

Las convenciones de comercio, navegación y relaciones internacionales firmadas por Colombia con Estados Unidos y Reino Unido en 1825: al rescate de su memoria, a propósito del TLC¹

Jorge Enrique Elías Caro²

Resumen:

Colombia en 1825 firmó con Estados Unidos y el Reino Unido un tratado de libre comercio, de navegación y relaciones internacionales. En este trabajo lo que se persigue es explicar las razones que dieron origen a la firma de estos acuerdos. De igual forma analizar las repercusiones que tuvo para la economía, la política y las condiciones sociales el haber suscrito estos pactos convencionales. De la misma manera se hace una analogía de los determinantes que versaban estos tratados con el que actualmente vienen impulsando los gobiernos de Colombia y Estados Unidos, para ello se hace una comparación de los articulados y sus contenidos.

Palabras clave:

Tratados de Libre Comercio, Relaciones internacionales, Colombia, Estados Unidos, Reino Unido.

Abstract:

Colombia in 1825 signed with the U.S. and the UK an Agreement of free trade, navigation and international relations. In this work, if the aim is to explain the reasons that led to the signing of these agreements. Similarly examine the repercussions for the economy, politics and social conditions for having signed such pacts conventional. Likewise it is an analogy of the determinants that these treaties dealt with now have been promoting the governments of Colombia and the United States to do so as a comparison of the articles and their contents.

Keywords: Free Trade Agreements, International Relations, Colombia, United States, United Kingdom.

1 Agradezco el inmenso apoyo de Luis Vergara Palacio, quien sirvió de asistente de investigación y logró sistematizar la información y escanear los documentos originales que en éste artículo se relacionan.

2 Doctor en Ciencias Históricas, Máster en Historia Contemporánea de América Latina y el Caribe, Magíster en Administración de Empresas, Especialista en Derecho Público Internacional. Docente Investigador de la Universidad del Magdalena (Santa Marta-Colombia). Director del Grupo de Investigación "Historia Empresarial y Desarrollo Regional". Director de "Clío América" Revista Interdisciplinaria en Ciencias Sociales para Estudios de Latinoamérica y el Caribe. Miembro de la Junta Directiva Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y Caribeños ADHILAC. Fecha de recepción: abril del 2009. Fecha de aceptación: mayo del 2009

Introducción

A propósito de la parafernalia que se ha suscitado en Colombia con relación a la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos como si ésta temática fuera la panacea o receta hacia la solución de todos los males y, sobre todo, fuera una cuestión novedosa o de última moda, dónde la dirigencia nacional desde las esferas públicas y privadas han intentado por diversas formas de convencer a los congresistas “gringos” para que se acuerde dicho pacto comercial,³ primordialmente, por las repercusiones que puede tener para la economía y el desarrollo social y regional del país y en especial, para los puertos y su *hinterland*; ante eso, deseo expresar que no quisiera acudir a la conocida frase “quién no conoce su historia está condenada a repetirla”, pero en definitiva para el caso que corresponde toca que partir de ella, pues, no encuentro otro historicismo que se aproxime y denote las intenciones de este escrito; máxime, porque para los hacedores de política, pareciese que se les hubiera olvidado o en su defecto, no sabían que al comenzar el segundo cuarto de la centuria decimonónica, Colombia y Estados Unidos, al igual que con el Reino Unido, ya habían firmado un tratado de libre comercio, de navegación y relaciones internacionales.

Por eso, con este escrito pretendo explicar las razones que dieron origen para qué Colombia firmara con dichos países durante los albores de la naciente República las convenciones y tratados de comercio, navegación y relaciones internacionales, aprovechando la invitación que me hiciera el comité editorial de *Jangwa Pana*, revista de Antropología e Historia de la Universidad del Magdalena, para que publicara dentro del espacio establecido por la revista -denominado “Memorias”- algunos textos o documentos históricos, con el objeto de rescatar de la incuria temas de suma relevancia para la órbita de la historia nacional y regional que se encontraban sumidos en un total olvido y sobre esa base, reivindicar el recuerdo de aquellos hechos que marcaron ciertas pautas dentro de los múltiples acontecimientos que se suscitaron a lo largo de los siglos en la construcción de la historia contemporánea latinoamericana y caribeña. Que para el caso que corresponde son los de la “**Convención General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio**” firmado entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, el 26 de marzo de 1825; y “**el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación**” suscrito entre la República de Colombia y su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, convenido el 23 de Mayo de 1825.

3 Las justificaciones hechas para la firma de este tratado estaban fundamentadas en qué con este acuerdo se prevé que las exportaciones del país ingresaran al mercado estadounidense libre de aranceles, lo que permitirá acelerar el intercambio entre los dos países. No obstante, existen algunos sectores contradictores de la administración del Presidente Álvaro Uribe, que han presionado para que éste tratado comercial no sea firmado porque, a su juicio, pone en peligro importantes sectores de la economía nacional. Encabezan estas denuncias los sindicalistas que han hecho fuerte lobby entre los pares estadounidenses, motivado en la explotación laboral; el asesinato de sindicalistas, obreros y líderes cívicos, la inestabilidad política, la inseguridad jurídica y la falta de responsabilidad social empresarial. Pese a ello, la Corte Constitucional Colombiana ya decretó exequible la firma del tratado de Libre Comercio con EE.UU mediante sentencia C-750/08.

Los acuerdos comerciales

Comienzo por discernir que, para Nueva Granada el año de 1825, tal vez sea la anualidad que dentro de los temas del ordenamiento jurídico, el establecimiento de reglas de juego y la sistematización de la información por parte de las directivas del nivel central -en aras de fomentar y promover las actividades mercantiles- fue una prioridad. Lo anterior, porque al entrar en vigencia una nueva apuesta de Gobierno, sus intereses estaban centrados en evitar a toda costa que los poderes de la corona española se mantuvieran y por ello, había que reducirla a cero; pues, como precedente las políticas, normas y demás disposiciones coloniales después de haber culminado el primer quinquenio del mandato de la República, en mucho de los casos aún permanecían vigentes.

Una vez se presentaron los cambios políticos y de gobierno producto de la declaratoria de independencia, para el contexto neogranadino -durante los primeros años del periodo republicano- se presentó un trance de poder y comercial, y por tanto, por así decirlo concurría de forma transitoria una completa anarquía, esencialmente porque aún no existía una regulación republicanista que hiciera que las actividades mercantiles se incrementaran y a su vez, se fomentara y robusteciera la escasa actividad comercial que existía para la época en el nuevo Estado-Nación. Por el contrario, las arcas y las rentas del erario público se encontraban completamente desgastadas producto de la lucha libertadora.

Lo anterior de forma análoga tiene su asidero en que una vez revisados distintos archivos históricos y periódicos de la época, se pudo deducir que durante los primeros años de la República imperó un total letargo en torno a los negocios y movimientos portuarios desde el punto de vista mercantil, pues para septiembre de 1821, después de analizar la información que se encuentra en el periódico "*La Gazeta de Santa Marta*", los datos encontrados dan cuenta que de las 26 embarcaciones que entraron a los fondeaderos de la bahía de Santa Marta, sólo cinco (19%) registraban la categoría de barco mercante, ya que el 81% restante, lo hacía pero en condición de buque de guerra, transportando tropas del Libertador Presidente.⁴ Caso similar aconteció con Cartagena de Indias, en dónde Christiane Lafitte demostró que en los movimientos portuarios de dicha ciudad, justamente para esos mismos años, las importaciones como las exportaciones cayeron drásticamente.⁵

Dentro de los principales cambios que se efectuaron en el ordenamiento jurídico del país, primordialmente en los ámbitos de las leyes y decretos mercantiles, se encuentra la derogación de la Ley del 20 de julio de 1814, que trataba sobre los aspectos de comercio exterior en Nueva Granada. Así mismo, pierde vigencia el decreto de abril 25 de 1817 que reglamentaba el uso de tarifas y aranceles cobrados en los principales puertos del país. Con base en este contexto, el Gobierno de Bogotá con el ánimo que las condiciones socioeconómicas del país estuvieran en

4 "*La Gazeta de Santa Marta*". Nros. 20 - 27, 1821, folios 73-105.

