550.088** de **BARRANQUILLA**, autor(a) del trabajo de grado titulado **SURGIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE MAGANGUE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1858-1874)** presentado y aprobado en el año **2020** como requisito para optar al título Profesional de **HISTORIADOR.**; autorizo al Departamento de Bibliotecas de la Universidad del Atlántico para que, con fines académicos, la producción académica, literaria, intelectual de la Universidad del Atlántico sea divulgada a nivel nacional e internacional a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios del Departamento de Bibliotecas de la Universidad del Atlántico pueden consultar el contenido de este trabajo de grado en la página Web institucional, en el Repositorio Digital y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad del Atlántico.
- Permitir consulta, reproducción y citación a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CD-ROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

Esto de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Atentamente,

Firma

JORGE ROMARIO MUNIVE LARA

1.005.550.088 De BARRANQUILLA.



Universidad
del Atlántico

CÓDIGO: FOR-DO-110

VERSIÓN: 01

FECHA: 02/DIC/2020

DECLARACIÓN DE AUSENCIA DE PLAGIO EN TRABAJO ACADÉMICO PARA GRADO

Este documento debe ser diligenciado de manera clara y completa, sin tachaduras o enmendaduras y las firmas consignadas deben corresponder al (los) autor (es) identificado en el mismo.

Puerto Colombia, **29 DE ABRIL DEL 2021**

Una vez obtenido el visto bueno del director del trabajo y los evaluadores, presento al **Departamento de Bibliotecas** el resultado académico de mi formación profesional o posgradual. Asimismo, declaro y entiendo lo siguiente:

- El trabajo académico es original y se realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, en consecuencia, la obra es de mi exclusiva autoría y detento la titularidad sobre la misma.
- Asumo total responsabilidad por el contenido del trabajo académico.
- Eximo a la Universidad del Atlántico, quien actúa como un tercero de buena fe, contra cualquier daño o perjuicio originado en la reclamación de los derechos de este documento, por parte de terceros.
- Las fuentes citadas han sido debidamente referenciadas en el mismo.
- El (los) autor (es) declara (n) que conoce (n) lo consignado en el trabajo académico debido a que contribuyeron en su elaboración y aprobaron esta versión adjunta.

Título del trabajo académico:	SURGIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE MAGANGUE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1858-1874)
Programa académico:	HISTORIA

Firma de Autor 1:							
Nombres y Apellidos:	JORGE ROMARIO MUNIVE LARA						
Documento de Identificación:	CC	X	CE		PA	Número:	1.005.550.088
Nacionalidad:	COLOMBIA			Lugar de residencia:	SUCRE-SUCRE		
Dirección de residencia:	CORREGIMIENTO CHAPARRAL						
Teléfono:				Celular:	3233192356		



FORMULARIO DESCRIPTIVO DEL TRABAJO DE GRADO

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO DE GRADO	SURGIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE MAGANGUE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1858-1874).
AUTOR(A) (ES)	JORGE ROMARIO MUNIVE LARA.
DIRECTOR (A)	MILTON ZAMBRANO PEREZ.
CO-DIRECTOR (A)	
JURADOS	LEA ALVAREZ Y JESUS CASTRO
TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE	HISTORIADOR.
PROGRAMA	HISTORIA
PREGRADO / POSTGRADO	PREGRADO
FACULTAD	CIENCIAS HUMANAS
SEDE INSTITUCIONAL	SEDE NORTE.
AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	2020
NÚMERO DE PÁGINAS	28.
TIPO DE ILUSTRACIONES	MAPAS, TABLAS.
MATERIAL ANEXO (VÍDEO, AUDIO, MULTIMEDIA O PRODUCCIÓN ELECTRÓNICA)	NO APLICA
PREMIO O RECONOCIMIENTO	



**SURGIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE MAGANGUÉ A MEDIADOS DEL
SIGLO XIX (1858-1874).**

JORGE ROMARIO MUNIVE LARA

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE HISTORIADOR

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO
PUERTO COLOMBIA**

2021



**SURGIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE MAGANGUÉ A MEDIADOS DEL
SIGLO XIX (1858-1874).**

JORGE ROMARIO MUNIVE LARA

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE HISTORIADOR

ASESOR:

MILTON AUGUSTO ZAMBRANO PEREZ

MAGISTER EN HISTORIA

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO
PUERTO COLOMBIA**

2021

NOTA DE ACEPTACION

DIRECTOR(A)

JURADO(A)S

DEDICATORIA

Dedicado principalmente a Dios porque toda la gloria será siempre para él, a mis padres Manuel Domingo Munive y Nayibe Lara que fueron la razón por la cual emprendí este sueño que hoy se hace realidad, a mi tío Ricardo Lara porque sin su ayuda no hubiera sido posible, A mi abuela Felicita Hernández por darme tanto amor, por sus oraciones y por siempre darme el apoyo moral que necesite cuando nadie creía que podía lograrlo.

AGRADECIMIENTOS.

A Dios por haberme guiado en este largo camino y darme el entendimiento para afrontar cada dificultad que se me presentó, por ponerme en el camino las personas indicadas que me ayudaron a seguir adelante en los momentos en que quise abandonar; A mi tío Ricardo Lara por el voto de confianza, la paciencia y el apoyo incondicional.

A Julio Pérez Riquett por haber sido el mejor compañero, amigo y hermano que pude tener en la Universidad y en la vida, por nunca dejarme solo en los momentos difíciles y por siempre ser incondicional conmigo, manito te quiero con el alma y Fabiana Arévalo mi amiga y concejera en momentos de soledad, nunca cambies.

Al resto de mis compañeros de semestre 2015-1 (Jesús, José, Luisito, Barrios, Eder, Anita, Lida, Yule, María Almarales, Brayan, Julio Gómez, Jahel, Brigitte) por todos los momentos vividos, las risas, las discusiones, las enseñanzas, la unión y el compañerismo que siempre tuvimos, por haber hecho de estos 5 años la mejor experiencia de mi vida. Que los nuevos caminos a recorrer sean tan largos y tan fructíferos que aterren, Dios los bendiga y siempre los acompañe, y que los ires y venires de la vida nos vuelva a juntar algún día, los llevare por siempre en mi corazón.

SURGIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE MAGANGUÉ A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1858-1874).

RESUMEN

En esta investigación se analizará la transición económica que se dio a mediados del siglo XIX en el Caribe Colombiano teniendo como prioridad dar respuesta al interrogante planteado sobre ¿Cómo fue el proceso del surgimiento comercial del puerto de Magangué? priorizando dos acontecimientos que fueron influyentes en este proceso. El primero es el estado de decadencia de las ferias de Tacasuán que generó el traslado de estas a territorio magangueleño; y en segundo lugar, el desvío del Río Magdalena por el Brazo de Loba que significó el rezago de Mompox con respecto al resto de Provincias del Estado Soberano de Bolívar y específicamente Magangué.

PALABRAS CLAVE: Magangué, Ferias, Comercio, Puerto, Río Magdalena.

ABSTRACT:

This research will analyze the economic transition that took place in the mid-19th century in the Colombian Caribbean, taking as a priority the answer to the question raised on how was the process of the commercial emergence of the port of Magangué? prioritizing two events that were influential in this process. The first is the state of decline of the Tacasuán fairs that generated the transfer of these to Magangueleño territory; and secondly, the diversion of the Magdalena River by the Arm of Loba that meant Mompox's lag with respect to the rest of the Provinces of the Sovereign State of Bolivar and specifically Magangué.

KEY WORDS: Magangué, Fairs, Commerce, Port, Magdalena River.

CONTENIDO

	PAGINA
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO 1:	
Ferias comerciales: de Tacasuan a Magangué.	6
CAPITULO 2:	
Magangué: Una relación entre el puerto y el rio Magdalena.....	10
CAPITULO 3:	
Magangué puerto de intercambio comercial	13
CAPITULO 4:	
La importancia de los vapores	19
CAPITULO 5:	
El Puerto de Magangué y la Ganadería.....	23
CONCLUSION	24
BIBLIOGRAFIA.....	26

Imagen 2

Estadística ganadera de 1875.

