



Aviso Legal

Artículo de divulgación

Título de la obra: De La Guayra a Portobelo a comienzos del siglo XIX

Autor: Laffite-Carles, Christiane

Forma sugerida de citar: Laffite-Carles, C. (1998). De La Guayra a Portobelo a comienzos del siglo XIX. *Cuadernos Americanos*, 4(70), 199-218.

Publicado en la revista: *Cuadernos Americanos*

Datos de la revista:

ISSN: 0185-156X

Nueva Época, Año XII, Núm. 70, (julio-agosto de 1998).

Los derechos patrimoniales del artículo pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Excepto donde se indique lo contrario, este artículo en su versión digital está bajo una licencia Creative Commons Atribución-No comercial-Sin derivados 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0 Internacional). <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>



D.R. © 2021 Universidad Nacional Autónoma de México.
Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C. P. 04510, México, Ciudad de México.

Centro de Investigación sobre América Latina y el Caribe
Piso 8 Torre II de Humanidades, Ciudad Universitaria, C.P. 04510,
Ciudad de México. <https://cialc.unam.mx/>
Correo electrónico: betan@unam.mx

Con la licencia:



Usted es libre de:

- ✓ Compartir: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.

Bajo los siguientes términos:

- ✓ Atribución: usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- ✓ No comercial: usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- ✓ Sin derivados: si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado.

Esto es un resumen fácilmente legible del texto legal de la licencia completa disponible en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>

En los casos que sea usada la presente obra, deben respetarse los términos especificados en esta licencia.

De La Guayra a Portobelo a comienzos del siglo XIX

Por *Christiane LAFFITE-CARLES*
Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse

MIENTRAS QUE EN EL PASADO los puertos eran numerosos y cercanos unos a otros, a medida que el transporte marítimo aumentaba, se tomó la costumbre de desembarcar las mercancías en puertos que disponían de instalaciones cómodas y podían recibir grandes cargamentos. Se puede entonces empezar a hablar de concentración de la carga y de consolidación de los puertos. No es sino a finales del siglo XIX que los primeros sindicatos de trabajadores comenzaron a manifestarse contra las nuevas tecnologías que reducían la mano de obra.¹

Para la época que nos interesa, es decir el comienzo del siglo XIX, los barcos no elegían forzosamente las bahías más vastas para fondear, y podían preferir las costas mejor dispuestas del lado del viento y mejor equipadas técnicamente. La mayoría de los puertos latinoamericanos no conocían reglamentaciones rigurosas y luchaban para obtener ciertos privilegios o compensaciones. Es importante mostrar hasta qué punto en América el "puerto virtual"² podía sufrir la competencia de un puerto cercano de fondeo difícil. Éste fue el caso de Cartagena, La Guayra y Sabanilla.

Rivalidades entre puertos

EN efecto, para el comerciante y el navegante que tenía su sede en Barranquilla, si bien era posible llevar su embarcación hasta Cartagena, el regreso era una fuente de problemas, fatigas y pérdidas, pues las embarcaciones utilizadas para el comercio costero (chalana, canoa o sampán), difícilmente ceñían contra el viento, a pesar de los esfuerzos de la tripulación. Es entonces en el puerto de Sabanilla, abierto solamente a la exportación, que los buques que salían de Cartagena o de Santa Marta iban con la mayor fre-

¹ *Cuadernos de la CEPAL* (Santiago de Chile, Naciones Unidas), núm. 65 (1991).

² Un *puerto virtual* es un puerto imaginario que reúne todos los elementos que caracterizan los puertos latinoamericanos: un buen fondeo, un acceso fácil al agua dulce, madera para las reparaciones de los barcos y víveres.

cuencia a cargar al regreso.³ i este puerto era poco seguro y de abordaje difícil, su situación a cuatro leguas del puerto fluvial de Barranquilla iba a colocarlo en fuerte competencia con Cartagena, uno de los mejores puertos de toda la costa, de fácil acceso. Cartagena ofrecía por doquier un excelente fondeo, incluso en ocasión de tempestades o ráfagas, mientras que, según Fidalgo, “para pasar al puerto de Sabanilla es preciso apartarse lo más posible de la boca, pues de lo contrario, las aguas, que con mucha corriente se dirigen a la boca, llevarían la embarcación a ella y perecería en sus rompientes”.⁴

La maniobra era delicada de realizar y era a veces necesario, para ayudar a los remeros, levantar una vela para estabilizar la embarcación y evitar que ésta fuera atraída sobre los rompientes. En efecto, la boca del Magdalena es una verdadera olla, donde la corriente y el viento contrario levantan un mar picado difícil de tratar.

Los navegantes no vacilaban en correr los riesgos y Sabanilla conoció un tal auge que desde 1821, después de la independencia, un decreto cerró el puerto al comercio exterior para evitar que hiciera la competencia a Cartagena.⁵ Esta medida momentánea no detuvo el desarrollo regional de esta parte de la costa, sitio ideal para el comercio fraudulento.

En 1840, pensando acertadamente que la ciudad de Cartagena no le sería más favorable que el congreso, los barranquilleros se sublevaron proclamando un Estado Soberano de Barlovento y declarando al mismo tiempo el puerto de Sabanilla abierto a la importación y exportación.⁶ Decisión sin efectos: el general Carmona hizo bloquear el puerto por una goleta de guerra y el orden fue restablecido. No se trataba ya solamente de evitar una competencia al puerto de Cartagena. La apertura a la importación que significó la afluencia de contrabandistas de Jamaica habría probablemente dañado a los comerciantes establecidos en Santa Marta y Cartagena.

³ Archives du Ministère des Affaires Étrangères (AE), *Correspondance commerciale et consulaire (ccc)*, *Carthagène de Colombie*, vol. 1, Rapport de M. Aversenc (Consul à Carthagène), 11 de noviembre de 1840

⁴ Servicio Hidrográfico de la Marina, Madrid, *Derrotero de las costas de la América septentrional y de las islas Antillas menores de Sotavento, desde la Trinidad de Barlovento hasta el río Chagres*, cuaderno 2., s.f., 244 págs.