5 Christiane Lafitte Carles *La Costa Colombiana del Caribe (1810-1830)*. Bogotá. Colecciones Bibliográficas, Banco de la República. 1995. pp. 70 - 90.

la vanguardia y correspondieran con las grandes potencias mundiales, suscribió convenios interadministrativos de hermandad, con el fin de optimizar los procesos comerciales entre los países amigos.

Así las cosas, el Gobierno de Bogotá para el mejoramiento de las actividades comerciales y portuarias en todo el territorio nacional, dispuso de forma inmediata y consecuente con la firma de éstos tratados el establecimiento de agentes consulares para el fomento de las relaciones internacionales entre países. Sobre estos aspectos, no cabe duda, las ciudades portuarias fueron abanderadas, ya que con estas disposiciones se vieron ampliamente favorecidas, pues, una alta concentración de las operaciones mercantiles, empresariales, de diplomacia y de relaciones internacionales que se pretendían fomentar y/o promover recaían directamente sobre las ciudades puertos.

Fuera de las actividades diplomáticas y comerciales, esto trajo consigo una transculturización de las ciudades, pues a partir de aquí, el criollo, el negro, el indígena y los migrantes oriundos de los países recientemente vinculados al entorno empresarial empezaron a mezclarse, no sólo desde los aspectos intrínsecos de la mezcla de raza sino también desde sus tradiciones y/o costumbres. Así las cosas, las ciudades puertos se convierten en pieza fundamental para el desarrollo del país, pues, el jalonamiento de la economía que se inició con la entrada en vigencia de la era de la nueva república -después de haberse roto la hegemonía de la dominación Española tuvo como variable fundamental el comercio exterior y de ahí, la importancia de las ciudades puertos por los servicios logísticos que ofrecían. En este sentido, la teoría del crecimiento a partir del interfaz ciudad-puerto en parte se operacionalizaba, pues, alrededor de todas las actividades portuarias se generó un incipiente tejido comercial y social en las ciudades.

Claro está, esta afirmación es válida si se analiza desde el punto de vista aduanero, más no desde el punto de vista del desarrollo integral del interfaz ciudad-puerto, ya que ni Cartagena, Sabanilla, Santa Marta y Riohacha generaron un tejido socio empresarial dinámico, pues, solamente hacían las veces de bodega donde la mercancía llegaba de paso, más no se quedaba, ya fuera a la entrada o salida de las mismas. Es decir, servían sólo de operadores logísticos portuarios, donde -de esas actividades- los que más se beneficiaban eran los comerciantes extranjeros y del interior del país. De ahí que todo ese tráfico portuario hubiese sido más de operaciones denominadas como de embarcaderos que de grandes puertos. Fuera de eso, lo que trajo consigo fue un proceso de “ingeniería social”, en donde las ciudades puertos del Caribe neogranadino, como aconteció en muchos ancladeros del mundo, se incrementaron las actividades de prostitución, establecimiento de cantinas y bebederos, comercio ilícito, tráfico de influencias y en fin, el comienzo de muchos males que deterioran el entorno social, político y administrativo de una ciudad.

Como generalidad estos tratados en sus principios, razones y justificaciones, planteaban la necesidad de equidad, apoyo y justicia entre los intervinientes; más aún por que buscaban un desarrollo conjunto no sólo para el aparato administrativo

y de Gobierno de los Estados, sino del empresariado y de la sociedad en general.

Antecedentes y condiciones económicas, sociales y comerciales

A fines del siglo XVIII, el imperio colonial español presentó serias transformaciones en su estructura política administrativa, todo porque la Corona quería industrializar a la metrópoli para así convertirla en la “fábrica” de sus colonias, pues Inglaterra, Francia y Holanda lo venían haciendo pero desde el comercio ilícito. Ante esa necesidad, los reyes borbones acentuaron la exacción económica sobre América e insistieron fijar como meta, eliminar la competencia de industrias y manufacturas existentes en sus colonias, para ello en 1778 decretaron la liberalización del comercio, aunque no de forma abierta como lo propuso Adam Smith sino subyugado única y exclusivamente a las tierras peninsulares y sus territorios americanos. Por eso, se hicieron las reformas borbónicas y la administración colonial cambió en su organización y funcionamiento.

Como parte integral de ese nuevo proceso modernizador del aparato administrativo colonial, el objeto era aliviar al Estado español de la inmensa erogación que implicaba la seguridad y defensa militar de los territorios americanos. Ante el deseo de aminorar gastos y por ende, ahorrar para mejorar las finanzas públicas, la salida que encontraron fue que de los mismos criollos con sus aportes económicos y en especies se podía mantener el sistema, sin que los gastos militares se incrementaran. No obstante, la provisión de hombres y los fondos para la manutención de las nuevas tropas seguirían a cargo del ejército colonial español. Para lograr este cometido, lo primero que hicieron fue nombrar en el grado de coroneles u oficiales de alto y mediano rango a los naturales americanos que procedían de familias adineradas para que comandaran los batallones militares que ellos mismos constituyeran, uniformaran, equiparan y mantuvieran.⁶ Para ese entonces, la élite local ya dominaba el comercio regional y controlaban varios espacios de poder en las cuales estaban vinculados obispos, gobernadores, funcionarios de la aduana y militares. Bajo el tráfico de influencias del poder oficial e ilícito giraban las instituciones locales, al igual que el uso de la tierra, las minas, los servicios y las actividades mercantiles. Fuera de cubrir de igual forma, los cargos o puestos de conciencia y cargos de confianza, me refiero a curas, jueces, maestros, inspectores y jefes de cabildos. Estas redes tenían prácticamente todo, lo único que les faltaba para cubrir esa totalidad de poder dominador era poseer el control militar, pues al poseer el político y el administrativo con el castrense cerraban la brecha y así se quitaban del medio a los odiados funcionarios chapetones que venían directamente desde a España a gobernar y ordenar en las colonias.