DISTRITOS.	NÚMERO DE CABEZAS DE GANADO.								TOTAL DE CABEZAS.
	ASNAL.	CABALLAR.	CABRÍO.	CERDUNO.	MULAR.	LANAR.	VACUNO.	VALOR.	
Vienen	7,350	4,920	4,700	17,050	1,700	240	66,550	1,498,800	102,510
Sahagun	200	---	---	1,000	---	---	5,000	55,000	6,200
San Andres	500	100	---	1,000	20	---	4,000	5,600	5,620
Chima	---	50	20	1,000	---	---	2,000	28,500	3,070
Momil	---	10	20	50	---	---	400	7,300	480
Montoria	---	150	---	1,000	20	---	6,000	19,600	7,170
Magangué	---	80	200	200	20	---	3,200	74,000	3,700
Majagual	---	30	---	4,000	---	---	2,000	47,000	6,030
El Retiro	150	20	100	300	---	---	1,800	42,000	2,370
Sucre	20	---	---	200	---	---	250	5,000	470
Yati	---	---	---	---	---	---	30	500	30
Barranco de Loba	---	---	---	---	---	---	500	8,000	500
Margarita	---	---	50	120	---	---	1,500	30,500	1,670
Mompos	300	110	---	---	40	---	4,500	86,700	4,950
Morales	---	---	200	1,000	---	---	1,500	41,000	2,700
San Fernando	---	---	60	70	---	---	1,700	34,200	1,830
Simiti	---	30	---	400	30	---	1,500	30,600	1,960
Talagua	100	20	140	190	---	---	1,000	4,000	1,450
Candelaria	---	150	---	200	---	---	1,000	19,600	1,350
Juan de Acosta	800	40	40	400	---	---	800	23,600	2,080
Manati	80	50	---	800	10	---	1,500	29,100	2,440
Palmar de Candelaria	---	---	---	150	---	---	200	3,500	350
Piojó	---	20	100	300	---	---	700	20,000	1,120
Repelon	---	120	600	300	10	---	2,300	40,000	3,330
Sabanalarga	2,000	800	1,000	1,000	40	---	8,000	123,600	12,840
Usiacuri	500	130	50	200	10	---	1,200	25,200	2,090
Caracol	---	---	---	100	---	---	200	3,300	300
Coloso	---	60	100	100	150	---	1,000	29,700	1,410
Palmito	---	---	20	100	30	20	480	17,400	650
Sampues	250	100	---	130	50	---	1,200	26,000	1,730
Sincelejo	600	400	---	---	300	---	7,000	144,500	8,300
Talá	100	30	50	300	---	---	500	18,300	980
Talá viejo	100	20	---	100	20	---	500	12,100	740
Totales	13,050	7,440	7,450	31,760	2,450	260	130,010	2,557,200	192,420

124 ANUARIO ESTADÍSTICO

Fuente: Anuario estadístico de Colombia (1875). Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá. 124 p.

LISTA DE TABLAS O FIGURAS.

Cuadro 1.

Productos gravados con impuestos de comercialización y consumo en Magangué y en todo el Estado Soberano de Bolívar.	
Alimentos no preparados	Aguardiente de uva y otros compuestos
Acero no manufacturado	Anís extranjero
Alquitrán o brea	Anís del país
Azogue vivo	Azúcar del país
Cáñamo en cuerdas	Tabaco extranjero.
Cobre o bronce en lingotes o galápagos	Cacao
Cobre manufacturado en calderos o pailas	Café
Hierro manufacturado sin mezcla de acero	Caucho
Hojalata	Harina extranjera
Jabón ordinario en barras	Jabón extranjero
Loza en guacales	Sal extranjera
Máquinas y herramientas para agricultura	Zinc no manufacturado
Pieles	Zinc en laminas
Plomo no manufacturado	Vidrios planos sin azogue
Plomo manufacturado	Vinos en pipas y barriles
Pólvora	

Fuente: Elaborado con base en información de la Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar, No. 206. Abril de 1862¹.

¹ Este dato es explicativo y sirve para mostrar que tipo de mercancías se trataban en el puerto, la aparición de estos datos es producto del art. 1 del título 2 “De los contratos nominados en general” que dice “Para el cobro del derecho de consumo sobre los efectos extranjeros que se introduzcan por otros puntos que no sean las aduanas establecidas en su territorio, se distribuirán en la clase siguiente”. El mismo documento no da la información de dicho cobro.

Cuadro 2.

Listado de vapores que navegaban de subida por el Río Magdalena desde 1857 hasta 1874.

Vapores	Época de servicio	Capacidad de cargas: (Sacos de 80-90 kg)	Viajes	Cargas: (Sacos de 80-90 kg)	Pasajeros
Jeneral Mosquera	1856	1500	5	2920	199
Antioquia	1857	1200	6	7699	149
Tequendama	1862	700	3	2236	56
Vengoechea	1864	800	5	3173	164
Gaira	1864	200	2	64	32
Confianza	1866	800	3	2965	155
Tairona	1867	200	4	644	26
Bismark	1869	1600	3	3611	85
Santander	1870	1300	13	7866	296
Colombia	1874	2300	5	5131	240
Murillo	1872	2000	3	4562	64
Isabel	1873	1500	5	6094	105
Victor	1874	800	4	3840	187
TOTAL			61	50305	1708

Fuente: Datos extraídos del Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas (1874), P. 148.

Cuadro 3

Listado de vapores que navegaban de bajada por el Río Magdalena desde 1857

Vapores	Época de servicio	Viajes	Cargas: (Sacos de 80-90 kg)	Pasajeros
Jeneral Mosquera	1856	5	3672	395
Antioquia	1857	5	4593	262
Tequendama	1862	2	1726	9
Vengoechea	1864	5	3486	128
Gaira	1864	1	121	9
Confianza	1866	4	3286	88
Tairona	1867	3	405	59
Bismark	1869	3	2545	32
Santander	1870	13	10635	164
Colombia	1874	5	4559	180
Murillo	1872	3	3121	51
Isabel	1873	5	6300	78
Victor	1874	4	3355	119
TOTAL		58	47804	1574

Fuente: Datos extraídos del Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas (1874), P. 148.

Introducción

La historiografía del Caribe colombiano y por lo general los estudios de los procesos económicos, sociales y políticos se han centrado en Barranquilla, Santa Marta o Cartagena principalmente la transición que se dio en dichos lugares representa, sin duda, aportes importantes para la construcción de la historia regional, así como los elementos que permitieron el desarrollo de estas poblaciones y las características geográficas que componen los principales puertos de la región Caribe.

Esto resulta a su vez contraproducente para la historiografía de esta Región², debido a que existen vacíos investigativos en cuanto al tema y no permite un verdadero análisis de ciertas características culturales de la población maganguense, sobre todo la relacionada a la actividad portuaria (como las ferias), que aunque hoy en día no son grandes centros urbanos, tuvieron un proceso de formación que conformaron fenómenos culturales, políticos, económicos y ambientales que en la actualidad se pueden ver reflejados en diferentes estructuras sociales.

Por consiguiente, por esa razón esta investigación se analizará la transición económica que se dio a mediados del siglo XIX en el Caribe Colombiano teniendo como prioridad dar respuesta al interrogante planteado sobre ¿Cómo fue el proceso del surgimiento comercial del puerto de Magangué? priorizando dos acontecimientos que fueron influyentes en este proceso. El primero es el estado de decadencia de las ferias de Tacasuán que generó el traslado de estas a territorio maganguense; en segundo lugar, el desvío del Río Magdalena por el Brazo de Loba que significó el rezago de Mompox con respecto al resto de Provincias del Estado Soberano de Bolívar y específicamente Magangué.

Para efecto de esta investigación y con el fin que los resultados de este sean presentados coherentemente, proponemos la siguiente estructura metodológica. En primera instancia se

² Para efectos de este trabajo el concepto de región será tratado desde una óptica socio económica la cual se afianza en la delimitación territorial y su posición geográfica que lo mantuvo (por lo menos en este tema) en una red comercial importante en el periodo en que se constituyó el estado de Bolívar.

hará una descripción de las ferias de Tacasuán (San Benito Abad), como el principal elemento detonante de lo que a la postre sería uno de los movimientos de intercambio comercial más importantes en toda la Región Caribe, pese a que las nociones religiosas propias de la población tuvieron un impacto negativo en la continuación de estas.

Posteriormente analizaremos el impacto que tuvo la desviación del cauce del Río Magdalena hacia el Brazo de Loba que tuvo como consecuencia inmediata el rezago de Mompox como la principal provincia del Bolívar Grande, a la vez que Magangué se consolidaba como puerto de intercambio comercial, dándole un plus porque nos permite estudiar los puntos donde se entre cruzan los factores socio económicos, que naturalmente están relacionadas con algunas políticas que génera la llegada de las ferias comerciales a Magangué y que además le dan una visibilidad que algunos autores han estudiado.

Por último, se hará un análisis de los tipos de embarcaciones que transitaban por el Río Magdalena durante la temporalidad de esta investigación, haciendo énfasis en los barcos a vapor que fueron los más concurrentes y las de mayor relevancia en cuanto al tránsito por el río, debido a que, además de mercancías y pasajeros los vapores por lo general pertenecían a grandes compañías y casas comerciales, el lugar de esto tipo de objetos es importante analizarla porque nos permite entender el movimiento de personas a través de las embarcaciones, principales productos y demás elementos que nos sirven de diagnóstico para saber la importancia económica del puerto de Magangué en este periodo en concreto.

El análisis de estos fenómenos, hoy en día ayuda a la historiografía de nuestra Región a comprender los procesos de formación de cada una de estas poblaciones y el impacto que se generó en ellas a nivel general, que en algunos casos siguen presentes gracias a patrones reflejados tanto en su economía, política y cultura, lo cual se puede encontrar en las memorias plasmadas de los viajeros, navegantes y comerciantes que transitaban por el río Magdalena, la gaceta del estado soberano de Bolívar, el anuario estadístico de Colombia del año 1874, fuentes extraídas de la biblioteca Orlando Fals Borda de la Universidad del Atlántico, Biblioteca piloto del Caribe, el Archivo Histórico del Atlántico, la Biblioteca Nacional de Colombia y la web.