⁵ Théodore Nicholls, *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973, p. 171

⁶ AE, ccc, *Carthagène de Colombie*, vol. 1

Cartagena y el Canal del Dique

ESTA desconfianza hacia los vecinos cercanos estaba completamente justificada. A fines del siglo XVIII Cartagena tenía el tráfico comercial más importante de la costa del Caribe. La mayor parte del comercio del Nuevo Reino de Granada se hacía por su puerto: importación de mercancías de Castilla, exportación del cacao del Magdalena, algodón, quinquina, diferentes maderas y drogas medicinales. El oro y la plata, objeto de todos los deseos, representaban un producto anual de 1 100 000 piastras (alrededor de 6 millones de francos). Se acuñaban en Popayán de donde eran exportados, en polvo o en barra, por Panamá, Cartagena o Santa Marta. Toda la economía de la provincia estaba orientada al aprovisionamiento de la capital. Es por esto que Cartagena reaccionó violentamente ante una venganza de su vecina Santa Marta: el Canal del Dique⁷ amenazaba volverse impracticable, agregando un grave inconveniente al de los vientos contrarios que impedían remontar la costa. Este canal representaba la única vía de comunicación de Cartagena con el Magdalena y las provincias del interior. Cuando no era navegable, el puerto y su costa quedaban aislados del resto del país, duro golpe a un comercio floreciente.

La decisión tomada en 1811 por el gobernador de Santa Marta, obstruir el Canal del Dique, tenía consecuencias dramáticas. Las razones de este acto no eran sólo comerciales, trasuntaban un profundo desacuerdo de orden político, que remontaba a los primeros meses del movimiento de independencia: Santa Marta había permanecido realista. Consciente de la importancia capital de este canal para el traslado de los víveres desde Cartagena, Bolívar decidió la reapertura del Dique. Más tarde, por una ley de 1838, el canal volvió a ser propiedad exclusiva de Cartagena.

Desde el dragado del canal en 1650, el Dique había sido arrendado a diferentes vecinos y a fuerza de pasar de mano en mano, había sido abandonado. La vegetación lo había invadido, los árboles caídos en su curso no habían sido quitados. Hasta fines del siglo XVIII el canal había sido alternativamente limpiado y obstruido, según la voluntad de los sucesivos locatarios. En 1724,⁸ las quere-

⁷ Canal de 114 kilómetros de largo, comenzado en 1650 y que unía la bahía de Cartagena con el río Magdalena. Del 7 de marzo al 22 de julio de 1650 dos mil hombres trabajaron en el dragado del dique a expensas del cabildo de Cartagena.

⁸ Mauricio Visbal, "Apuntes históricos sobre el canal del Dique", *Boletín Historial* (Cartagena), núm. 86 (mayo de 1945), pp. 3-17; cf. también Christiane Laffite-Carles, *La costa colombiana del Caribe*, Santafé de Bogotá, Banco de la República, 1995, p. 105.

llas de los particulares provocaron la interrupción de la navegación regular en este canal. Se resolvió destruir para siempre esta vía natural y cubrir su curso con empalizadas.

Pese a diferentes dragados, los hombres se veían obligados a detenerse durante la estación de las lluvias y la navegación siguió esporádica y poco segura. Sin embargo, a finales del siglo XVIII, el virrey Caballero y Góngora había reaccionado con vigor e informado a la Corona. Consciente del problema, Carlos IV había confiado al ingeniero militar Antonio de Arévalo el mejoramiento del canal, pero los proyectos fueron reducidos a nada por las guerras de independencia.

Después de éstas y de la decisión de Bolívar, la navegación no podía ser asegurada de manera regular, pese a las demandas urgentes de los diferentes ingenieros militares que se sucedían, pues quedó obstruido en varios lugares. Incluso cuando se daban grandes crecidas, el pasaje de los barcos ya no era posible.⁹

Paralelamente, la entrada del puerto se obstruía todos los días por la acumulación de arena que hacía la entrada difícil a los grandes buques. Los navíos extranjeros buscaban el puerto que les ofreciera la mayor facilidad para cargar al regreso. Se dirigían pues a Sabanilla y Santa Marta, donde las mercancías importadas por los buques eran embarcadas directamente por Honda, el puerto más cercano a Bogotá sobre el Magdalena.

Santa Marta y Sabanilla

Si por su estatuto de puerto menor, igual a Riohacha y Portobelo, Santa Marta disponía del sistema de defensa menos eficaz de toda la costa, su puerto ocupaba una posición estratégica por su doble papel: marítimo sobre el Caribe y fluvial en la boca del Magdalena. Además, ofrecía un excelente fondeo. No gozaba de una gran actividad comercial, algunas mercancías eran desviadas hacia la Guajira y Cartagena. La importancia naciente del puerto de Sabanilla también le hacía sombra.

Francia parece haberse dado cuenta del interés de Sabanilla desde 1842.¹⁰ Sus agentes toman conciencia que de un momento a otro este puerto podía ser abierto a la importación y recoger así todo el comercio de las dos ciudades cercanas. Sabanilla se en-

⁹ AE, CCC, Carthagène de Colombie, 1837.

¹⁰ "État commercial du port de Sabanilla", AE, CCC, Carthagène de Colombie, 1832-1842.

cuentra a 26 leguas de Cartagena y a 20 leguas de Santa Marta, en la boca del Magdalena, emplazamiento notable por la exportación de productos del interior (madera amarilla, cueros secos, dividivi, algodón). Obteniendo la apertura de su puerto a la introducción de las mercancías extranjeras, Sabanilla monopolizaría el tráfico comercial de esta parte de la costa. Los habitantes de Cartagena eran conscientes de esto y temían por su ciudad. Deciden entonces presentar un pedido a la cámara provincial que transmite al congreso una petición de apertura de Cartagena como puerto franco. El 18 de mayo de 1843 el congreso anuncia que niega a Cartagena la franquicia de su puerto aunque acordándole algunas exenciones: los barcos extranjeros estarán exentos de derechos de aduana y de derecho de puerto; el derecho de entrada de la harina será reducido de 8 a 3 piastras el barril; los derechos de hipoteca y de registro serán suprimidos.

Pero las exportaciones por Sabanilla han adquirido un gran desarrollo y estas medidas se revelan insuficientes para remediar el estancamiento de Cartagena. Consciente del problema el congreso decreta el 4 de junio de 1843 exenciones complementarias que aspiran a atraer los buques de comercio por la oferta de diferentes rebajas.