Esa búsqueda del poder totalizador llevaría finalmente a las élites locales a las luchas por la independencia, especialmente durante la segunda década de la

6 El Conde O'Really, un notable jefe militar español, fue la persona encargada de redactar por encargo del mismo Gobierno “El Reglamento para las milicias de Infantería y Caballería”.

centuria decimonónica. Hechos que desde tres décadas antes esa expresión generalizadora de poder agrupó a las clases criollas adineradas a buscar un espacio que no les ofrecía el sistema colonial español. Sin embargo, al llegar la ruptura del periodo colonial, los territorios de América enfrentaban graves problemas internos. Los cuales provinieron en gran parte por el escaso e inequitativo desarrollo económico que habían tenido las provincias ultramarinas, coyuntura que se agrava en la segunda mitad del dieciochesco por la influencia directa sobre los aspectos económicos y sociales de la política económica impuesta por los monarcas de la casa de los Borbones. Las desigualdades económicas fueron construidas básicamente por la conformación de lo que bien podría denominarse como “Sociedades Regionales”, las cuales no encuadran desde el punto de vista meramente geográfico, sino porque cada una de estas redes había desarrollado una sociedad particular, cuya cultura, economía y formas de organización social -como bien lo definió Jorge Núñez- eran diferentes de las demás.⁷ Así las cosas el poder se concentró en las sociedades del centro y la periferia se vio mermada, ya que las primeras estaban caracterizadas por la presencia de grandes haciendas y una intensa aristocracia terrateniente, en la que se pomponeaban títulos de nobleza, mientras tanto, en la medida se alejaba del centro las sociedades se iban identificando con un sistema de propiedad de mediana y corta escala de producción y una pequeña aristocracia agraria, carente de títulos nobiliarios y así en cadena hasta llegar a los extremos dónde los integrantes de estas sociedades estaban conformadas por personas de una baja nobleza campesina, lejos de alcanzar cualquier clase de aristócrata.⁸

De ahí que una vez proclamada la independencia e instaurado el régimen de la joven república se proclamara liberal en lo político y librecambista en lo económico. Sobre esas posturas ideológicas existieron también diversas oposiciones internas.

Es decir, las regiones costeras, que económicamente hablando siempre habían permanecido en la periferia y eran tradicionales productoras (especuladoras) de bienes de exportación agrícola y forestal –cacao, quina, café, añil, palo de Brasil), se sintieron beneficiadas con la supresión del monopolio comercial español y la apertura del país al comercio internacional. Por su parte, los territorios del centro que estaba vinculado con su producción artesanal y rudimentaria al mercado interno, se hallaron perjudicadas producto de la masificación de mercaderías que ingresó al territorio nacional con un menor precio que arruinaba la producción local, especialmente en textiles, harinas, herramientas de trabajo y utensilios para el hogar. Además de eso, por ser una república naciente su política interna no fue construida sobre la base de una unidad y de los propios gobernantes, sino que fue fuertemente ideologizada por el liberalismo europeo, todo por estar encaminadas a orientar una serie de medidas legales que permitiera suprimir los privilegios coloniales, dinamizar la economía y liberar la fuerza de trabajo, para ello se decretó la eliminación de los mayorazgos y vinculaciones perpetuas, la supresión del tributo indígena y la imposición de contribuciones directas.⁹

7 Jorge Núñez Sánchez: *El Ecuador en el Siglo XIX*. Quito. Consejo Provincial de Pichincha. 2003. p. 21

8 *Ibíd.* p. 22.

9 Gacetas de Colombia de Julio 3, 18 y 29 de 1824.

Según Núñez (2003) la confluencia de estas medidas, útiles al progreso y a la modernización económica del país, con la política librecambista, terminó por producir un efecto crítico en la economía de la Nueva Granada, anulando cualquier posibilidad de desarrollo capitalista autónomo. Por el contrario, a través del fomento de una economía agroexportadora e importadora de manufacturas se impulsó el desarrollo de un capitalismo dependiente, atado crecientemente al mercado externo, a los préstamos extranjeros y a la inversión foránea. Dicho de otro modo, “gracias a esa política rabiosamente liberal, la nueva república hipotecó prontamente su recién conquistada independencia política a un nuevo sistema de dependencia internacional”.¹⁰

Es en ese sentido que el nuevo Gobierno colombiano aplicando una política -considerada para su tiempo - ultra liberal, promovidas por significativas presiones extranjeras con el objeto de vigorizar los incipientes lazos de la dependencia nacional. En este sentido los tratados de libre comercio hicieron las veces del salvavidas jurídico, pues con una actitud agresiva los gobiernos de Estados Unidos e Inglaterra condicionaron el reconocimiento de la dependencia internacional de Colombia ante esos Gobiernos y por ende de entregar prontamente la independencia política obtenida a España por una dependencia económica a estos países. Estos tratados escudados en una apariencia noble, en donde se pregonaba la equidad, lo que verdaderamente mostraba era la imposición de una apertura indiscriminada de los puertos colombianos al comercio británico y norteamericano y por supuesto, ataba al recién instaurado gobierno colombiano a una serie de desventajosas condiciones comerciales.

Ante eso es bueno detallar lo narrado por José Manuel Restrepo en sus memorias, dónde deja claro esta situación:

“Lo peor del caso fue que el tratado le fue impuesto a Colombia sin negociación alguna de sus términos, pues lo trajeron redactado de Londres y sin facultad de variar una coma... Sin tratado no había reconocimiento, y sin el reconocimiento creíamos expuesta la independencia por parte de la Santa Alianza... Aquellos temores inclinaron el ánimo del Congreso y del ejecutivo colombiano para aprobar y ratificar un tratado que, en lo venidero, debíamos considerar en extremo gravoso para los pueblos y la riqueza nacional.”¹¹

Esta desatinada situación política hizo que muchas de las provincias se vieran afectadas en lo económico y social, ya que la política pública que se construyó desde Bogotá para éstas significó un duro golpe para los terratenientes, comerciantes, las corporaciones religiosas y los sectores artesanales que durante las épocas de la protoindustria su sustento dependía de ello. Como consecuencia de todo esto se generó una crisis en lo económico, pues la política ultra liberal del gobierno bogotano deterioró de manera generalizada el tejido socio empresarial de algunos sectores, en especial el manufacturero, ya que resultó incapaz para competir en

10 Tomado textualmente de Jorge Núñez. *Ecuador...* op. cit. p. 52.

11 José Manuel Restrepo: *Historia de la Revolución en Colombia*, Medellín. Editorial Bedout, 1969. Tomo V. p. 208

calidad y precio con los productos importados de Europa y Norteamérica, lo que originó que se derrumbaran no sólo en los mercados externos sino en el mercado local, debido primordialmente por la avalancha creciente de mercancías importadas. Lo que devino que un año después de la firma de estos tratados, me refiero a 1826, en Colombia se dio el inicio de una nueva crisis interna, ya no sólo de tipo económica sino política y administrativa.

Jorge Núñez en sus comentarios sobre el impacto de esta crisis en el Ecuador, argumenta que contra lo que generalmente se suponía, este fenómeno no solamente afectó a los grandes productores manufactureros sino también al amplio sector artesanal del país. En el caso particular de la harina los afectados no sólo fueron los industriales y artesanos harineros de Colombia, pues igualmente también resultaron desfavorecidos con ruinosas consecuencias los agricultores cerealistas de las zonas interiores.¹² De la misma manera esta coyuntura también colaboró en que la crisis económica trastocara los intereses de la política hacendaria, pues de ello y a raíz de los requerimientos de las campañas de guerra y de mantenimiento de tropas, agregado al sostenimiento de la burocracia civil y militar,¹³ Colombia se convirtió en un país con muchos gastos, pero sin ingresos y sin alma, pues ya se la había vendido al “diablo”, es decir al gobierno británico y a los Estados Unidos.