En cuanto a la discusión acerca de Magangué como puerto y su importancia en la vida federal del actual departamento de Bolívar nos gustaría citar las memorias como la del viajero, escritor, científico y explorador francés Luis Striffler sobre sus viajes y crónicas en el río Magdalena, en su libro llamado “El Río San Jorge” resalta el modo de vida de los pobladores, su cultura y religiosidad, los escritos de este autor son uno de los más grande aportes a la historiografía de esta subregión del caribe colombiano puesto que además, relata en sus vivencias de manera detallada las ferias comerciales que se dieron en Magangué, el flujo de comerciantes de las distintas zonas del país que llegaban al nuevo puerto y los navegantes del Río Magdalena.

Es oportuno ahora exponer los estudios de María Aguilera Díaz en una investigación del banco de la republica sobre economía regional titulada “Magangué puerto fluvial bolivarense” puesto que describe la forma como el movimiento comercial que tuvo lugar en Magangué a mediados del siglo XIX atrajo gran cantidad de comerciantes que posteriormente se establecieron en esta población que además en los años siguientes cuando las ferias comerciales habían adquirido un mayor estatus y se crearon algunas de las casas comerciales.

Ahora bien, el historiador de la Universidad de Cartagena Cristian Roa en su tesis de grado “ferias comerciales de Magangué 1858 – 1902” explica de manera detallada el auge que tuvieron las ferias comerciales como eje principal del flujo tanto de comerciantes como de compradores, que favorecieron a Magangué para su fortalecimiento económico y político, el autor hace énfasis en las ferias comerciales como fiesta central de la población, además de resaltar las memorias plasmadas de los comerciantes que allí llegaban a ofrecer mercancía y de extranjeros que llegaban a la población en búsqueda de riquezas.

Por otra parte el artículo titulado “ la economía anfibia de la isla de Mompox” de Joaquín Vilorio de la Hoz, que tiene como objetivo analizar las actividades económicas de la subregión Isla de Mompox, además el autor, expone el contexto económico de Mompox y las repercusiones que tuvo que afrontar la provincia, durante la realización de las ferias comerciales, y el establecimiento del puerto de Magangué, puesto que de ser la provincia

más importante del estado soberano de Bolívar, Mompox entraría en una etapa de estancamiento social, político y económico, debido a la poca presencia de comerciantes en comparación con los que llegaban anteriormente con frecuencia, además de establecer otro fenómeno que insidioso en dicho estancamiento como lo fue la desviación del río Magdalena hacia el brazo de Loba.

No obstante, Eloy Miranda Gil, en un artículo que lleva por nombre “Magangué y Mompox: conflictos territoriales, políticos y económicos entre provincias del Caribe colombiano, 1853 – 1875” analiza los conflictos territoriales que se dieron entre las dos poblaciones anteriormente mencionadas, durante el periodo de 1853 a 1875, y las consecuencias políticas, económicas y sociales que se dieron por la lucha de la soberanía de algunos territorios, también destaca los lineamientos utilizados por los gobernantes para establecer dicha soberanía de cada provincia sobre los territorios en disputa, además el autor también hace referencia a los hostigamientos entre los pobladores de ambas provincias, dichos actos en algunos casos provocaron inestabilidad en las ferias que se realizaban en Magangué.

Ahora bien, los aportes de esta investigación van encaminados a llenar ese vacío historiográfico referente al puerto de Magangué puesto que el movimiento de intercambio comercial que se dio en él, es de gran relevancia para la historiografía de la región Caribe, no obstante, los estudios de los autores anteriormente mencionados no poseen profundidad en este tema, puesto que no se tienen en cuenta la relevancia que tuvo el río Magdalena y los navegantes que por él transitaban, los comerciantes y el flujo de mercancía y de vapores que año tras año llegaban al puerto de Magangué, aspectos fundamentales que integran los ítems de este informe investigativo.

Contexto Histórico

Magangué es un municipio colombiano localizado a orillas del Río Magdalena, en el Departamento de Bolívar (Colombia), Fue fundado en 1610 por Diego de Carvajal y refundado un 28 de octubre de 1776 por el militar español Antonio de la Torre y Miranda.

...quien sería el encargado de trasladar y reorganizar la población indígena bajo el modelo español, otorgándole el nombre de Nuestra Señora de la Candelaria. A partir de ese momento se inicia el comercio de la Albarrada, el trazado de la plaza principal y la construcción de las primeras vías y oficinas públicas. En 1813, Magangué adquiere el título de villa simultáneamente con Barranquilla y Majagual, y deja de ser sitio, desagregándose del cabildo de Mompos.³

En su proceso de consolidación político-administrativa en las últimas décadas del siglo XIX, Magangué constituyó uno de los departamentos del Estado Soberano de Bolívar, creado por medio de la ley 27 de enero de 1860 y transformado en provincia dos años después bajo el reglamento de la ley 26 de diciembre de 1862, dentro de sus límites territoriales comprendía los distritos de Magangué, Majagual, Palmarito, Retiro, San Sebastián de Madrid, Sucre y Yatí⁴.

Por otra parte, el Estado Soberano de Bolívar estaba conformado por las provincias de Cartagena, Corozal, Mompos, Sabanilla y Sinú⁵. No obstante, sufriría una serie de subdivisiones político-administrativas dentro de su mismo territorio llevando a cabo la creación de nuevos departamentos dentro del mismo; un ejemplo de ello fue la ley expedida por la Asamblea del Estado el 27 de enero de 1860 ordenando la creación de 3 nuevos departamentos dentro del territorio bolivarenses.

Finalmente, para el año 1865 se logra establecer la consolidación territorial definitiva del Estado Soberano de Bolívar, constituido por 10 provincias (Barranquilla, El Carmen, Cartagena, Corozal, Chinú, Lórica, Magangué, Mompos, Sabanalarga, Sincelejo); como lo podemos apreciar en el siguiente mapa, donde se observan los límites territoriales de Bolívar con otros estados.

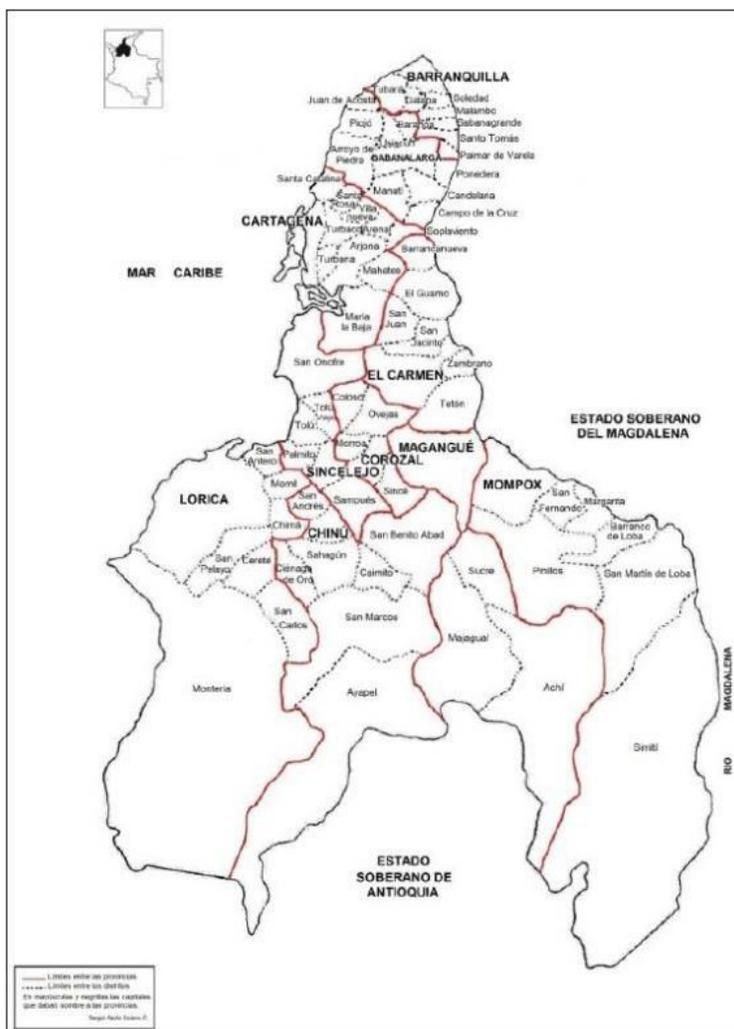
³ Rosana Garnica Berrocal et al., El espacio regional de Magangué (bolívar), en el contexto del sur de bolívar, la mojana y la depresión Momposina, en el caribe colombiano (Cartagena de Indias: Fondo Editorial Universidad de Córdoba, 2018) 46 p.

⁴ Estadística de Colombia 1876, (Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, S.A.), 33 p.

⁵ Daldo Gabriel Lambis Mercado, "División territorial en Bolívar: la lucha por la autonomía y la construcción de identidades territoriales", (Tesis de pregrado en, Universidad de Cartagena. Cartagena diciembre 2011), 75.

Imagen 3.

Mapa de Provincias y Distritos del Estado Soberano de Bolívar.



Fuente: Roicer Flórez Bolívar “Economía Agrícola y Circuitos Comerciales en el Estado Soberano de Bolívar 1857- 1886”, en Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano, No. 16 (2012).

1. Ferias comerciales: de Tacasuán a Magangué

Las ferias de Tacasuán (San Benito Abad) eran un evento que hacía parte de la cultura indígena y religiosa de esta población, se realizaban con el objetivo de brindarle culto a los favores y milagros recibidos por la imagen de un indio tallado en madera situado en la parte

central del pueblo, donde se encontraba dicha imagen conocido recientemente como el Milagroso de la Villa⁶.