La comunicación con el Magdalena

PARA abrir una vía de comunicación con el Magdalena, la suma propuesta de 10 000 piastras por año va a revelarse insuficiente. Dos soluciones había que afrontar: ya sea enlazar Cartagena y el Magdalena con un camino de tierra de una distancia de 24 leguas, ya sea restaurando para la navegación el Canal del Dique. En el primer caso, el camino que podía seguir una persona a caballo se hacía peligroso en la estación de lluvias; en el segundo, el canal había sufrido tanto las consecuencias de la revolución que ya no se encontraba su entrada. Unos ingenieros trataban en vano de abrirlo. Un joven francés, M. Cabal, alumno del Politécnico, al servicio de la Marina, levantó un plano del canal y determinó su punto de reunión con el Magdalena. Consideraba necesaria una suma de 200 000 piastras para reponerlo en servicio. Se estaba lejos de las 10 000 piastras ofrecidas. Incluso utilizando los fondos de reserva, la suma otorgada anualmente no era suficiente para terminar este trabajo en seis u ocho años y, según el ingeniero francés, en ese

espacio de tiempo las lluvias habrían destruido el trabajo ya empezado.¹¹

Entonces ¿qué era de estos puertos a mediados del siglo XIX? Cartagena seguía siendo un puerto militar, cabecera de la corte de apelaciones. En caso de daños, era el único puerto donde los barcos podían ser reparados. Santa Marta permanecía más abierta al comercio que Cartagena. Por su lado trataba de mejorar su puerto y su comercio de exportación. Es así que tomó forma el proyecto de construir un malecón donde tres barcos podrían quedar amarrados a la vez. Este malecón, a una distancia bastante grande de la aduana, debía comunicar con ese edificio por un ferrocarril que facilitaría la descarga de los barcos. Pero la ciudad no ofrecía sino pocos artículos a la exportación, lo que ponía a este puerto en un estado de inferioridad en relación con Cartagena. Por el contrario, las mercancías desembarcadas eran colocadas sobre “bateaux plats”;¹² éstos debían partir de la bahía y ganar la abertura de la ciénaga que comunica con el Magdalena, luego remontar lentamente el río hasta Honda. Para los franceses, esta modalidad de transporte era considerada “defectuosa, lenta, costosa, detestable”.¹³ Era un llamado a los barcos de vapor. Pero aquí abordamos otro terreno más conocido en el siglo XX gracias a los escritores Gabriel García Márquez y Álvaro Mutis, y que habían evocado en el siglo pasado todos los grandes viajeros europeos, comenzando por Alexander von Humboldt¹⁴ o periodistas como Pedro de Viquinaona y Pardo.¹⁵

Portobelo y el río Chagres

EL mismo problema de navegación se planteaba en Portobelo con el río Chagres. Problema aumentado por las dificultades de navega-

¹¹ AE, 171, Carthagène de Colombie, 1843

¹² Son los términos empleados por Aversenc. Se trata probablemente de piraguas grandes (embarcaciones de 12.5 metros de eslora por 1.70 de manga y un metro de calado. Suceden a la piragua y a la balsa. Hacia el centro, tenía un abrigo con un techo de palma. La carga y los pasajeros eran reunidos bajo la parte abierta del techo), de bongos (grandes piraguas que van a remos y llevan delante una pieza de artillería de 8, 12 o 18 libras. Sus bajos calados y sus remos le permitían pasar en medio de los fondos poco profundos) y de lanchones.

¹³ AE, 171, Sainte Marthe. Importations, 1845

¹⁴ “Diario de viaje por el río Magdalena”, *Revista del Instituto Geográfico Agustín Codazzi* (Bogotá), vol. 1. núm. 1 (1970), pp. 65-72

¹⁵ Era periodista del *Redactor Americano* y ahí publicó en 1807 un artículo sobre los sampanes y su tripulación: “Del Nuevo Reyno de Granada”

ción entre Cartagena y Portobelo a causa de los vientos contrarios. El Chagres representaba una gran esperanza para el desarrollo del comercio interior. Las embarcaciones utilizadas eran evidentemente las mismas que para el Magdalena, es decir embarcaciones con fondo plano. Según la profundidad del lugar, o en pasajes difíciles, había que descargar una parte del cargamento. A estas dificultades se agregaban las del transporte terrestre, ya que los pocos caminos existentes eran poco practicables. Había pues que limpiar el curso del Chagres y paralelamente prever la construcción de puentes, calzadas y muelles (los de Panamá y de Portobelo estaban deteriorados). Pero entre el consulado de Cartagena, el contador general de América meridional, el virrey y España, las decisiones eran lentas y difíciles. El consulado aceptó hacer limpiar el Chagres pero conservó la prioridad para las vías fluviales de la Nueva Granada.

Sin embargo Portobelo era acogedor, fondeo ideal para carenar. Pero la irregularidad de las mareas obligaba a los barcos a regresar al puerto haciéndose remolcar. Y si la permanencia era demasiado larga, la taraza amenazaba con destruir las quillas de los barcos. El clima era malsano y gran número de barcos preferían permanecer en Cartagena, que se había convertido en punto de reunión de la flota española a comienzos del siglo XIX. Además, por todas las razones que contribuían a aislarla, la ciudad carecía de víveres, lo que los hacía caros y fomentó entre algunos corsarios, cuando las guerras de independencia, una reanudación de actividades lucrativas: intentaban regularmente apoderarse de las embarcaciones cargadas de víveres a la salida de Cartagena. Luego regresaban a Portobelo para vender estos mismos víveres a un precio elevado.

Un episodio del corso entre Portobelo y Cartagena

EL corsario español *Nuestra Señora de Luz*, armado en Portobelo con una patente del virrey, se acercó el 12 de mayo de 1813 a la bahía de Cartagena;¹⁶ llevaba a bordo una tripulación de cincuenta y cinco hombres y un cañón de bronce giratorio de 8 libras. A su llegada a la bahía interceptó cuatro lanchones cargados de víveres, provenientes del interior, y se apoderó de su cargamento. La presa fue fácil. Pero el capitán, un cierto Candamo, muy satisfecho de su

¹⁶ *Gazeta de Cartagena de Indias*, núm. 60, jueves 3 de junio de 1813, p. 284

hazaña, se tomó todo el tiempo para salir del puerto. Era menospreciar la rapidez de los corsarios del Estado de Cartagena. Louis Aury reaccionó rápidamente, lo alcanzó y abordó. Pese a la inferioridad numérica, la valentía de sus hombres y la precisión de sus tiros tuvieron razón de la tripulación enemiga. Candamo, que rara vez fracasaba en sus intentos, había encontrado a alguien más fuerte que él en la persona de este ambicioso corsario francés, que acababa de llegar a Cartagena con dos barcos de guerra bien armados y dotados de tripulantes franceses veteranos.