Fuera de lo anterior, en el desespero por conseguir recursos y sin querer entrar a controversias porque si había necesidad de los créditos o no, Colombia hace empréstitos con empresas extranjeras, que ligados a asuntos de corrupción las inversiones proyectadas con estos ingresos no cumplieron su feliz término, agobiando aún más la nueva hacienda pública colombiana. Los casos más sonados de estos empréstitos fueron los convenidos en 1824 con la firma británica B.A Goldschmidt y Cía, por la suma de \$24.000.000.00., con quien de forma descarada los negociadores colombianos contrataron un préstamo con unas condiciones financieras deshonestas, excesivas para los intereses normales fijados por las leyes en Inglaterra. Según José Manuel Restrepo este no fue el único caso de alta corrupción con estos empréstitos. Otros de los contratos convenidos que presentaron muchas polémicas fueron los firmados con la casa Calais de Francia y el que se sostuvo con una firma de Hamburgo-Alemania.¹⁴ Empréstitos estos que en suma se habían contratado con escandalosas condiciones y perjudiciales para los intereses de la Nación.¹⁵

Lynch en su libro “Las Revoluciones hispanoamericanas” adujo que sobre las inversiones que se hicieron derivadas del crédito de 1824 muchas voces acusaron a Santander y sus más cercanos colaboradores¹⁶ de haberse aprovechado ilícitamente de los fondos del mismo.¹⁷ Así mismo planteó que toda esa política librecambista

12 Jorge Núñez. *Ecuador...* op. cit. p. 56.

13 Acorde con lo planteado por Lynch en su libro “Las revoluciones hispanoamericanas” p. 279, los gastos militares en la nueva república de Colombia alcanzaron el 75% de todo el presupuesto nacional.

14 José Manuel Restrepo: óp. cit. Tomo V. p. 151

15 Para una mayor información sobre la corrupción de estos empréstitos, ver en Perú de Lacroix, “Diario de Bucaramanga”, Medellín. Ed. Bedout, sf., pp. 128-129.

16 Dentro de estos se pueden citar a: Arrubla, Montoya, Manuel José Hurtado y José Antonio Zea.

17 Lynch “Las revoluciones hispanoamericanas”. Barcelona. Editorial Ariel. 1976. , p. 274.

tuvo unos efectos ruinosos para la economía, pues la libertad de comercio sirvió para incrementar la dependencia y perpetuar el subdesarrollo.¹⁸ Verbigracia de ello, se puede mostrar porque en Nueva Granada “industrias como las textiles no podían competir con el flujo de mercancías baratas que procedían del extranjero... Las industria colombiana entró en un periodo de crisis: en particular las víctimas fueron los textiles de Socorro y la industria lanera de Boyacá”.¹⁹ El mismo Lynch sobre las provincias del Sur estimó que las exportaciones de parte de ellos se redujeron ostensiblemente y por tanto no llegaban a cubrir el valor de las crecientes exportaciones totales, ya que durante el periodo comprendido entre 1821 y 1825 estaban 17% por debajo del promedio nacional.

Ante ese panorama es cuando Jorge Núñez afirma que esta ruina del otrora más dinámico sector de la economía colombiana trajo consigo efectos catastróficos para el país, pues se agudizó la recesión económica, la cual fue provocada en parte por las sucesivas guerras y los reclutamientos forzados, circunstancias éstas que incitaron drásticamente el desempleo de un significativo porcentaje de trabajadores e impidió la capitalización interna del país, con lo cual quedaron fortalecidos las bases de la nueva dependencia internacional y afloró un generalizado descontento social y político.²⁰ Y más porque desde el punto de vista fiscal, como lo expresó Jorge Núñez “la brusca caída de las exportaciones y la reducción al mínimo de los aranceles de importación (que pasaron a situarse entre el 7.5 y el 36%), unidas a una defectuosa recaudación de impuesto sobre la renta y las propiedades, trajeron como consecuencia permanente un déficit presupuestario, una creciente dependencia fiscal frente al crédito externo y cada vez mayores dificultades en la balanza de pagos.”²¹

Esa coyuntura demostró una cosa en definitiva: el acrecentamiento del poder en el centro y el debilitamiento de la periferia. Por eso José Manuel Restrepo en sus memorias escribió claramente que para 1826, la penuria del fisco era total en los departamentos del sur y en las zonas costeras del Atlántico.²² Fuera de lo anterior, el mismo Restrepo describe que para 1826 las dificultades del país para pagar su deuda externa y la baja de los fondos colombianos en el mercado financiero de Londres llevaron a la quiebra a la Casa Goldschmidt, por lo cual Colombia perdió varios millones de pesos y vio arruinado por completo su crédito internacional.²³ Esto trajo como consecuencia que Colombia en Europa no consiguiera los recursos del crédito necesario para financiar la guerra de independencia del Perú. La problemática de Colombia por la firma de estos tratados comerciales y empréstitos no sólo se reflejó en lo económicos y social, sino también en el campo político, pues desde lo administrativo se polarizó una crisis entre los militares que apoyaron el proceso independentista y el poder civil, aunado a la desconfianza generada por los departamentos periféricos debido a la concentración del poder solamente en Bogotá. Y más porque el telón que cubría esta problemática esta nucleado en los

18 *Ibíd.*, p. 247.

19 *Ibíd.*, p. 290.

20 Jorge Núñez, *óp. cit.*, p. 57.

21 *Ibíd.* p. 57.

22 José Manuel Restrepo: *óp. cit.*, p. 263.

23 *Ibíd.*, p. 249.

viejos y visibles conflictos de intereses que estaba constituido por las oligarquías locales y regionales de la época colonial, quienes aunque estuvieron golpeados por los efectos de las luchas independentistas y las medidas liberales del nuevo gobierno, aún conservaban su poder y en muchos casos se había fortalecido no sólo desde lo económico y social sino desde el campo militar.

Por último no hay que olvidar, que una de las intenciones más fuertes que tenía los Estados Unidos para que Colombia firmara ese tratado comercial, era la de erradicar de raíz -mediante una campaña diplomática- los proyectos integristas de los países hispanoamericanos promovidos por Bolívar, pues el éxito de esta unión significaría el surgimiento de un nuevo y vigoroso poder americano, capaz de contrarrestar sus planes imperialistas, expansionistas y de política de preeminencia continental proclamada en 1823 por la “Doctrina Monroe”.²⁴ Fuera de eso, también por que en el fondo temían que se proyectara a todo el continente americano la política abolicionista, la cual contrastaba con el descarado esclavismo que mantenían los Estados Unidos y en el que asentaba su próspera economía.²⁵

Descripción de lo que contenían los tratados de libre comercio de 1825

La Convención con Estados Unidos

El primero de los pactos firmados trata sobre un “*tratado de libre comercio*” con los EE.UU. Dentro de sus apartes éste tratado hacía alusión a que los ciudadanos podrían frecuentar todas las costas de ambas naciones y residir y traficar en ellos con toda suerte de producciones, manufacturas y mercaderías; a su vez, no pagarían otros, ni mayores derechos, impuestos o emolumentos diferentes a los que estaban obligados a pagar, es decir, debían gozar de todos los privilegios, derechos y exenciones que gozaban las naciones con respecto a las actividades de navegación y comercio, sometiéndose no obstante a las leyes, decretos y usos establecidos para los ciudadanos en cada uno de los países.²⁶

La Convención en sí, estaba basada en los principios de un tratado de libre comercio,²⁷ porque en su artículo II se expresa claramente que entre las

24 Ibid., pp. 231-232.

25 Jorge Núñez: óp. Cit., p. 61.

26 Este tratado lo firmaron “en el nombre de dios, autor y legislador del universo”. Donde la República de Colombia y los Estados Unidos de América, deseando hacer duradera y firme la amistad y buena inteligencia que felizmente existía entre ambas “potencias”, como así lo denominaron en la preliminares del documento, resolvieron fijar de una manera clara, distinta y positiva, las reglas que debían observarse religiosamente en lo venidero, por medio de un tratado o convención general de paz, amistad, comercio y navegación. Con éste muy deseable objeto, el Vicepresidente de la República de Colombia Francisco de Paula Santander, encargado del poder ejecutivo, para la firma de éste tratado confirió plenos poderes a Pedro Gual, quien para ese entonces era el Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores. De igual forma, por los Estados Unidos de América firma Ricardo Clough Anderson, Ministro Plenipotenciario; quienes después de haber canjeado sus expresados plenos poderes en debida y buena forma, resuelven convenir el articulado de éste tratado.