La gran devoción de los feligreses católicos permitió una rápida propagación por la Región de “San Benito Abad o Villa de Tacasuán alcanzó su mayor auge económico entre las décadas de 1820 y 1850, por la dinámica comercial que le imprimía a la población la “Feria del Cristo”, que se celebraba todos los años el 14 de septiembre y días posteriores”⁷ Durante los días de ferias llegaban al puerto de Tacasuán champanes⁸ cargados de artículos para su comercialización y en algunos casos, cuando no era posible la venta por dinero, se procedía al trueque de bienes lo cual resultaba -de cierta forma- favorable para vendedores y compradores.

Desde Cartagena llegaban comerciantes después de una travesía que pasaba por Tolú, Tolú Viejo, Las Sabanas y Corozal; también de la parte arriba del Magdalena, del puerto de Ocaña, Honda, llegaban champanes con artículos como azúcar, dulces, tabaco, yerbas, medicamentos, ajo, papa, manzana, mantas de lana, entre otros.⁹

Los precios de algunos productos eran inestables, debido a la competencia que generaba la aglomeración de vendedores y compradores, en especial el precio de los frutos, que permanecían subiendo y bajando constantemente. Durante los días la feria de Tacasuán se convertía en un mazacote¹⁰, debido al tumulto y la algarabía que presentaba que no era usual en la población el resto del año.

De hecho, en 1863 en la *geografía física y política del Estado de Bolívar* nos describe la importancia de este espacio en el entramado fluvial de la siguiente manera:

⁶ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*, (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, S.A), 33-44.

⁷ Joaquín Viloria de la Hoz, “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Número 8 (2001): 16. P.

⁸ Champán: es una barquera de veinte con por lo menos dos de ancho, sólidamente construida, y con una tolda central en bejucos y de hojas. Noguera Méndez, Aníbal, “Crónica grande del Rio de la Magdalena, recopilaciones y advertencias”. Edición del Fondo de Cultura. PP111-120

⁹ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*, (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, S.A), P 33

¹⁰ Hace regencia al tumulto, la algarabía y el desorden generado por la gran cantidad de personas entre comerciantes y compradores que llegaban a la población de Tacasuán. Striffler *El Rio San Jorge*, PP. 33-44

SAN BENITO O TACASUAN, villa, cerca de un brazo del Cauca al S. de Santiago. Es notable la feria que celebra todos los años. Antiguamente era la capital del Fincenú,¹¹ cuyo nombre tenía el pueblo grande que descubrió el adelantado Heredia en 1534, en donde hizo botín de oro. Fue notable el tiempo de la Colonia por ser capitanía de guerra, cabeza de partido y asiento de real fábrica de aguardientes y administración de tabacos. Es parroquia desde 1677. Su situación es deliciosa. Habitantes 1800.¹²

Esta etapa de finalización de la feria se conocía como el periodo de la quema (Es decir, vendiendo a menor precio) como estrategia para la adquisición de dinero por la mercancía sobrante. Este momento era esperado en muchas ocasiones por los compradores para conseguir artículos a precios más bajos que no habían podido comprar en días anteriores de la feria.

Algunos navegantes y viajeros como Striffler resaltan la presencia de comerciantes extranjeros de origen israelí provenientes de Curazao con mercancía que, aunque era de muy mala calidad, le dio un mayor status al nivel comercial de las ferias¹³. Al año siguiente para el mes de febrero se empieza a organizar una nueva feria en el territorio de Magangué, llamada inicialmente Feria Ganadera de la Candelaria celebradas del 2 al 4 de febrero de cada año a partir de 1858, luego se denominarían Feria Exposición Agropecuaria y Fiestas de la Candelaria. “Estas ferias convirtieron a Magangué en el principal centro comercial de la época, ya que ahí convergían los ganaderos y comerciantes de la Costa Caribe, Antioquia, Santanderes, Tolima, Boyacá y Cundinamarca. Su prestigio atrajo corrientes inmigratorias de extranjeros que dieron comienzos a las colonias italianas y árabes que se ubicaron en Magangué” estos cambios se notan en la imagen 2 sobre si tomamos en cuenta el tráfico de ganado en el puerto de Magangué para el año 1875.¹⁴

Las ferias tuvieron un rápido crecimiento, puesto que el grupo de comerciantes magangueleños fueron más emprendedores que los de Tacasuán lo cual se muestra en la tabla en donde en las cifras de ganado no aparece el segundo. Ahora bien, una vez establecieron

¹¹ Este era uno de los tres territorio principales que conformaban el territorio general del pueblo Sinú.

¹² Felipe Pérez, Geografía Física y Política del Estado de Bolívar, (Bogotá: Imprenta de la nación, 1863), 36 p.

¹³ Luis Striffler, El Rio San Jorge, (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, S.A), 33-44.

¹⁴ María M. Aguilera Díaz, Magangué: puerto fluvial bolivarense (Cartagena: Banco de la República, 2002), 9p.

las ferias comerciales de Magangué de forma anual se dio un crecimiento económico que se ve reflejado en el número de vapores que paraban en el puerto y la relación precio-cantidad de ganado que ya se mostró en el tabla anterior.

Imagen 4

estadística ganadera de 1875.

DISTRITOS.	NÚMERO DE CABEZAS DE GANADO.								TOTAL DE CABEZAS.
	ASNAL.	CABALLAR.	CABRÍO.	CERDUNO.	MULAR.	LANAR.	VACUNO.	VALOR.	
Vienen.....	7,350	4,920	4,700	17,050	1,700	240	66,550	1,498,800	102,510
Sahagun.....	200	---	---	1,000	---	---	5,000	55,000	6,200
San Andrés.....	500	100	---	1,000	20	---	4,000	5,600	5,620
Chima.....	---	50	20	1,000	---	---	2,000	28,500	3,070
Momil.....	---	10	20	50	---	---	400	7,300	480
Montería.....	---	150	---	1,000	20	---	6,000	19,600	7,170
Magangué.....	---	80	200	200	20	---	3,200	74,000	3,700
Majagual.....	---	30	---	4,000	---	---	2,000	47,000	6,030
El Retiro.....	150	20	100	300	---	---	1,800	42,000	2,370
Sucre.....	20	---	---	200	---	---	250	5,000	470
Yatí.....	---	---	---	---	---	---	30	500	30
Barranco de Loba.....	---	---	---	---	---	---	500	8,000	500
Margarita.....	---	---	50	120	---	---	1,500	30,500	1,670
Mompós.....	300	110	---	---	40	---	4,500	86,700	4,950
Morales.....	---	---	200	1,000	---	---	1,500	41,000	2,700
San Fernando.....	---	---	60	70	---	---	1,700	34,200	1,830
Simití.....	---	30	---	400	30	---	1,500	30,600	1,960
Talagña.....	100	20	140	190	---	---	1,000	4,000	1,450
Candelaria.....	---	150	---	200	---	---	1,000	19,600	1,350
Juan de Acosta.....	800	40	40	400	---	---	800	23,600	2,080
Manatí.....	80	50	---	800	10	---	1,500	29,100	2,440
Palmar de Candelaria.....	---	---	---	150	---	---	200	3,500	350
Piojó.....	---	20	100	300	---	---	700	20,000	1,120
Repelón.....	---	120	600	300	10	---	2,300	40,000	3,330
Sabanalarga.....	2,000	800	1,000	1,000	40	---	8,000	126,600	12,540
Usiacurí.....	500	130	50	200	10	---	1,200	25,200	2,090
Caracol.....	---	---	---	100	---	---	200	3,300	300
Coloso.....	---	60	100	100	150	---	1,000	29,700	1,410
Palmito.....	---	---	20	100	30	20	480	17,400	650
Sampues.....	250	100	---	130	50	---	1,200	26,000	1,730
Sincelejo.....	600	400	---	---	300	---	7,000	144,500	8,300
Tolú.....	100	30	50	300	---	---	500	18,300	980
Tolú viejo.....	100	20	---	100	20	---	500	12,100	740
Totales.....	13,050	7,440	7,450	31,760	2,450	260	130,010	2,557,200	192,420

Fuente: Anuario estadístico de Colombia (1875). Imprenta de Medardo Rivas, Bogotá. 124 p.

Magangué poco a poco aprovecho las condiciones de su ubicación geográfica; la principal estar situada a orillas del río Cauca y ser un enclave importante en el paso de ganado del interior del país hacia los principales puertos y viceversa, el crecimiento que le habían dado las ferias comerciales heredadas de Tacasúán que mantuvieron como eje principal la ganadería y el movimiento nacional de la misma en sus ferias. Así pues, debido a este flujo de personas en Magangué contribuyó a que los comerciantes magangueleros aprovecharan el crecimiento de este espacio siendo la expansión de sus ferias una expresión de ese

crecimiento, esto lo podemos encontrar en las cifras en cuanto a ganado que movía la población en la imagen 2.

Las ferias de Tacasuán se caracterizaron por surgir de forma espontánea, dado que las condiciones materiales de esta población no vislumbraban el impacto que generaría en la Región la celebración de esta y la consecuente explotación comercial. Lo que comenzó como una actividad religiosa centrada en los milagros y la fe, terminó siendo uno de los movimientos más importantes de intercambio comercial en el Caribe colombiano.