Puertos de Venezuela

Los puertos de entrada sobre Venezuela se caracterizaban por una mezcla de rasgos propios de los puertos de Nueva Granada y del Istmo: pese a un fondeo poco seguro, La Guayra era el principal puerto de comercio en Venezuela y, en vísperas de la independencia, el puerto de comercio más importante de toda la costa caribe. Pese a una ensenada segura, Puerto Cabello acogía más que a pocos barcos (que venían principalmente a carenar) a causa de su insalubridad. Los barcos extranjeros, atraídos sobre esta costa por el contrabando, venían a comerciar clandestinamente a fin de evitar los puertos frecuentados. Algunos pescadores construían barracas, los contrabandistas holandeses agregaron otras. Este puerto, ocupado entonces por una población heterogénea, parecía pertenecer tanto al gobierno español como al de Curazao. Los habitantes se negaron a someterse a la metrópoli y la ciudad siguió siendo refugio de hombres que vivían fuera de las leyes de la justicia y al margen de la sociedad. Numerosos barcos eran empleados en el cabotaje y Puerto Cabello se convirtió en un centro de contrabando. La importancia del tráfico en el puerto de La Guayra se explicaba por la proximidad de la capital. Pero los marinos eran conscientes de los riesgos de las tormentas, golpes de viento y otros peligros, y apenas tenían tiempo de descargar. Las descripciones de Fidalgo son claras al respecto: anclas que se rompen y barcos a la deriva.¹⁷ La *Gazeta* de Caracas es todavía más explícita. Cuando el 21 de octubre de 1817 una tormenta estalló en La Guayra, el mar empezó de repente a picarse y los barcos que llegaban a aprovisionarse rápidamente zozobraron. El mar se pone cada vez peor y algunas grandes embarcaciones llegan pese a todo a la costa. Ante la am-

¹⁷ Cf. *Derrotero*.

plitud de la tormenta, las otras deciden levar el ancla aprovechando una calma; en vano, pues los vientos de alta mar les impiden zarpando amenazando empujarlos a la costa. Los cables aflojan, las embarcaciones que estaban listas para salir a la mar van a encallar en la costa.¹⁸ Pese a todo, este puerto siguió siendo el lugar privilegiado del comercio y también del embarque y desembarque general. Es así que el 21 de noviembre de 1817 Pablo Morillo se embarcaba en La Guayra con destino a España.¹⁹ De la misma forma la *Gazeta* señala que en los primeros días del mes de abril de 1816 el bergantín *Perignon* echó el ancla en La Guayra con 95 000 pesos de cargamento. Agrega que, habiéndose restablecido la tranquilidad pública, 200 hombres de escolta eran ya más que suficientes para acompañar los ricos convoyes a Veracruz.

La legislación portuaria frente a la anarquía marítima

PERO la situación en el mar seguía siendo imposible: entre 1810 y 1821 el número de batallas y de bloqueos en los puertos es asombrosamente elevado. El cabotaje sigue dominante y todo vale para apoderarse del menor buque, ya sea que transporte dinero, correo, víveres, municiones o mercancías. En realidad, si nos fijamos en la legislación de la época, es difícil de aplicar, e incluso de comprender, ya se trate de la jurisdicción de un Estado sobre los barcos de guerra y mercantes en pleno mar, sobre los barcos de guerra y sus presas en los puertos extranjeros, o sobre los barcos mercantes en los puertos extranjeros.²⁰ Los puertos, “cuando no hay prohibiciones terminantes en contrario, se consideran abiertos a todos los buques de guerra y corsarios de los pueblos con quienes se encuentran en paz”.²¹

En este periodo agitado de guerras de independencia, todo era posible sobre la costa del Caribe. En efecto, además de la Ley de la Bandera, intervenía también la ley territorial. Esos conflictos de leyes hacían sumamente compleja toda tentativa de juicio y eran también muy engorrosos para un buen entendimiento económico. Bolívar mismo aprovechó ampliamente esta situación. El 14 de

¹⁸ *Gazeta de Caracas*, miércoles 5 de noviembre de 1817: Guayra; el saldo fue gravoso: 17 ahogados y 8 naufragios, entre los cuales un bergantín, 2 bombardas, una barca, 2 goletas, una balandra y una embarcación costera.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Cf. Carlos Calvo, “Derechos de legislación y jurisdicción”, en *Derecho internacional teórico y práctico de Europa y América*, París, D’Amyot, 1868, pp. 306-308.

²¹ *Ibid.*, p. 306.

agosto de 1816 se embarcó en La Guayra en dirección a Bonaire. Debía pagar a sus tropas y no disponía de los fondos necesarios. Saqueó, entonces, un barco en ruta a Puerto Cabello.²² A partir de entonces, los hechos se suceden numerosos. Y contrariamente a la costa mexicana, que vuelve a la calma, la del Caribe abriga a gran cantidad de corsarios y piratas. Para intentar prevenir las consecuencias funestas del contrabando, algunos buques son enviados a las costas de La Guayra para limpiar los mares de piratas y proteger el comercio.²³ Desde fines de 1817 el gobierno inglés decide armar barcos para proteger su comercio de los actos de piratería cometidos por corsarios bajo banderas de Sudamérica. Nuevas reglamentaciones son impuestas. Se procede a una verificación del tráfico portuario en Caracas²⁴ y en los puertos de la Gran Colombia se pide que sea rigurosamente respetado el artículo 3 de la Ley de Aduanas del 9 de marzo de 1827: todo capitán debe presentar, a su llegada, un certificado que indique sin excepción todas las mercancías cargadas en su buque.²⁵