27 Un Tratado de Libre Comercio desde la filosofía de sus inicios siempre han consistido en un acuerdo comercial

partes acordaban:

*“deseando vivir en paz y armonía con las demás naciones de la tierra, por medio de una política franca e igualmente amistosa con todas, se obligan mutuamente a no conceder favores particulares a otras naciones, con respecto al comercio y navegación, que no se hagan inmediatamente comunes a una u otra, quien gozará de los mismos, libremente, si la concesión fuese hecha libremente o prestando la misma compensación, si la concesión fuere condicional”.*²⁸

Además de lo anterior, porque entre las partes habría una paz perfecta, firma é inviolable, y una amistad sincera en toda su extensión de sus posesiones y territorios, entre sus pueblos y conciudadanos respectivamente, sin distinción de personas ni lugares.²⁹ Se convino además, que sería enteramente libre y permitido a los comerciantes, comandantes de buques, y otros ciudadanos de ambos países, el manejar sus negocios por sí mismos, en todos los puertos y lugares sujetos a la jurisdicción de uno u otro, así respecto a las consignaciones, y ventas por mayor y menor de sus efectos, y mercaderías, como de la carga y descarga de los buques, debiendo de todos estos casos, ser tratados como ciudadanos del país en que residen, o al menos puestos sobre un pié igual con los súbditos o ciudadanos de las naciones más favorecidas.³⁰

El historiador ecuatoriano, Jorge Núñez, expresó que las únicas localidades beneficiadas con estas políticas de liberalización, en esencia fueron los puertos, pues, muchas de las provincias del interior del país por el contrario sufrieron con frenesí los embates de una competencia desigual, por cuanto las localidades del interior de Nueva Granada, Quito y Venezuela nunca estuvieron a la altura de las inversiones y tecnología con las que contaban las compañías americanas o europeas en torno a la explotación de la agroindustria, la minería, el comercio o los servicios especiales asociados a estas actividades mercantiles o empresariales.³¹

En ese sentido, los capítulos de este tratado comercial que más beneficiaron a las ciudades portuarias desde el punto de vista aduanero -aprovechando que lo queremos enfocar a las bondades que se espera para Santa Marta- podría decirse fueron los que van del quinto al doce.³² Los artículos que se relacionan en este

regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes. Básicamente, consiste en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes, y acuerdos en materia de servicios. Este acuerdo se rigió por las reglas pactadas por mutuo acuerdo entre los países participantes. Por tanto, sus objetivos al momento de la firma estaban encaminados a eliminar las barreras que afectarían o mermarían las actividades del comercio; que promovieran las condiciones para una competencia justa; que incrementaran las oportunidades de inversión; que fomentara la cooperación entre países amigos y que ofreciera mecanismos de solución a controversias.

28 A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales. Caja 1826; bloque 1; estante 3; bandeja 1; puesto 2; primera página 124 y el tratado se encuentra ubicado dentro del consecutivo del folio 114 hasta la 119. Artículo II. Lo resaltado no hace parte del texto original.

29 *Ibíd.* Artículo 1.

30 A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales, Caja 4 - 20 (1826), Puesto 2, Folio 124. Artículo 4 de la Convención General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, firmado entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, el 26 de marzo de 1825. Lo resaltado no hace parte del texto original.

31 En ponencia presentada para ser aceptado como miembro de número de la Academia Colombiana de la Historia.

32 No se comentan los otros artículos, porque hemos considerado que los lectores deben leerlo del texto original, por eso la intención propuesta con esta publicación de los documentos originales de estos convenios, es precisamente, comprendan que existieron esos tratados y muchas de las cosas que se están negociando hoy aún se encuentran

tratado trataban lo siguiente:

Al tenor de lo anterior, en tal tratado los intervinientes en su convicción de buscar la equidad económica y social, consideraron que los ciudadanos de una u otra parte, no podían ser embargados, ni detenidos con sus embarcaciones, tripulaciones, mercaderías, y efectos comerciales de su pertenencia, para alguna expedición militar, usos públicos o particulares cualesquiera que fuera, sin conceder a los interesados una suficiente indemnización.³³ De igual forma, se establecía que, siempre que los ciudadanos de alguna de las partes contratantes se vieran precisados a buscar refugio o asilo en los ríos, bahías, puertos o dominios de la otra, con sus buques, ya fueran mercantes o de guerra, públicos o particulares, por mal tiempo, persecución de piratas o enemigos, debían ser recibidos y tratados con humanidad, dándoles todo favor y protección, para reparar sus buques, procurar víveres, y ponerse en situación de continuar su viaje sin obstáculo o estorbo de ningún genero.³⁴

Igualmente se contemplaba que todos los buques, mercaderías, y efectos pertenecientes a los ciudadanos de una de las partes que fueran apresados por piratas, bien hubiese sido dentro de los límites de su jurisdicción, o en altamar, y fueran llevados, o hallados en los ríos, radas, bahías, puertos, o dominios de la otra, debían ser entregados a sus dueños, probando estos en la forma propia y debida, sus derechos ante los tribunales competentes, bien entendido, que el reclamo debía hacerse dentro del termino de un año, por las mismas partes, sus apoderados, o agentes de los respectivos gobiernos.³⁵ Por consiguiente, cuando un buque que perteneciese a un ciudadano de alguna de las partes contratantes, naufragara, encallara, o sufriera alguna avería en las costas, o dentro de los dominios de la otra, se les debía dar toda ayuda o protección, del mismo modo que en uso y costumbre con los buques de la nación en donde sucediera la avería; permitiéndoles descargar de dicho buque (si fuere necesario) de sus mercaderías y efectos, sin cobrar por esto hasta que fueran exportadas, ningún derecho, impuesto o contribución.³⁶

Sobre la base anterior, los ciudadanos de cada una de las partes contratantes tenían pleno poder para disponer de sus bienes personales, dentro de la jurisdicción de la otra, por venta, donación, testamento, o de otro modo; y sus representantes, siendo ciudadanos de la otra parte, sucederían a sus dichos bienes personales, ya sea por testamento, o abintestato, y podrían tomar posesión de ellos, ya sean por si mismos o por otros que obren por ellos, y disponer de los mismo según su voluntad, pagando aquellas cargas solamente, que los habitantes del país en los que están los referidos bienes, estuvieren sujetos a pagar en iguales casos.³⁷

vigentes.

33 A.H.M.G. Fondo Cajas Departamentales, Caja 4 - 20 (1826), Puesto 2, Folio 124. Artículo 5.

34 *Ibíd.* Artículo 6.

35 *Ibíd.* Artículo 7.

36 *Ibíd.* Artículo 8.

37 *Ibíd.* Artículo 9.