Las ferias de Tacasuán, que llegaron a su fin en 1854, cuando “en el mes de diciembre en la celebración de las fiestas de la concepción en medio de la procesión un triquitraque, lanzado imprudentemente cayó encendido sobre un techo pajizo provocando un incendio de gran proporción que inspiro desconfianza en el comercio”¹⁵

Desde entonces se dispuso el traslado definitivo de las ferias a Magangué como una solución para mantener la tradición de las ferias comerciales y no frenar el progreso que estas traían a las poblaciones donde se realizaban, además, poco a poco dichas ferias iban introduciéndose en la cultura de las poblaciones en el Caribe colombiano como referente de las actividades económicas. De esta manera, en el siguiente periodo, de 1858 a 1902, las ferias comerciales se potenciaron como un instrumento de intercambio mercantil, que generó un crecimiento económico impulsado por el papel del transporte fluvial.

2. Magangué: Una relación entre el puerto y el río Magdalena

El crecimiento económico de Magangué como puerto estratégico de intercambio comercial, insidió positivamente en la consolidación de esta población como motor de la economía en esa zona del Caribe colombiano. Fue la desviación que tomaría el Río Magdalena por el Brazo de Loba, afectando de forma positiva a Magangué, pero causando lo que sería el comienzo del estancamiento y el rezago de Mompox, que para este periodo era una de las provincias más prósperas del Estado Soberano de Bolívar.

¹⁵ Luis Striffler, El Rio San Jorge, (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, S.A), 33-44

La considerable disminución del Brazo de Morales tuvo como inmediata consecuencia la variación de la mayor pendiente del río, que a su vez, al chocar pocos kilómetros antes de El Banco contra una estribación de la cordillera toma rumbo noroeste y golpea en codo sobre el peñón de aquel puerto, maniobra que lanza las aguas hacia el occidente penetrando en el departamento de Bolívar y olvidándose casi por completo de la embocadura del Brazo de Mompox que permanentemente es obturada por los materiales de acarreo que al río deposita, en aquella en donde se forma una barra de unos 15 metros de extensión que secunda de manera definitiva el nuevo rumbo de las aguas sobre el brazo de Loba¹⁶

A mediados del siglo XIX se empieza a notar el engrosamiento de las aguas del Caño de Loba y la disminución de las aguas del Brazo de Mompox y a partir de ese momento cambia el rumbo de la navegación por el Río Magdalena, dejando de lado el paso por Mompox y dirigiéndose hacia Magangué, quien para entonces, aunque se celebraban sus ferias comerciales seguía siendo una aldea que no tenía ningún tipo de desarrollo “Mompox tuvo que afrontar el auge que tuvo Magangué entrando en un estancamiento económico en este periodo, cediendo espacios de poder luego de haber sido creada la provincia.”¹⁷

Algunos viajeros en champanes que hacían el recorrido en el Río Magdalena en sus crónicas relatan aspectos de la navegabilidad de este en los puntos del Brazo de Mompox y Loba que ayudan a entender el proceso de cambio en el cauce del Magdalena.

No vimos a Mompox ni a la Isla Margarita, pues bajamos por el Brazo de Loba, que representa menos inconvenientes para una navegación rápida, tanto por la profundidad de su cauce como por la completa ausencia de palos y otros obstáculos. Si no vimos a la ciudad valerosa, vimos a Magangué, célebre por sus ferias, y notable por su bello y pintoresco caserío que es de calicanto con anchas azoteas y que está tendido sobre la ancha riba del río¹⁸

José María Samper en una crónica sobre sus viajes en el Río Magdalena relata la disminución de las aguas del cauce principal (Brazo de Mompox) desde el Brazo de Loba describiendo

¹⁶ Gómez Picón, Rafael, *Magdalena Río de Colombia*, 7ª edición actualizada, Ediciones Tercer Mundo, P. 328

¹⁷ Miranda Gil, Eloy. “*Magangué y Mompox: conflictos territoriales, políticos y económicos entre provincias del Caribe Colombiano, 1853 – 1875*” en Taller de la Historia, Vol. 6, No. 6, 2014. Cartagena de Indias, PP. 377 – 411.

¹⁸ Aníbal Noguera Méndez, *Crónica grande del Río de la Magdalena. Recopilaciones, Notas y Advertencias*, (Bogotá: Edición del Fondo Cultural Cafetero, 1980), 117.

que “la navegación se hace muy difícil para los vapores en el canal principal y se reconoce allí la urgente necesidad de una obra de canalización que mejore la suerte del comercio, la naturaleza misma parece estar indicando el medio infalible, aunque un poco lento de encaminar las aguas convenientemente.”¹⁹

Siendo Magangué el principal favorecido con este movimiento con el cambio de ruta que estaría tomando el río. Como consecuencia del cambio de cause que experimentó el Río Magdalena y, el auge del Puerto de Magangué por las ferias comerciales²⁰ que allí se realizaban, poco a poco las transacciones comerciales se pasaron para este punto, mientras tanto Mompox comenzaba a perder importancia y poder comercial. “El desvió del río hacia el Brazo de Loba le permitió a Magangué convertirse en un punto clave para las compañías de navegación a vapor, puesto que era más rentable el tráfico por este brazo, además que ahí se daban anualmente tres importantes ferias.”²¹

Debido a la importancia que adquirió Magangué fue elevado a categoría de provincia, este acto a la postre causaría disputas con Mompox, puesto que en primera instancia no se lograron definir con exactitud los límites territoriales de la nueva provincia, aumentando la rivalidad por el poder económico y político de la zona entre las dos poblaciones, sobre todo si tomamos en cuenta que Magangué como tal ha sido un territorio que de acuerdo a las necesidades nacionales ha cambiado de apellido, por ejemplo.

En 1822, Magangué fue elevada a la categoría de Cabecera del Segundo Cantón, quedando completamente segregada del Cabildo de Mompox. En 1826, los cantones de Magangué, Ocaña y Mompox formaron parte de la Provincia de Mompox y dependen del departamento del Magdalena. En 1859, la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar elevó a Magangué a Cabecera de

¹⁹ Aníbal Noguera Méndez, *Crónica grande del Río de la Magdalena. Recopilaciones, Notas y Advertencias*, (Bogotá: Edición del Fondo Cultural Cafetero, 1980), 87 – 100.

²⁰ Como no hay una estadística que puntualice el movimiento de ganado durante las festividades dentro de las fuentes, recomendamos ver la imagen 2. En ella se puede ver la diferencia entre Magangué y Mompox en cuanto al flujo de ganado.

²¹ Eloy Miranda Gil, “Magangué y Mompox: Conflictos territoriales, políticos y económicos entre provincias del Caribe Colombiano, 1853 – 1875”, *Taller de la Historia*, Vol. 6 No. 6, (2014), PP. 377 – 411.

Provincia, categoría que pierde en 1885 y nuevamente la recupera en 1898 hasta 1925 cuando se constituyó en Municipio²².

Los Conflictos territoriales, políticos y comerciales que nacieron entre las dos provincias condujeron a que la población de Mompox intentara fallidamente devolver el curso del río hacia su destino natural que era el Brazo de Mompox, con el fin de apaciguar el crecimiento de Magangué y evitar la existencia de otra gran provincia en el Estado Soberano de Bolívar, privilegio que solo tenía Mompox precisamente por tener el río como principal afluente regulador de la economía local. Ya desde una perspectiva geo administrativa podemos ver qué.

En la época de la independencia, debido al fenómeno natural de sedimentación que cambió el curso del caudal del río Magdalena que pasaba por Mompós y la formación del Brazo de Loba, Magangué se convierte en un puerto fluvial de importancia nacional que favorece su desarrollo mercantil, sobre todo a partir de la implantación de la navegación a vapor, desplazando la importancia de Mompós²³.

Con el tiempo los Momposinos teniendo en cuenta su poder como la principal Provincia de Bolívar emprenderían gestiones ante el gobierno nacional, dichas acciones brindaron diferentes propuestas por parte de personas e ingenieros que ofrecieron soluciones para canalizar el brazo abandonado devolviéndole la navegabilidad y defendiendo a esta Región. Como resultado de estas acciones se da la ley del 8 de marzo de 1857 donde el gobierno “Destinó la suma de 12 mil pesos para efectuar los trabajos que debían estorbar que continuara el curso del Magdalena por la Boca de Loba”²⁴

3. Magangué puerto de intercambio comercial

El proceso que vivió Magangué como ciudad naciente, inició aproximadamente a mediados del siglo XIX, afianzada por sus ferias, y complementado por la desviación que tomó el Río Magdalena a mediados de esta centuria, cabe señalar que Magangué se convirtió en un puerto

²² María M. Aguilera Díaz, Magangué: puerto fluvial bolivarense, 8p.

²³ María M. Aguilera Díaz, Magangué: puerto fluvial bolivarense, 9p.

²⁴ Rafael Gómez Picón, Magdalena Rio de Colombia (7ª edición actualizada, Ediciones Tercer Mundo). P. 329

esencial de intercambio, acopio y redistribución comercial en donde laboraban un sinnúmero de personas de toda índole en diversas actividades relacionadas con el comercio.