En lo que concierne a Santa Marta, para todo barco surto en su puerto que deba descargar una parte de su cargamento, los agentes deben presentar las facturas originales y los certificados que designen el contenido de cada caja, barril, bulto.²⁶ Es prudente, por fin, tomar este tipo de medidas incluso cuando no debían resolver todos los problemas como en los dos hechos siguientes. El 4 de diciembre de 1820 la fragata *Belmont*, proveniente de Cádiz, entra en el puerto de Cartagena. El cargamento del *Belmont*, con destino a Veracruz, había sido apresado por un barco de los insurgentes, retomado por la tripulación y había terminado por encallar en la bahía de Cartagena.²⁷ Al cabo de un año persistía la duda y no se sabía si iba a ser el consulado de la plaza o el comandante de la Marina quienes iban a decidir su suerte y la del cargamento (o de lo que quedaba). El 7 de abril de 1818 el capitán Ralph Tailor dio parte de la fuga de su goleta *Malches*, bajo el mando de su piloto inglés, Williams Schillcorn. Transportaba 500 quintales de café y 17 sacos de índigo que acababan de ser cargados en el puerto de La

²² *Gazeta de Caracas*, núm. 89: "Pocos momentos después de haber se y comitiva pisado la arena, aun cuando con el dinero tomado en una lancha que de La Guayra pasaba a Puerto Cabello".

²³ *Gazeta de Caracas*, núm. 65, 15 de marzo de 1816.

²⁴ *Gazeta de Caracas*, núm. 45, 15 de noviembre de 1815.

²⁵ AE, CCC, Carthagène de Colombie, AF, núm. 51

²⁶ *Ibid*, AF, núm. 56.

²⁷ AGI, Santafé, 961

Guayra.²⁸ A estas dificultades se agregaban las que concernían a la actividad desplegada por los corsarios.

El corso

A COMIENZOS del siglo XIX los capitanes de navío, los piratas y los corsarios estaban lejos de tener una gran cultura. Algunos piratas no sabían escribir y la ley a la que tenían costumbre de obedecer era con mayor frecuencia la ley del más fuerte, inspirada por el ansia de lucro. No todos los corsarios poseían patentes de corso. Éstas estaban sujetas a caución, a veces emitidas en blanco y llenadas por los capitanes mismos. La audacia de los maleantes hacía peligrosa, en esa época, la navegación en el Caribe.²⁹ Cantidad de corsarios surcaban las costas y aceptaban a regañadientes la consigna de respetar los navíos neutrales, en particular los ingleses. Evitando un ejercicio masivo del corso contra sus barcos, la Marina de guerra inglesa sembraba el desorden comercial entre sus rivales. En efecto, se adaptaba perfectamente a esta guerra de corso e incluso se reservaba el derecho de prioridad en la adquisición de los cargamentos. Logró extender su poder hasta el punto de prohibir todo el comercio en la zona del Caribe con las Antillas francesas, lo que le permitió controlar la navegación de los barcos norteamericanos en el Atlántico y el Caribe. Naturalmente, los Estados Unidos no admitían esta supremacía inglesa frente al corso. Tanto más que los oficiales españoles del almirantazgo habían adoptado una actitud confusa y vaga frente a los navíos neutrales de los Estados Unidos. Pero los ingleses, dueños del mar, habían sabido aprovechar plenamente sus posesiones caribeñas y habían recibido ventajas comerciales muy custodiadas por los norteamericanos y franceses. Estos últimos eran muy numerosos en Cartagena. Su número había sido incluso estimado en seiscientos.

En 1813, Pierre Labatut, francés que se había enrolado en 1811 en el ejército independentista con el grado de capitán, tomaba el mando de las primeras fuerzas corsarias que se procuraban navíos y material en los Estados Unidos. Eran entonces una veintena de goletas que ondeaban pabellón de Cartagena. Y en dos años de campaña hicieron una cuarentena de presas.³⁰ Actuaban bajo el pabellón de

²⁸ *Gazeta de Caracas*, núm. 183, miércoles 15 de abril de 1818.

²⁹ *Souvenirs d'un amiral, mémoires du vice amiral Pierre Jurien de la Gravière* (1772-1849), Paris, Hachette, 1860.

³⁰ Es una buena cifra teniendo en cuenta la posición precaria de Cartagena, rodeada

Cartagena y era en su tribunal que se reconocía el derecho de juzgar la validez de las presas hechas. Entre 1812 y 1814 este pabellón reunía a la mayoría de los corsarios en las aguas antillanas. Como la costa de Colombia ofrecía, por otra parte, los mejores fondeos, el curso degeneraba rápidamente en piratería. Provistos o no de cartas de corso, los corsarios atacaban los buques neutros. Continuaron mientras España se obstinó en no reconocer la independencia de sus antiguas colonias y adoptaron sucesivamente el pabellón de Cartagena, de México, de Buenos Aires, sin quedar vinculados a un sector geográfico preciso. En efecto, en las operaciones corsarias, el hecho de levantar un pabellón era más ocasión de enarbolar las enseñas de la libertad que de manifestar una obediencia política bien definida. Así, y este ejemplo es muy revelador, en ocasión de una presa los cartageneros enarbolaban la bandera norteamericana para hacerse reconocer, la bandera francesa para dar seguridad y la de los insurgentes para entrar a Boca Chica.³¹

En 1821 los corsarios también se habían cubierto con el pabellón de Artigas, del nombre del caudillo rioplatense que utilizaba el corso como medio de guerra. Pero este pabellón fue completamente abandonado³² y los de España y Colombia fueron luego los únicos que enarbolaron los corsarios de las Antillas y de Costa Firme.

Tenían como misión confiscar la mercancía bajo pabellón neutral y detener todo navío sospechoso de querer entrar en comunicación con uno de los puertos en estado de bloqueo. Detenían pues indistintamente a todos los navíos neutros, los sometían a una visita brutal y no los dejaban nunca sin haber robado una parte del cargamento. Esto no impedía totalmente la navegación y el comercio, pero era al precio de grandes riesgos. Ningún buque era respetado y la victoria era del mejor navegante, como quien gozaba de las mejores condiciones para asegurarse la presa. En 1822, se habla de 13 barcos franceses robados o saqueados, tripulaciones masacradas o torturadas y arrojadas en la mayor desnudez en las islas desiertas.³³

de puertos aún fieles a España; cf. Anne Perotin-Dumon, "Course dans le Golphe du Mexique et dans la mer des Antilles (1810-1830)", *Bulletin de la Société Historique de la Guadeloupe*, núms. 53-54 (1982), p. 53.