Por ello, ambas partes contratantes se comprometieron y se obligaron formalmente a dar su protección especial, a las personas y propiedades de los ciudadanos de cada una, recíprocamente, transeúntes o habitantes de todas ocupaciones, en los territorios sujetos a la jurisdicción de una u otra dejándoles abiertos y libres los tribunales de justicias para sus recursos judiciales, en los mismos términos que son de uso y costumbres para los naturales o ciudadanos del país en que residen; para lo cual, podrán emplear en defensa de sus derechos, aquellos abogados, procuradores, escribanos, agentes o factores que juzguen conveniente, en todos sus asuntos y litigios, dichos ciudadanos o agentes tendrán la libre facultad de estar presentes en las decisiones y sentencia de los tribunales, en todos los casos que les conciernan, como igualmente al tomar todos los exámenes y declaraciones que se ofrezcan en dichos litigios.³⁸

Se convenía además que, los ciudadanos de ambas partes podían gozar de la más perfecta y entera seguridad de conciencia en los países sujetos a la jurisdicción de una u otra, sin quedar por ello expuestos a ser inquietados, o molestados en razón de su creencia religiosa, mientras respetasen las leyes y usos establecidos. A demás de esto, podían sepultarse los cadáveres de los ciudadanos de una de las partes contratantes, que fallecieren en los territorios de la otra en los cementerios acostumbrados o en otros lugares decentes y adecuados, los cuales debían ser protegidos contra toda violación o trastorno. El artículo 12, establecía que era lícito para los ciudadanos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América, navegar con sus buques, con toda seguridad y libertad, de cualquier puerto a las plazas o lugares de los que son o fueren en adelante enemigos de cualquiera de las dos partes contratantes, sin hacerse distinción de quienes eran los dueños de las mercaderías cargadas en ellos.

Era igualmente lícito a los referidos ciudadanos, navegar con sus buques y mercaderías mencionadas, traficar con la misma libertad, y seguridad, de los lugares, puertos y ensenadas de los enemigos de ambas partes, o de alguna de ellas, sin ninguna oposición, o disturbio cualquiera, no sólo directamente de los lugares de enemigo arriba mencionados a lugares neutros, si no también de un lugar perteneciente a un enemigo, o de otro enemigo, ya sea que estuviesen bajo la jurisdicción de una potencia. De igual forma, quedaba estipulado que, los buques libre darían también libertad a las mercaderías y se le había de considerar libre y exento de todo lo que se hallare a bordo de los buques pertenecientes a los ciudadanos de cualquiera de las partes contratantes, aunque toda la carga, o parte de ella, pertenezca a enemigos de una u otra, extenuando siempre los artículos de contrabando de guerra.

Se convenía del mismo modo, que la misma libertad debía extenderse a las personas que se encontraran a bordo de buques libres, con el fin de que aunque dichas personas fuera enemigos de ambas partes, o de alguna de ellas, no debían ser extraídos de los buques libres a menos que fueran oficiales o soldados

38 Ibid. Artículo 10.

en actual servicio de los enemigos: no obstante, se convenía en esto, que las estipulaciones contenidas en el presente artículo, declarando que el pabellón cubría la propiedad, se entenderán aplicables solamente a aquellas potencias que reconocen este principio; pero si alguna de las dos partes contratantes estuviese en guerra con una tercera, y la otra permaneciese neutral, la bandera de la neutral cubriría la propiedad de los enemigos, cuyos Gobiernos debían reconocer este principio, y no de otros.

Caso similar, el artículo 13 plantaba igualmente que en el caso de que la bandera neutral de una de las dos partes contratantes, proteja la propiedad de los enemigos de la otra, en virtud de lo estipulado arriba, debía siempre entenderse, que las propiedades neutrales encontradas a bordo de tales buques enemigos, habían de tenerse y considerarse como propiedades enemigas, y como tales estarán sujetas a la detención y confiscación; exceptuando solamente aquellas propiedades que hubiesen sido puestas a bordo de tales buques, antes de la declaración de la guerra, y aun después, si hubiesen sido embarcadas en dichos buques sin tener noticia de la guerra; y se conviene, que pasados dos meses después, de la declaración, los ciudadanos de una y otra parte, no podrán alegar que lo ignoraban. Por el contrario, si la bandera neutral no protegía las propiedades enemigas, entonces eran libres los efectos y mercaderías de la parte neutral embarcadas en buques enemigos.

Esta libertad de navegación y comercio se entendía que era para todo género de mercaderías, exceptuando solamente aquellas que se distinguían con el nombre de contrabando; y bajo este nombre de contrabando o efectos prohibidos se encontraban:

Cañones, morteros, obuses, pedreros, trabucos, mosquetes, fusiles, rifles, carabinas, pistolas, picas, espadas, sables, lanzas, chuzos, alabardas y granadas, bombas, pólvora, mechas, balas, con las demás cosas correspondientes al uso de estas armas.

Escudos, casquetes, corazas, cotas de halla, fornituras, y vestidos hechos en forma y a usanza militar.

Bandoleras y caballos junto con sus armas y arneses.

Y generalmente, toda especie de armas e instrumentos de hierro, acero, bronce, cobre, y otras materias cualquiera, manufacturadas y preparadas, y formadas expresamente para hacer la guerra por mar y tierra.

Todas las demás mercancías y efectos no comprendidos en los artículos de contrabando, explícitamente enumerados y clasificados anteriormente, eran tenidos y reputados por **libres y de lícito y libre comercio**, de modo que ellos puedan ser transportados y llevados de manera **más libre** por los ciudadanos de ambas partes contratantes, aún en los lugares pertenecientes a un enemigo de una u otra, exceptuando solamente aquellos lugares o plazas que estaban al mismo tiempo sitiadas o bloqueadas; y para evitar toda duda en el particular, se declaraban sitiadas o bloqueadas aquella plazas estuviesen atacadas por una

fuerza beligerante capaz de impedir la entrada del neutral.³⁹ Los artículos de contrabando antes mencionados y clasificados, que se hallaren en un buque destinado a puerto enemigo, estaban sujetos a detención y confiscación, dejando libre el resto del cargamento, y el buque, para que los dueños pudieran disponer de ello como lo creían conveniente. Ningún buque de cualquiera de las dos naciones, debía ser detenido por tener a bordo artículos de contrabando, siempre y cuando el maestre, capitán, o sobrecarga de dicho buque quería entregar a las autoridades portuarias y aduaneras los artículos de contrabando del apresador, a menos que la cantidad de estos artículos fueran tan grande o de tanto volumen, que no podían ser recibidos a bordo del buque apresado, Para estos casos se presentaba la condición de justa detención, en el cual el buque era detenido y enviado al puerto más inmediato, cómodo y seguro, para ser juzgado y sentenciado conforme a las leyes.

Debido a que de forma frecuente los buques navegan para un puerto o lugar perteneciente a un enemigo, sin saber que aquel estaba sitiado, bloqueado o investido, por eso se convino que todo buque que se encontrara en estas circunstancias, podía volver a dicho puerto o lugar; pero no debía ser detenido, ni confiscada parte alguna de su cargamento, no siendo contrabando; a menos que después de la intimación semejante, bloqueo o ataque, por el comandante de las fuerzas bloqueadoras, intentase otra vez entrar; siéndole permitido ir a cualquier otro puerto o lugar que juzgasen conveniente. De igual manera, ningún buque de una de las partes que había entrado en semejante puerto o lugar, antes que estuviese sitiado, bloqueado o investido por la otra era impedido de dejar el lugar con su cargamento, ni si fuere hallado allí después de la rendición y entrega de semejante lugar, estará el tal buque, o su cargamento sujeto a confiscación, si no que eran restituidos a sus dueños.