De manera complementaria una de las formas de comprobar que efectivamente el puerto de Magangué fue importante la podemos encontrar en la afluencia mixta de personas, en ese sentido encontramos que “ahí convergían los ganaderos y comerciantes de la Costa Caribe, Antioquia, Santanderes, Tolima, Boyacá y Cundinamarca. Su prestigio atrajo corrientes inmigratorias de extranjeros que dieron comienzos a las colonias italianas y árabes que se ubicaron en Magangué”²⁵.

En cuanto a la cuestión comercial en si misma aparecen establecimientos de intercambio de materias primas, siendo su aparición un síntoma de la bonanza de ciertos *ítems* como el café, en ese sentido las casas comerciales sirvieron de diagnóstico que incluso superó el siglo XIX y se mantuvo hasta inicios del siglo XX, así.

Las casas comerciales que se fundaron a finales del siglo XIX y comienzos del XX fueron: Paccini y Puccini (1883) importadora de mercancía y exportadora de ganado; Carlos Guillermo Nieto (1900) dedicada al comercio, comisiones, y agencias navieras fluviales; Alberto Cure (1913) importadores de mercancías y comercio arrocero. Fabrica de Licores de Don Eugenio Palacio (1909)²⁶.

Ahora bien, este desarrollo va unido a una paralela migración de ciudadanos nacionales y extranjeros provenientes de Europa, principalmente italianos y algunos alemanes, como los hermanos Luis y Antonio Paccini²⁷ que arribaron al Caribe colombiano durante un inestable periodo económico, político y social a mediados del siglo XIX, quienes en búsqueda de una forma de mejoramiento económico personal de sus negocios se establecieron en Magangué y en sus alrededores, resultando de este proceso una nueva elite de comerciantes magangueños, que permitió la consolidación de una sociedad fuerte e influyente en la Región al momento de defender los intereses de la ciudad y de la provincia.

²⁵ María M. Aguilera Díaz, Magangué: puerto fluvial bolivarense, 9p.

²⁶ María M. Aguilera Díaz, Magangué: puerto fluvial bolivarense, 10p.

²⁷ Julián Lázaro Montes, “Extranjeros en el Caribe colombiano: El caso de los alemanes en Barranquilla 1919-1945. Migración, dinámicas de grupo y política internacional” (Tesis de doctorado en Universidad Pablo Olavide (España), 2016).

Para los nuevos comerciantes que arribaron al puerto provenientes de Italia, Las Sabanas de Magangué fueron propicias para la cría de ganado dándole mayor relevancia a la población maganguense convirtiéndolo en un lugar con expectativas de negocios, debido a que sus actividades económicas se veían beneficiadas por el intercambio de mercancías, el crédito sobre los productos de la tierra, el tabaco, las maderas preciosas, el oro, sin olvidar el notorio contrabando que allí se daba.²⁸

En Magangué se asentó una clase comerciante que iba en crecimiento, especialmente italianos, de la cual nacieron sucursales de casas comerciales que se instalaron a finales del siglo XIX y principios del XX.

Paccini y Puccini 1883, importadora de mercancía y exportadora de ganado, Carlos Guillermo Nieto 1900 comercio comisiones, agencia de naviera y fluviales. Fábrica de licores de don Eugenio Palacio 1909, en 1923 la firma barranquillera Parrish y CO de Barranquilla organiza la Compañía Colombiana de Servicios Públicos como energía y hielo de Magangué.²⁹

Cabe resaltar que la casa Paccini y Puccini³⁰ para la época en que se establecieron como sucursal en Magangué estaba reconocida como una de las más fuertes y acreditadas de Barranquilla desde los años veinte debido a la importación de telas, lujos y frutos del país principalmente, como lo plantea el Historiador y Docente de la Universidad del Atlántico Milton Zambrano en su libro titulado El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla, 1880-1945.

A continuación, el cuadro No.1 refleja un listado de artículos gravados con impuestos de comercialización y consumo, tanto en Magangué como en el resto del Estado Soberano de

²⁸ Vidal Antonino & D'Amato Giuseppe, "Los otros, sin patria: italianos en el litoral Caribe de Colombia a comienzos del siglo XX". En revista Mélanges Vol. No.105 (2015): PP. 153-175.

²⁹ María Aguilera Díaz, "Magangué puerto fluvial bolivarense", p 9.

³⁰ Antonio Pacini, socio fundador fallecido en 1916 fue cónsul de Italia en Barranquilla. En 1928, esta casa ofrecía un surtido bastante variado de mercancías, desde mortadelas y salchichas Bellentani hasta utensilios de ferretería y muebles de Viena marca Fischel. Milton Zambrano Pérez, El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla 1880-1945 (Barranquilla: 1998), P. 92.

Bolívar para el año 1862, cabe destacar que dichos productos eran tanto nacionales como de procedencia extranjera.

Cuadro 1.

Productos gravados con impuestos de comercialización y consumo en Magangué y en todo el Estado Soberano de Bolívar.	
Alimentos no preparados	Aguardiente de uva y otros compuestos
Acero no manufacturado	Anís extranjero
Alquitrán o brea	Anís del país
Azogue vivo	Azúcar del país
Cáñamo en cuerdas	Tabaco extranjero.
Cobre o bronce en lingotes o galápagos	Cacao
Cobre manufacturado en calderos o pailas	Café
Hierro manufacturado sin mezcla de acero	Caucho
Hojalata	Harina extranjera
Jabón ordinario en barras	Jabón extranjero
Loza en guacales	Sal extranjera
Máquinas y herramientas para agricultura	Zinc no manufacturado
Pieles	Zinc en laminas
Plomo no manufacturado	Vidrios planos sin azogue
Plomo manufacturado	Vinos en pipas y barriles
Pólvora	

Fuente: Elaborado con base en información de la Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar, No. 206. Abril de 1862³¹.

No obstante, debido a la falta de autoridad y vigilancia de los recolectores del impuesto, se impuso la cultura del no pago, que aunque resultaba beneficioso para los comerciantes, no resulta positivo para una provincia en proceso de crecimiento y dedicada a una actividad comercial concurrida como lo eran las ferias, por lo que en Magangué no hubo un progreso más significativo con respecto al resto de centros urbanos de gran actividad económica, donde sí había un control más estricto en el recaudo de los impuestos tributarios, además del contrabando que se intentaba controlar sobre todo entre el Dique y Pueblo Viejo, de este fenómeno se plantea que.

Para evitar este fraude, me atrevo, señor secretario, a hacer las siguientes proposiciones:

- 1- lo que los señores Administradores de Aduana cuiden de que no salgan mercancías para Magangué sin llevar la correspondiente guía, (i) que el comisionado de la Aduana que esté en la feria confronte i expida las tornaguías.
- 2- Que el empleado del resguardo que custodia esas mercancías, en vez de quedar e en las bocas del Dique o Pueblo viejo, siga hasta Magangué; i
- 3- Que el empleado de Aduana, designado para ir a dar cumplimiento a lo dispuesto por uSlell, sea el primero que llegue a Magangué, para que no aleguen los señores comerciantes que no lo encontraron al tiempo del desembarco.

Todos estos empleados del resguardo le servirán de apoyo a ese empleado para hacerse respetar i pueda llenarse el fin que be propone el Poder' Ejecutivo nacional.

Magangué, junio 21 de 1870. Juan V. Revollo³².

En la búsqueda de este equilibrio tributario en 1871 la asamblea legislativa del Estado de Bolívar promulga la ley del impuesto a la feria para aprovechar la afluencia de mercancías,

³¹ Este dato es explicativo y sirve para mostrar que tipo de mercancías se trataban en el puerto, la aparición de estos datos es producto del art. 1 del título 2 "De los contratos nominados en general" que dice "Para el cobro del derecho de consumo sobre los efectos extranjeros que se introduzcan por otros puntos que no sean las aduanas establecidas en su territorio, se distribuirán en la clase siguiente". El mismo documento no da la información de dicho cobro.

³² Colección de los principales documentos relacionados con la administración de la hacienda nacional en el año de 1870 (Imprenta de Gaitán, Bogotá. 1871) 63p

el movimiento humano y el aprovechamiento comercial que tuvo su gran influencia en la economía nacional.

Sin embargo, con el tiempo esto trajo ciertos problemas que impactaron en las ferias de Magangué. Entre ellas el aumento de la población fue uno de los principales factores debido al crecimiento de la ciudad y la lenta mejoría en el consumo. “El comercio al por mayor debía crecer, desarrollarse [...] por medio de tiendas, graneros depósitos, almacenes sustituyendo por su regularidad las actividades semejantes a la feria”³³

El proceso de crecimiento que afrontó Magangué a mediados del siglo XIX se dio bajo una sumatoria de circunstancias que afectaron de forma negativa varias poblaciones de su alrededor y que resultaron ajenas a las actividades directas de sus habitantes, puesto que el estancamiento de la provincia de Mompox y la decadencia de las ferias de Tacasuán no fueron premeditados por la sociedad maganguense; estos factores surgieron paralelos a la consolidación de las ferias comerciales y de Magangué como puerto de intercambio mercantil.

Estos dos factores anteriormente mencionados fueron determinantes en este proceso; primeramente, la decadencia de las ferias de Tacasuán, debido a que en sus mejores tiempos le había permitido a Magangué la oportunidad de realizar ferias como modo de sucursales, por motivo de la gran actividad de intercambio comercial que se presentaba, permitiéndole a la postre ser las sucesoras de las ferias de Tacasuán.