³¹ Nombre del fuerte situado a la entrada de la bahía de Cartagena.

³² Anne Perotin-Dumon, "Course dans le Golphe du Mexique", p. 59.

³³ Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, tome 11, *De la vapeur à l'atome*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1983, p. 38.

Pérdidas francesas

HACIA 1824, los archivos nacionales y las memorias del vicealmirante Jurien de la Gravière³⁴ informan de las presas de nuestros buques: el brick *Le télégraphe* es de este modo desvalijado por un corsario español, *El Romano*, armado en Cuba; la *Urania* es capturada por dos corsarios colombianos, el *Centinela* y el *Polly-Hampton*, armados en Puerto Cabello (veintidós barcos componían la flota corsaria de este puerto en ese año). Los piratas desembarcaron en Puerto Cabello a la tripulación del navío francés así como a doce pasajeros y retuvieron al capitán de la *Urania* (Orelo), a su segundo y a un marinero. La goleta *L'Iris*, comandada por el capitán del barco, Dupotet, tuvo la misión de entrar en contacto con las autoridades de Puerto Cabello.³⁵ Dupotet obtuvo que la *Urania* fuera restituida a Francia pero en lo que respecta al cargamento y el pago de las indemnizaciones debidas al cargamento, las conversaciones fueron más difíciles.

El informe del capitán Dupotet también permite conocer que el corsario *El Romano* por fin se rindió a las autoridades de La Guayra. Como no es su primer acto de piratería hacia el comercio francés, será juzgado por los tribunales franceses.

El 12 de octubre, M. Buchet Martigny, cónsul de Francia en Bogotá, relata al barón de Damas los siguientes hechos:

Una nueva depredación acaba de ser cometida sobre el comercio francés. La goleta mercante *Le casimir*, capitán Jean Baptiste Grisel, armada en Le Havre, con un tonelaje de 48 toneladas y cinco hombres de tripulación, ha sido arrestada el 29 de junio último... en su travesía de Cádiz a Burdeos, por el corsario colombiano *General Armario*, capitán Natha, bajo pretextos de que llevaba a bordo propiedades españolas, y enviado a Puerto Cabello.³⁶

Este barco fue en un primer momento llevado a la isla Margarita, luego descargado y su cargamento transportado por otro navío a Puerto Cabello, donde iba a comenzar su proceso.

³⁴ Con el grado de contraalmirante, estaba encargado de proteger a los residentes franceses en los Estados emancipados de Sudamérica y de informar sobre estos Estados. Tomó su misión a pecho y para enfrentar las depredaciones causadas por los corsarios colombianos propuso al gobierno francés apoderarse de todos los puertos de la Costa Firme, en esta época completamente desguarnecidos de tropas y de provisiones, es decir La Guayra, Río Hacha, Santa Marta, Cartagena y Puerto Cabello

³⁵ AN BB4 1758, Fort-Royal, 30 de enero de 1825

³⁶ AE, CP Colombie, tomo 3, Bogotá, 12 de octubre de 1827

Los corsarios no infestaban solamente las Antillas y cuando se revisa la correspondencia consular de Cartagena de España entre 1800 y 1835 es revelador constatar que en 1824 se juzgaron 66 presas oficiales llevadas a ese puerto.³⁷ Sobre el juicio de las presas y la percepción de los derechos, todo es claramente establecido y anotado, contrariamente a lo que pasaba sobre la costa colombiana, donde el término de *piratería* parece más apropiado.

Una crónica cartagenera

Los informes más completos sobre las acciones de los corsarios entre La Guayra y Portobelo figuran en la *Gaceta Extraordinaria de Cartagena de Indias*. Las otras revistas, artículos o archivos de la época no mencionan más que episódicamente estos hechos marítimos. Desde la primera página, esta gaceta nos sumerge en una navegación de riesgo donde se mezclan alegremente prisioneros, presas, veleros, nombres de puertos y de capitanes. Parece querer dar una imagen fiel de la vida marítima de la época y revela de maravilla las acciones individuales de marinos que persiguen los mismos fines pero con una falta de cohesión que habría podido ser fatal a la independencia.

El 2 de mayo de 1813, el vigilante del puerto de Sabanilla hace parte de la presencia a lo largo de sus costas del corsario *Nuestra Señora de la Popa*, de Cartagena, persiguiendo cinco embarcaciones que se dirigen a Santa Marta. Las embarcaciones llevan a bordo numerosas familias que emigran de Portobelo a Santa Marta. El corsario está de regreso el 4 de mayo, seguido por dos embarcaciones que ha logrado capturar y cuya tripulación asciende a unos sesenta hombres que va a poner a disposición del gobierno de Cartagena.³⁸ El 11 de junio de 1813, Joaquín Guzmán, comandante de la goleta *Constitution*, anclada en Sabanilla, confirma que ha perseguido en su navegación en dirección de Portobelo a dos goletas, *Nuestra Señora del Carmen* y *El Príncipe*. La toma de la primera ha sido fácil. Por el contrario, sin la falta de fondo a la altura de la Ensenada del Morro del Diablo donde la segunda goleta se estrelló, perseguida por *Constitution*, la segunda captura no habría sido posible.³⁹ El 21 de marzo de 1813, el corsario *La Venganza* sale de Cartagena y va a arrojar el ancla en la isla de Providencia

³⁷ AE, CXX; Cartagena, vol 14

³⁸ *Gaceta Extraordinaria de Cartagena de Indias*, núm 10

³⁹ *Ibid.*, núm. 14

bajo pabellón inglés. Después de algunos días en tierra, la tripulación se apodera de todas las monedas de plata, incluyendo la morralla, y de ciento quince esclavos y levanta anclas impunemente bajo pabellón norteamericano. Un poco más tarde, la misma goleta reaparece, esta vez con sesenta hombres armados a bordo. Una vez en tierra, obligan a los habitantes a abandonar casas y tiendas y saquean todo. Se apoderan entonces de una goleta para cargarla de algodón y de otro botín y dirigen la vela en dirección a Cartagena, donde llegan el 17 de abril bajo pabellón colombiano.⁴⁰