Para evitar todo género de desorden en la visita y examen de los buques y cargamentos de ambas partes contratantes, en alta mar, convinieron mutuamente, que siempre que un buque de guerra público, o particular, se encontrase con un neutral de la otra parte contratante, el primero permanecerá fuera de tiro de cañón, y podía mandar su bote con dos o tres hombres solamente, para ejecutar el dicho examen de los papeles concernientes a la propiedad y carga del buque, sin ocasionar la menor extorción, violencia, o mal tratamiento, por lo que los comandantes de dicho buque armado eran responsables con sus personas y bienes; a cuyo efecto los comandantes de buques armados por cuenta de particulares, estaban obligados, antes de entregarles sus comisiones o patentes, a dar fianza suficiente para responder a los perjuicios que causen. Por último se convino expresamente que en ningún caso se exigía a la parte neutral que fuera a bordo del buque examinador con el fin de exhibir sus papales, o para cualquier otro objeto, sea el que fuera.⁴⁰

39 Lo resaltado del texto, no hace parte del texto original.

40 Al igual que el caso anterior, no quisimos continuar con la transcripción de los demás artículos que contempla el tratado, para que el lector así se vea interesado en buscarlo de la copia original que en esta edición de la revista gentilmente hemos querido compartir. Además para no ser extenso y tedioso.

El Tratado con el Reino Unido

En principio el Tratado firmado por Colombia con el Reino Unido presenta similares características al de EE.UU en cuanto a su orientación y razones, pues también buscaba “*equidad, solidaridad, y ayuda mutua*” entre dos países, primando el bienestar colectivo de toda una comunidad, partiendo de la cooperación comercial, de servicios y de diplomacia o relaciones internacionales. Capitulajes y articulados que más abajo se relacionan.

Dentro de los principales apartes del tratado se consagra que debía haber entre todos los territorios de Colombia y los territorios de su majestad Británica, en Europa, **una recíproca libertad de comercio**. Los ciudadanos y súbditos de los dos países respectivamente, tendrán libertad para ir libres y seguramente con sus buques y cargamentos a todos aquellos parajes, puertos y ríos, en los territorios antes dichos, a los cuales se permite o se permitiere ir a otros extranjeros; entraren los mismos y permanecer y residir en cualquiera parte de los dichos territorios respectivamente: también para alquilar y ocupar casas y almacenes para los objetos de su comercio; y generalmente los comerciantes y traficantes de cada nación respectivamente, gozaran la más completa protección y seguridad para su comercio, estando siempre sujetos a las leyes, y estatutos de los países respectivamente. Para ello, Su Majestad el Rey del Reino Unido y de la Gran Bretaña e Irlanda, se obliga, además, a que los ciudadanos de Colombia tengan la misma libertad de comercio y navegación que se ha estipulado para todos los dominios del Rey situados fuera de Europa, en toda la extensión en que se permite ahora, o se permitiere después a cualquiera otra nación.⁴¹

Asimismo indicaba textualmente que no se impondrían otros, o más altos derechos a la importación en los territorios de Colombia de cualquier artículos de producto natural, producciones o manufacturas de los dominios de su Majestad Británica, ni se deberían imponer otros, o más altos derechos a la importación en los territorios de su Majestad Británica, de cualesquiera artículos, de producto natural, producciones o manufacturas de Colombia, que los que se pagan o pagaren, por semejantes artículos, cuando sean producto natural, producciones o manufacturas de cualquiera otros países extranjeros o más altos derechos o impuestos en los territorios o dominios de cualquiera de las partes contratantes a la exportación de cualquiera de los artículos para los territorios o dominios de la otra, que los que se pagan, o pagaren por la exportaciones de tales artículos para cualquier otro país extranjero. Ni se debería imponer prohibición alguna a la exportación o importación de cualquier artículo del producto natural, producciones y manufacturas de los dominios, y territorios de Colombia, de su majestad Británica, para los dichos o de los dichos territorios de Colombia o para los dichos o los dichos territorios de su Majestad Británica, que no se extiendan igualmente a todas las otras naciones.⁴²

41 Artículo 3.

42 Artículo 4.

Al artículo 5 de este tratado literalmente contemplaba que no se impondrían otros o más altos derechos o impuestos por razón de tonelada, fanal o emolumentos de puerto, práctico, salvamento en caso de avería o naufragio, o cualesquiera otros gastos locales, en ninguno los puertos de los territorios de su Majestad Británica, a los buques Colombianos, que los pagaderos en los mismo puertos por buques Británicos, ni en los puertos de Colombia, a los buques británicos, que los pagaderos en los mismos puertos por buques Colombianos. De la misma manera, éstos pagarían los mismos derechos a la importación, en los dominios de su Majestad Británica de cualquiera artículo de producto natural, producciones, o manufacturas de Colombia, ya sea que ésta importación se haga en buques Británicos, o en Colombianos; y se pagarán los mismos derechos a la importación en los territorios de Colombia de cualquier artículo de producto natural, producciones o manufacturas de los dominios de su majestad Británica, ya sea que esta importación se haga en buques Colombianos o en Británicos. Se pagarían los mismos derechos y se concederán los mismos descuentos y gratificaciones a la exportación de cualesquiera artículos del producto natural, producciones o manufacturas de Colombia para los dominios de su majestad Británica, ya sea que esta exportación se haga en buques Británicos o en colombianos. Y se pagarían los mismos derechos, descuentos, y gratificaciones a la exportación para Colombia para cualquier artículo de producto natural, producciones o manufacturas de los dominios de su Majestad Británica, ya sea que esta exportación se haga en buques colombianos o británicos.⁴³

Por su parte, el artículo 7 consagraba que para evitar cualquiera mala inteligencia, con respecto a las reglas que pueden respectivamente constituir un buque colombiano o británico, se convenido en este tratado, que todo buque construido en los territorios de Colombia, y poseído por sus ciudadanos colombianos o por alguno de ellos, y cuyo capitán y tres cuartas partes de los marineros, a los menos sean ciudadanos colombianos, excepto los casos en que las leyes provean otra cosa, circunstancias extremas, será considerado como buque Colombiano y todo buque construido en los dominios de su Majestad Británica, y poseído por súbditos Británicos o por alguno de ellos, y cuyo capitán y tres cuartas partes de los marineros, a los menos sean súbditos Británicos excepto los casos en que las leyes provean otra cosa, circunstancias extremas, será considerado como buque Británico.

Como comentario ante este artículo, basta sólo con analizar la historiografía colombiana existente sobre la materia, para intuir que el negocio de la navegación en Colombia, desde un principio estuvo dominada por los británicos por todas las consideraciones expuestas aquí en este tratado, máxime porque Colombia no desarrolló una industria de astilleros en el siglo XIX, y todos esos vapores que funcionaron en el río Magdalena fueron importados desde Europa,⁴⁴ y es aquí entonces, donde Jorge Núñez plantea que estos tratados estuvieron desbalanceados

43 Artículo 6.

44 Ver en: Fabio Zambrano *La Navegación a Vapor por el Río Magdalena*. Bogotá. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. Volumen 9. pp. 63- 75; José Alarcón (1997) *Compendio de la Historia del Departamento del Magdalena, desde 1525 hasta 1895*. Santa Marta. Imprenta Departamental de Barranquilla,..1962. p. 179; Joaquín Viloria de la Hoz. *Empresas y Empresarios de Santa Marta, Durante el Siglo XIX: El caso de la Familia de Mier*. Bogotá D.C. Monografías de Administración. Primera Reimpresión. Universidad de los Andes. 2004. p. 7

porque todo estuvo a favor de los británicos y americanos, fundamentalmente porque el desarrollo empresarial colombiano no estaba acorde con lo que se negoció.