El otro factor determinante en la consolidación de Magangué como puerto de intercambio comercial, fue la desviación del cauce del Río Magdalena hacia el Brazo de Loba que como consecuencia causó el rezago de Mompox, dejando de ser la principal provincia del Estado de Bolívar y el traslado de los poderes políticos económicos y sociales a Magangué.

³³ Cristian Roa Valdelamar, “Ferias comerciales de Magangué (1858-1902)”, (Tesis de pregrado en, Universidad de Cartagena, 2002), P. 40 – 61.

Además, con la nueva ruta que debían coger los champanes por el Brazo de Loba hacia Magangué, las ferias comerciales se hicieron más visibles ante el país y los ingresos económicos fueron mayores, atrayendo gran cantidad de inmigrantes extranjeros a tierras magangueleños como Adolfo Held empresario y comerciante de origen alemán quien para la época trabajaba para la compañía Müller Siefken & C, con sucursal en Barranquilla³⁴.

El vínculo de Held con la navegación fluvial por el río y su llegada a Magangué se vio relacionada con los negocios de la firma Müller Siefken & Compañía puesto que sus negocios exigían frecuentes trabajos por fuera, en los vapores fluviales de la compañía alemana y en los embarques del puerto de Sabanilla. Además, Adolf Held era enviado muy frecuentemente a viajes, entre ellos a las ferias que se realizaban regularmente en Magangué.³⁵

A la postre la llegada de estos nuevos comerciantes y empresarios incidió en la creación de una elite comerciante consolidada, que permitió la estabilidad social de la provincia puesto que la desviación del río generó algunas disputas con la rezagada provincia de Mompox.

4. La importancia de los vapores.

La navegación por los ríos fue una actividad fundamental en la formación de importantes puertos y poblaciones, no solo en el Caribe colombiano sino también en todo el territorio nacional, puesto que este era el mecanismo más importante en el transporte de mercancías y el más eficiente a finales del siglo XIX. Por ende, cabe destacar el flujo de embarcaciones que navegaban por el Río Magdalena, el cual fue la arteria fluvial más importante para este sector económico.

Los primeros registros respecto a la navegación se obtienen en el año 1874, llevándose un control de los vapores más importantes que navegaban por el río tanto de subida como de bajada a partir de 1856 aproximadamente; como anota el Anuario Estadístico de Colombia del año 1874. En vista de que muchas embarcaciones tenían como destino el puerto de

³⁴ Milton Zambrano Pérez, *El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla 1880-1945* (Barranquilla: 1998), P. 37.

³⁵ Adolfo Meisel Roca, Joaquín Vilorio De La Hoz, "Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927", *Cuaderno de Historia Económica y Empresarial* No. 1 (1999): P. 36.

Magangué, con el fin de llevar la mercancía de los comerciantes dueños de casas comerciales que se establecían allí, así como pasajeros, que buscaban radicarse en esta población con fines de mejorar económicamente.

A continuación, relacionamos los vapores que navegaban por el Río Magdalena con la mercancía y pasajeros que iban a los diferentes puertos que recorría dicho río, entre ellos el puerto de Magangué, objeto de estudio de esta investigación.

Cuadro 2.

Listado de vapores que navegaban de subida por el Río Magdalena desde 1857 hasta 1874.

Vapores	Época de servicio	Capacidad de cargas: (Sacos de 80-90 kg)	Viajes	Cargas: (Sacos de 80-90 kg)	Pasajeros
Jeneral Mosquera	1856	1500	5	2920	199
Antioquia	1857	1200	6	7699	149
Tequendama	1862	700	3	2236	56
Vengoechea	1864	800	5	3173	164
Gaira	1864	200	2	64	32
Confianza	1866	800	3	2965	155
Tairona	1867	200	4	644	26
Bismark	1869	1600	3	3611	85
Santander	1870	1300	13	7866	296
Colombia	1874	2300	5	5131	240
Murillo	1872	2000	3	4562	64
Isabel	1873	1500	5	6094	105
Victor	1874	800	4	3840	187
TOTAL			61	50305	1708

Fuente: Datos extraídos del Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas (1874), P. 148.

La información suministrada en el cuadro No. 2 revela no solo el nombre de los vapores que navegaban por el Río Magdalena, y Caribe colombiano, sino que además evidencia que el ejercicio de navegabilidad a partir de 1856 era con fines comerciales, puesto que cada vapor realizaba entre 5 a 6 viajes aproximadamente, de lo cual se puede inferir que la actividad comercial que se daba no solo en el puerto de Magangué, sino en los otros puertos menores de distintas poblaciones del río estaba consolidada (ver imagen 2), es decir, se había establecido un comercio mercantil utilizando al río como eje central de transporte entre mercancías y comerciantes.

Esta concurrida navegación de vapores por el Río Magdalena significó un gran aporte a las ferias comerciales que se realizaban en Magangué puesto que gran parte de la mercancía llevada y recogida de otros puntos, tenía como destino final el Puerto de Magangué para su comercialización no solo durante los días de ferias sino también en distintas fechas del año.

Cuadro 3

Listado de vapores que navegaban de bajada por el Río Magdalena desde 1857

Vapores	Época de servicio	Viajes	Cargas: (Sacos de 80-90 kg)	Pasajeros
Jeneral Mosquera	1856	5	3672	395
Antioquia	1857	5	4593	262
Tequendama	1862	2	1726	9
Vengoechea	1864	5	3486	128
Gaira	1864	1	121	9
Confianza	1866	4	3286	88
Tairona	1867	3	405	59
Bismark	1869	3	2545	32

Santander	1870	13	10635	164
Colombia	1874	5	4559	180
Murillo	1872	3	3121	51
Isabel	1873	5	6300	78
Victor	1874	4	3355	119
TOTAL		58	47804	1574

Fuente: Datos extraídos del Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas (1874), P. 148.

La gran navegabilidad que presentaba el Río Magdalena en este periodo se ve reflejado en la información suministrada en los cuadros 2 y 3, generando un gran movimiento de mercancías y de pasajeros entre los distintos puertos que estaban a orillas del Río Magdalena entre ellos el Puerto de Magangué.

Así pues, esta gran cantidad de *ítems* permitía un mayor flujo de mercancías que estaban dentro de la dinámica de compra/venta sobre todo en los días en que se realizaba las ferias comerciales, donde aparecían diferentes tipos de embarcaciones para beneficiarse de las dinámicas socio comerciales, siendo los vapores los más importantes. Claro está que la

dinámica de los vapores no obedecía exclusivamente a las ferias, ya que el flujo constante de mercancía sucedía todo el año, sin decir esto que no aprovecharan la coyuntura que significaban estas fiestas.

Sin embargo, el Río Magdalena no fue el único medio de navegación que benefició al puerto de Magangué y más aún a sus ferias, debido a que por el Río Cauca se dio el tránsito de embarcaciones con el mismo destino de las que navegaban por el Río Magdalena como lo manifiesta Lorenzo Trespacios de la oficina de corregiduría de la Provincia de Cáceres Estado Soberano de Antioquia, en una carta enviada al jefe de la Oficina de Estadística Nacional, el 25 de agosto de 1874 donde se informa la imposibilidad de saber la cantidad de embarcaciones que navegan por el Río Cauca provenientes de la provincia de Magangué, estimando su cantidad en aproximadamente unas 10 o 12 canoas y embarcaciones pequeñas.³⁶

Además, se establece una diferencia entre las embarcaciones que navegan por el Río Magdalena y Cauca: puesto que, mientras por el primero se ven pasar vapores con mayor capacidad de carga y pasajeros, por el segundo surcan por sus aguas canoas hechas para el transporte de mercancía, con capacidad aproximada de 3750 kilogramos (30 cargas), y champanes que solo tendrían una capacidad de seis cargas, que “una vez llego aquí, hasta la cabecera del distrito, el vapor Santamaría, a media carga, calando como seis pies. Una canoa que lleve cien cargas es la más grande que se ha necesitado hasta ahora para bajar el café i los cueros que se exportan a Bolívar; esto cuando hay ferias en Magangué.”³⁷ Estableciendo también una red de comercio entre provincias menores de otros estados como Cartagena, Cáceres, Honda entre otras y los productos, en este caso el café, el ganado y el cuero que aportaba al puerto y a las ferias.

5. El Puerto de Magangué y la Ganadería

³⁶ Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas (1874), P. 153.

³⁷ Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas (1874), P. 153

Uno de los factores de mayor importancia pero a su vez poco abordado por los estudiosos del tema referente al puerto de Magangué y sus ferias comerciales es el comercio de ganado que se dio en este puerto en el periodo estudiado, el cual fue un factor determinante en el crecimiento de la actividad ganadera con fines comerciales en el Caribe colombiano y su comercialización con otras provincias que permitió mantener un mercado sólido intercomunicado a través de los puertos especialmente el de Magangué.

Puesto que la posición de Magangué como puerto de entrada a las Sabanas de Bolívar y a los Valles adyacentes del San Jorge, Bajo Cauca y Nechí permitía mayor facilidad en el transporte del ganado Convirtiendo así a Magangué, sus ferias y su puerto en una de las mayores plazas para el ganado criado en el sur de Bolívar como también para la comercialización de varios productos agrícolas entre ellos arroz, tabaco, maíz, y caña de azúcar como lo plantea Eduardo Posada Carbó en su libro sobre *El Caribe Colombiano Una historia regional*.