El 5 de junio, la goleta *El Intrépido Patriota*, al mando de su capitán Carlos Leclerch, corsario del Estado, entra al puerto de Cartagena. Es famoso por sus primeras presas: una fragata y varias goletas. Entra con la nueva de sus hazañas: dos goletas que acaba de hundir porque no querían rendirse. El mismo día, la goleta española *La Juanita* entra también en Cartagena capturada por el corsario bergantín *El Diligente*, capitán Juan Paneti. Tenía a bordo 232 barriles de harina.⁴¹

El 6 de junio, las presas de la goleta corsario del Estado, *La Antepresa*, bajo el mando del capitán José Rastiga, entran en el puerto de Cartagena. Se trataba de las goletas españolas *El Intrépido Rovira*, capturada a seis millas de la costa de Saint-Domingue y de *La Flor de Mayo* tomada mientras llegaba con un cargamento de sal.⁴²

El 18 de junio, la feluca corsaria *Nuestra Señora de los Dolores*, al mando de Pedro Ledami, entraba en el puerto de Cartagena después de haber capturado tres goletas. La primera había sido retomada por dos corsarios españoles que la perseguían a todo lo largo de la costa de Santo Domingo, la segunda vendida por el capitán de las presas, según rumores que corrían en Port-au-Prince, y la tercera hacía su reingreso con él en el puerto. Como la cuarta presa le resistía, la había hundido.⁴³

El 20 de junio, la goleta española *Carmen*, que había sido tomada por los corsarios insurgentes frente a Sabanilla, entraba en Cartagena. Llegaba de Portobelo y estaba cargada de pólvora y municiones.

Se hace mención de un número muy elevado de presas en esos años en que la costa colombiana se separa de España y luego regresa

⁴⁰ *Ibid*, núm. 59

⁴¹ *Ibid*, núm. 61

⁴² *Ibid*.

⁴³ *Ibid*, núm. 63

a su autoridad por la intervención de Morillo, antes de reconquistar definitivamente su independencia. Los corsarios insurgentes vigilaban el tráfico marítimo, siempre dispuestos a salir a la caza. Conocían perfectamente esta costa de Venezuela a Panamá y no perdían ocasión de capturar barcos, goletas, mercancías, tripulaciones... Todo valía para asegurar el éxito de la revolución. El puerto de Sabanilla estaba particularmente bien emplazado y su entrada difícil daba a los corsarios colombianos la ocasión de capturar los barcos en ruta hacia Portobelo o Santa Marta.

Naturalmente, se cometieron errores. Por ejemplo: el 30 de junio de 1818, la goleta correo española *La Ramona* fue tomada en su travesía de Puerto Rico a Costa Firme por un corsario insurgente.⁴⁴ Las correspondencias de enero y febrero destinadas a Nueva Granada y Perú cayeron una tras otra. Por casualidad, otra goleta española, *La Amistad*, la seguía y fondeaba sin problemas en Santa Marta el primero de julio. Tenía a bordo la correspondencia marítima de los meses de marzo, abril y mayo. El 5 de julio, levantaba anclas en dirección a Portobelo. Le quedaban once cajones de correspondencia destinada a Perú y todos los paquetes y cartas que Santa Marta le había remitido para su regreso a la península. Pero el barco naufragó cerca de la desembocadura del Magdalena en Bocas de Ceniza. Este sitio era conocido por el peligro tanto como Galera Zamba. Lo que ocurrió en Galera Zamba en 1815, debido a las querellas intestinas de la costa, costó caro a los insurgentes: Bolívar estaba entonces en Mompox y esperaba las municiones, víveres, fusiles y transporte que Cartagena debía enviarle para preparar su expedición contra Santa Marta. El coronel Manuel del Castillo, comandante general de las tropas de Cartagena, hizo embarcar a bordo de *La Momposina* pólvora, municiones y fusiles para que no sirvieran a Bolívar. La goleta encalló en Galera Zamba y todo su cargamento se perdió.

Problemas de navegación

TAMBIÉN hay que tomar en cuenta en los naufragios o pérdidas de cargamento todos estos riesgos de navegación en una época donde no existía todavía el *Pilot Chart* y donde los fondos cambiaban, no sólo a lo largo de las costas de Tierra Firme, sino también a la entrada del Mar de las Antillas. Era lo que hacía a los corsarios tan

⁴⁴ AGI, Correos, 72B.

hábiles en esta “guerra” marítima. Conocían los fondos, los vientos, las corrientes, los cambios, lo que les confería una gran superioridad. No vacilaban en perseguir barcos hacia los arrecifes o hacia costas particularmente inhóspitas (Sabanilla) para hacerse dueños de la situación.

El 4 de julio de 1817, el barco francés *Le St. Esprit*, proveniente de Marsella y con destino a Martinica, mientras se encontraba a 35 leguas de la isla, tocó un banco de piedra.⁴⁵ Ahora bien, ninguna carta, ningún rutero mencionaba ese banco hasta entonces, que se situaba en el paso de los barcos que entraban al Mar de las Antillas.

Del mismo modo, el 28 de febrero de 1844, el comandante De la Règle, lugarteniente de navío comandante de la goleta *La Sevrette*, hace parte de su naufragio y de la pérdida de su nave en la punta Chimaze (costa de la Guajira), en su ruta de Martinica a Santa Marta. La pérdida del buque es debida a un error del reloj, un error de la carta y una descripción errónea suministrada por el rutero de las Antillas. Creía haber doblado el Cabo de las Gallinas y poder hacer ruta hacia el Cabo de la Vela. El viento era violento, el mar bravo. La goleta encalló sobre un fondo de grava de dos metros de profundidad. Estaba llena de agua. La popa estaba abierta y el mar golpeaba con violencia sobre el puente. La chalupa había sido rota y era difícil abordar el barco con una embarcación.⁴⁶ Después de haber ganado la orilla no sin dificultades, la tripulación se pone en camino el 15 de febrero a las 8 horas. Atraviesa una extensión de cerca de treinta leguas de “un país casi desierto, poblado de tribus hostiles, donde el hambre y la sed han sido enemigos más hostiles todavía que los indios”.⁴⁷

Por fin, tienen la posibilidad de subir a bordo de una barca que los conduce a Río Hacha, donde llegan el 21 a la mañana y son recibidos por M. Laborde, agente consular de esa ciudad.

Del mismo modo, un informe consular del 31 de julio de 1837 reporta las dificultades del bergantín *La Pauline*, capitán M. Joly de Salda, para salir del istmo de Panamá.⁴⁸ De trece hombres que formaban la tripulación, once, entre ellos el capitán, habían sido presa de fiebres violentas, que son propias de Chagres y de varios puertos del Istmo. Pese a todo, y con la ayuda de tres pasajeros embarcados en Chagres, el buque logró salir del río. Llegó ante la

⁴⁵ *Gaceta de Caracas*, núm. 172, miércoles 11 de febrero de 1818, Europa, Gran Bretaña, Londres, 15 de octubre.

⁴⁶ AE, CCC, Carthagène de Colombie, “Réglementation des ports”.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*

bahía de Cartagena con una tripulación debilitada en extremo y un capitán enfermo. La falta de buenas cartas y las falsas indicaciones de un marinero de a bordo que decía conocer la entrada del puerto le hicieron hacer costa. Afortunadamente, el mar estaba bueno y el lanchón del bergantín real *Le Fabert* volvió a su nao tripulada por veinte hombres, pudo llegar a tiempo y retirar el buque del banco de arena donde había chocado.

Rivalidades internacionales

DURANTE las guerras de independencia, el corso y los problemas comerciales estuvieron íntimamente ligados. Desde los años 1830, el comercio y las relaciones internacionales con los nacientes Estados adquieren una importancia capital. Europa y los Estados Unidos son conscientes de la riqueza que pueden representar estas nuevas repúblicas y no están dispuestos a perder una sola de sus ventajas. Intentar describir el mecanismo de los puertos del Mediterráneo del Caribe, en una época en que los ingleses, españoles, franceses y norteamericanos hacían estallar sus rivalidades, no es factible. Pero es interesante ver hasta dónde estaban dispuestas a ir estas diferentes naciones para asegurarse o preservar el dominio de estas entradas al Nuevo Mundo que eran La Guayra y Puerto Cabello, Santa Marta, Sabanilla y Cartagena, Chagres y Portobelo.

Como principal nación marítima entre las potencias neutrales, los Estados Unidos se habían beneficiado ampliamente de las consecuencias de la institución del libre comercio. Muy pronto habían obtenido ventajas comerciales. Fueron muy hábiles en mantener esta política de pseudoneutralidad que estaba fundada sobre el principio de utilidad comercial y de superioridad en el mercado de la cuenca del Caribe. Fueron, por otra parte, los primeros en reconocer la independencia de Colombia en marzo de 1822, precediendo a Inglaterra por dos años. Como los Estados Unidos, ésta quiso mantener una política de neutralidad frente a las recientes repúblicas sudamericanas. Pero, contrariamente a ellos, veía con malos ojos todos estos movimientos de rebelión. Soberana en el mar, supo aprovecharse plenamente de sus posesiones caribeñas y se le vio otorgar ventajas comerciales muy celosamente guardadas por los norteamericanos y franceses. Sin embargo, esta política de neutralidad era difícilmente aplicable sobre los puertos mismos de los países insurgentes. Los ingleses, frente a las opiniones divergentes de sus representantes locales, no quisieron nunca intervenir

directamente tomando posición por una u otra república; ya fuera a demanda de Bolívar en 1813, por la provincia de Guiría, o a la del gobierno de Cartagena en 1815, cuando el sitio de Morillo.

El primer objetivo de los ingleses había sido en favor de la independencia, colocar esta parte de América bajo su yugo comercial. Efectivamente, después de la independencia, los ingleses y los norteamericanos gozaban, en relación con los franceses, de una superioridad comercial que España y Francia no pudieron disputarle más que cuando reconocieron y legitimaron la emancipación de Colombia. Los ingleses disponían entonces de tres cuartas partes del comercio de Colombia. Por ejemplo, las mercancías inglesas importadas de Jamaica a Colombia en buques ingleses no pagaban más derechos que las mercancías francesas importadas directamente de Francia por buques franceses. El mensaje era claro: un comerciante colombiano podía importar de Jamaica mercancías inglesas con tantas, y a veces más, ventajas que si iba a buscar esas mismas mercancías en Europa (excepto en Inglaterra). Las consecuencias fueron inmediatas: la mayor parte de los comerciantes de Bogotá, Popayán, Antioquia, Chocó, Panamá, Cartagena, Santa Marta o Maracaibo tomaron la costumbre de ir a hacer sus compras a Jamaica. Pero los ingleses, no contentos con su éxito, quisieron asentar su supremacía y sus ventajas no les fueron ya suficientes cuando el comercio francés empezó nuevamente a tomar importancia en los puertos de la costa. Comenzaron a no vender tan bien sus mercancías y para remediar las hacían pasar por mercancías francesas. Consciente de las dificultades ligadas al comercio, Bolívar promulgó el 23 de noviembre de 1826 un decreto contra el fraude y el 18 de noviembre de 1828 otro decreto que autorizaba la introducción en los puertos de Colombia de las mercancías españolas bajo pabellón neutral. Este segundo decreto era un gran paso en favor de los neutrales y de la navegación francesa. Y Francia reconocerá a Colombia en diciembre de 1830, ocho años después que los Estados Unidos y seis después que Inglaterra.

La importancia de los puertos de Cartagena, Santa Marta y La Guayra era aún notorio antes de 1850. Las relaciones comerciales de Francia con el puerto de Santa Marta se acrecentaron.

Si se comparan los tráficós de Sabanilla y Cartagena en 1842, en exportación, Cartagena tiene una cifra tres veces superior a la de Sabanilla.⁴⁹ La mayor parte de sus exportaciones estaba desti-

⁴⁹ AE, CCC, Carthagène de Colombie, 02/09/1844, *Ports d'exportations et d'importations dans l'océan Atlantique*.

nada a Inglaterra. Su situación, su bahía y sus edificios la hacían adecuada para luchar ventajosamente con Jamaica y Saint Thomas, pero los celos que la importancia de su puerto suscitaba al interior de las tierras hace desconocer la ventaja que el país sacaría de su prosperidad. De puerto de galeones, Cartagena se había convertido en terminal de contenedores y gran puerto turístico del Caribe.

Traducción del francés de Hernán G.H. Taboada