Todos los vapores que subían y bajaban por el Magdalena se detenían en Magangué, donde la carga se distribuía en pequeños botes, canoas y mulas a todo lo ancho de un vasto territorio. A su turno Magangué se convirtió en el más importante centro de distribución de ganado; desde el puerto los animales se embarcaban a los mercados, como Barranquilla, y hacia otros centros de distribución como Puerto Berrio, Puerto Wilches y La Dorada³⁸

Debido a la concurrida comercialización del ganado por el Puerto de Magangué, algunas compañías como M. Betancourt y N. Salzedo Ramón, construyeron embarcaciones especiales para el transporte de ganado, aparentemente su principal línea de negocios puesto que el transporte de este por el Río Magdalena resultaba más conveniente debido a que era más económico, más rápido y el ganado se maltrataba menos en comparación con el otro método que era el terrestre a lomo de mula como lo describen varios cronistas y ganaderos de las Sabanas de Sincelejo y Tolú.

³⁸ Eduardo Posada Carbó, *El Caribe Colombiano Una historia regional 1870-1950* (Bogotá: El Ancora Editores, 1998), 270.

A partir de los primeros años del siglo XX se empieza a tener un control en cuanto a la cantidad de ganado exportado que llegaban al puerto de Barranquilla provenientes de otros puertos de Caribe colombiano entre ellos el Puerto de Magangué.

Conclusión

El impacto económico, político y social que produjeron las ferias comerciales de Magangué a mediados del siglo XIX significó uno de los fenómenos comerciales más importantes del Caribe colombiano y a nivel nacional, no solo por la relevancia que adquirieron las ferias sino por las implicaciones que estas desencadenaron en el Estado Soberano de Bolívar.

Fueron las ferias comerciales de Magangué las que le permitieron tener el estatus que alcanzó esta provincia a mediados del siglo XIX logrando establecerse como un importante puerto de intercambio comercial, su elevación política y adición de nuevas poblaciones a sus territorios limítrofes con otras Provincias del Estado.

Los efectos del gran auge y crecimiento económico que experimentó Magangué también tuvo repercusiones negativas en otras poblaciones que se vieron afectadas por este proceso, inicialmente Tacasuán que fue donde se originaron las ferias comerciales que le dieron vida y permitieron el surgimiento del puerto de Magangué cuando estas fueron trasladadas a esa población, quedando Tacasuán sin ese protagonismo que adquiría los días de feria.

También la población de Mompox sufrió el efecto contraproducente del surgimiento del puerto de Magangué puesto que perdió poder económico y político, además de ser ignorada por los comerciantes que navegaban por el Río Magdalena quienes para la época estudiada tenían como prioridad y principal destino llegar al puerto de Magangué y más aún a sus ferias comerciales.

Ahora bien, el Río Magdalena jugó un papel fundamental en el surgimiento del puerto, puesto que la navegación por este afluente permitió la llegada de vapores y champanes de diferentes partes del país con comerciantes y mercancías, dándole al puerto una mayor variedad de productos para ofrecer a los compradores y navegantes que por allí pasaban, esto se veía

reflejado más que todo en las ferias, a su vez contribuyó al establecimiento de sucursales de las casas comerciales que pronto comenzarían a funcionar en Magangué.

Las casas comerciales que establecieron sucursales en Magangué como la casa Paccini y Puccini principalmente tenían actividad comercial en otras poblaciones del Caribe colombiano, específicamente Barranquilla que a la postre se vería beneficiada con la migración de otros comerciantes a esa población a principios del siglo XX luego de la guerra de los mil días y la baja navegabilidad que empezó a tener el Río Magdalena que significó la cancelación de las ferias comerciales en Magangué y una vez más el surgimiento de un nuevo punto para el comercio y la actividad económica, aspectos que por su relevancia histórica merecen una investigación independiente a este informe.

El puerto y las ferias comerciales fueron actores fundamentales en el desarrollo político, económico y social de Magangué, debido a que le dieron una gran relevancia a esta población que se vio reflejado en los distintos aspectos anteriormente mencionados; a su vez resulta difícil inferir si las ferias comerciales hubieran tenido la misma importancia sin la existencia del puerto; o por el contrario si Magangué hubiera tenido el mismo desarrollo sin la existencia de una actividad comercial como las ferias.

No obstante, es válido afirmar que tanto el puerto como las ferias contribuyeron mutuamente a este “progreso” que se vivió en Magangué, por todos los aspectos ya descritos a lo largo de este informe investigativo. Sin embargo, se podría deducir que el surgimiento del puerto de Magangué co-ayudó al afianzamiento de las ferias comerciales y por ende al aumento significativo de la actividad comercial y económica que se desarrollaba en Magangué. Puesto que le proporcionó a las ferias y a Magangué un mayor tránsito de embarcaciones navegantes por el nuevo curso del Río Magdalena y comerciantes en búsqueda de riquezas por medio de la actividad comercial.

El Río Magdalena disminuyó su navegabilidad y perdió importancia comercial con el estallido de la guerra de los mil días, lo cual también causó la disminución comercial del

puerto de Magangué y la cancelación de las ferias debido a la inestabilidad política y social por la que atravesaba el Estado Soberano de Bolívar y el país en general.

Bibliografía

Fuentes Primarias.

- Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá: imprenta de Medardo Rivas (1874). Biblioteca nacional de Colombia.
- Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar, Cartagena, domingo 6 de abril de 1862 No. 206. Imprenta de Ruiz e Hijo.
- Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar, Cartagena, domingo 3 de febrero de 1861. Imprenta de Ruiz e Hijo.
- Leyes expedidas por la asamblea legislativa del estado soberano de Bolívar, 1873. Edición oficial, Cartagena.
- Colección de los principales documentos relacionados con la administración de la Hacienda nacional en el año de 1870 (Imprenta de Gaitán, Bogotá. 1871) 159p
- Anuario estadístico de Colombia (1875), imprenta de Medardo Rivas, Bogotá. 227 p.

Fuentes Secundarias.

Artículos:

- Aguilera Díaz, María. “Magangué puerto fluvial bolivarense”. Centro de estudios económicos Regionales Banco de la republica No. 24. (2002): 1-73
- Caballero Truyol, Tomas. “El uso obligatorio de la escritura en las transacciones comerciales en Barranquilla 1849 – 1898”. Revista Historia Caribe. Vol. XIII. No. 32. (2018): 115-141.
- Flores Bolívar, Roicer. “Economía agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar 1857- 1886”. Memorias, No. 16 (2012): 131-164
- Meisel Roca, Adolfo y Viloría De La Hoz, Joaquín. “Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927”. Cuaderno de Historia Económica y Empresarial. (1999): 1-93
- Miranda Gil, Eloy. “Magangué y Mompo: conflictos territoriales, políticos y económicos Entre provincias del caribe colombiano, 1853 – 1875”. Taller de la Historia Vol. 6 No. 6 (2014): 377-411
- Vidal Ortega, Antonino. D’Amato Castillo, Giuseppe, “Los otros, sin patria: italianos en el litoral Caribe de Colombia a comienzos del siglo XX”, Cuba, Cultores contemporáneos. 115. (2015): 153-175
- Viloría De La Hoz Joaquín “La economía anfibia de la isla de Mompo”. Aguaita veintitrés. (2012): 1-62
- Joaquín Viloría de la Hoz, “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”, Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, Número 8 (2001): 1-63 P.

Tesis:

- Lázaro Montes, Julián, “Extranjeros en el caribe colombiano: El caso de los alemanes en Barranquilla 1919-1945. Migración, dinámicas de grupo y política Internacional”. (Tesis de doctorado en Universidad Pablo Olavide (España), 2016.)
- Roa Valdelamar, Cristian. “Ferias Comerciales de Magangué (1858-1902)”. (Tesis de pregrado en, Universidad de Cartagena, 2002).

Libros

- Aguilera Díaz María, Barón Rivera, Juan David, Meisel Roca, Adolfo, Vilorio de la Hoz, Joaquín. Economías locales en el Caribe Colombiano: Siete estudios de caso. Bogotá: Banco de la Republica, 2005.
- Gómez Picón, Rafael. Magdalena Rio de Colombia. 7ª edición actualizada, ediciones Tercer mundo. 1982.
- Rosana Garnica Berrocal, Rubén Darío Godoy Gutiérrez, Marellys Mass Villadiego y Andrés Buelvas Pacheco., El espacio regional de Magangué (bolívar), en el contexto del sur de bolívar, la mojana y la depresión Momposina, en el caribe colombiano (Cartagena de Indias: Fondo Editorial Universidad de Córdoba, 2018) 144 p.
- Noguera Méndez, Aníbal. Crónica grande del Rio de la Magdalena. Recopilaciones, Notas y Advertencias. Edición del Fondo Cultural Cafetero. 1981.
- Solano de las Aguas, Sergio. Puerto, sociedades y conflictos en el Caribe Colombiano 1850-1930. Observatorio del Caribe Colombiano, Universidad de Cartagena. 2001.
- Striffler, Luis. El Rio San Jorge. Barranquilla. Ediciones Gobernación del Atlántico.
- Posada Carbó, Eduardo. El Caribe Colombiano Una historia regional 1870-1950. Bogotá. El Ancora Editores. 1998.
- Zambrano Pérez Milton. El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla 1880-1945. Barranquilla. 1998.