Hilvanado la secuencia, el Tratado planteaba además que todos los comerciantes y comandantes de buques, y otros ciudadanos y súbditos de la República de Colombia, y de su Majestad Británica, tendrían entera libertad en todos los territorios de ambas potencias, respectivamente, para manejar por sí mismos, sus propios negocios o confiarlos al manejo de quién gusten, como corredor, factor, agente o intérprete; ni serían obligados a emplear otras personas cualesquiera, para aquellos objetos, ni a pagarles salario alguno, o remuneración, a menos que ellos quieran emplearlos; concediendo absoluta libertad en todo caso, al comprador o vendedor, para contratar y fijar el precio de cualesquiera efectos, mercaderías o géneros importados o exportados de los territorios de cualquiera de las dos partes contratantes, según lo tengan a bien, ya que como acto seguido, en todo lo relativo a la carga y descargas de buques, seguridad de las mercaderías, géneros y efectos, la sucesión de bienes muebles, por venta, donación, cambio o testamento o de otra manera cualquiera, como también a la administración de justicia, los ciudadanos y súbditos de las dos partes contratantes, debían gozar en sus respectivos territorios y dominios de los mismos privilegios, libertades y derechos que las nación más favorecida, y no se les debería imponer, por ninguno de estos respectos impuestos o derechos algunos, más altos que los que pagan o deberían pagar los ciudadanos o súbditos de la potencia en cuyos territorios o dominios residan. A su vez, estaban exentos de todo servicio militar forzado de mar o tierra, y de todo préstamo forzoso o exacciones o requisiciones militares, como tampoco debían ser compelidos a pagar contribución alguna ordinaria, mayor que las que pagaren los ciudadanos, o súbditos de una u otra potencia, bajo ningún pretexto cualquiera.⁴⁵

El artículo 10 consagraba que era libre cada una de las dos partes contratantes el nombrar cónsules para la protección del comercio, que residan en los territorios y dominios de la otra parte; pero antes de cualquier cónsul obre como tal, será aprobado y admitido, en la forma acostumbrada por el gobierno al cual fuere enviado, y cualquiera de las partes contratantes puede exceptuar de la residencia de cónsules, a aquellos lugares particulares, que cualquiera de ellas juzgue conveniente exceptuar.⁴⁶ Así las cosas, cada parte interviniente, para mayor seguridad del comercio entre los ciudadanos colombianos y los súbditos de su Majestad Británica, se convino, que si, en algún tiempo, desgraciadamente sucediere alguna interrupción de la correspondencia comercial amistosa, o algún cumplimiento entre las dos partes contratantes, los ciudadanos o súbditos de cualquiera de las dos

45 Artículo 9.

46 En Santa Marta como ejemplo para la década de los años 30 del siglo XIX, habían tres consulados en la ciudad, uno francés, uno británico y otro de los EE.UU. Sobre este aspecto en un trabajo publicado anteriormente por el suscrito, sobre los extranjeros residentes en Santa Marta en los albores del periodo republicano, doy cuenta que el agente consular británico era José Ayton. Así mismo indica que el agente consular de Francia era el médico Alejandro Prospero Reverand, persona que atendió a Simón Bolívar antes de su muerte en la Quinta de San Pedro Alejandrino el 17 de Diciembre de 1830 y quien, después de fallecido el libertador le hizo además la autopsia. Reverand fuera de ser médico de profesión, era comerciante por que importaba desde Francia e islas del Caribe insumos para farmacia, químicos, medicinas, utensilios varios, etc. y el cónsul de los EE.UU era T.W Robinson. Ver en: Jorge Enrique Elías Caro *Los Extranjeros residentes en Santa Marta en los Albores del periodo republicano*. Santa Marta. Revista Cultural Galería Nro. 3. Universidad del Magdalena. 2008. pp. 62-65.

partes contratantes, residentes en los dominios de la otra, tendrían el privilegio de permanecer y continuar su tráfico allí, sin ninguna especie de interrupción, mientras se conduzcan pacíficamente y no cometan ofensas contra las leyes; y sus efectos y propiedades, ya estén confiadas a individuos particulares o al estado no estarán sujetas a ocupación o secuestro, ni a ningunas otras demandas, que las que pueden hacerse de iguales efectos, o propiedades pertenecientes a ciudadanos o súbditos de la potencia en que residan.⁴⁷

Consideraciones finales

Al considerar que la intención de éste escrito, más que explicar los acontecimientos del pasado era recordarlos a través de la publicación original de los textos en la sección “Memoria”. No obstante, el mensaje principal para los lectores y hacedores de política a manera de conclusión es que, con la firma de estos tratados comerciales firmados hace ya más de 180 años, si se compara con las condiciones tecnológicas, financieras, de logística, de política pública, de desarrollo empresarial sostenible, de corrupción, de estabilidad política y de seguridad jurídica con los que se propone el Gobierno colombiano firmar el Tratado de Libre Comercio con los EE.UU, los escenarios no distan mucho de la realidad de principios del siglo XIX, sólo cambian los actores y algunas características propias de los entornos, pero en esencia, la particularidad es la misma, como lo dijera Fernad Braudel en la “Dinámica del Capitalismo”, “nunca se produce entre el pasado, aunque lejano, y el presente, una ruptura total, una discontinuidad absoluta.”⁴⁸

En ese sentido, los objetivos que se persiguen con el Tratado de Libre Comercio de hoy en día, prácticamente son los mismos que se pactaron en 1825, con la diferencia que ahora se le adiciona el tema de proteger los derechos de propiedad intelectual y el de establecer procesos efectivos para la estimulación de la producción nacional, pero que, en cuanto a los objetivos de eliminar las barreras que afecten o mermen las actividades del comercio; el de promover las condiciones para una competencia justa; el de incrementar las oportunidades de inversión; el de fomentar la cooperación entre países amigos y el de ofrecer mecanismos de solución a controversias, siguen siendo los mismos.

Es en este sentido que me planteó: ¿cuál competencia justa?, ¿qué barreras se eliminan?, ¿quiénes son los verdaderos beneficiados?. Ante eso, sólo debo decir que me acojo a lo que el colega Jorge Núñez insinuó, ¿para qué recurrir a algo que ya fracasó? y que en su momento dado los otros fueron los únicos favoreci-

47 Colombia y después la Nueva Granada, siempre mantuvieron a los extranjeros con todos los beneficios posibles, pues eran en suma los grandes inversionistas. Para el caso de los británicos éstos invirtieron en la construcción y administración de los trenes, en la navegación a vapor por el río Magdalena, en la minería, en la siembra y exportación de Tabaco y Café, en la importación y comercio de textiles, lojería, mobiliarios y utensilios para el hogar.

48 En la “Dinámica del Capitalismo” se discierne la teoría histórica del espejo, la cual consiste en mostrar al detalle hechos ocurridos en el pasado, para que con base en ellos, posteriormente se comparen los resultados con la realidad mostrada en la actual, y sobre esa estructura metodológica, se pueda analizar, qué tanto se ha avanzado en materia política, económica, cultural, tecnológica y en aspectos sociales. Fernand Braudel *La dinámica del capitalismo*, México. Fondo de Cultura Económica, 1997, I edición 1985, p. 53.

dos, pues, dicho tratado por las condiciones económicas, políticas, de seguridad, culturales, sociales y jurídicas, están completamente desbalanceados, ya que el contexto está en favor de los norteamericanos, fundamentalmente por la forma como está estructurado el tejido empresarial colombiano y sus instituciones, el cual para su actual aparato administrativo -como estuvo hace 184 años- no está sintonizado, igualado o equilibrado con lo que acordó, por eso, sólo quién verdaderamente conoce y reflexiona en cuanto a los hechos de la historia, deja de estar condenado a repetirla.

Archivos Consultados

Archivo General de la Nación (AGN). Fondo República. Gobernaciones. Bogotá.
Archivo Histórico del Magdalena Grande (A.H.M.G). Fondo Cajas Departamentales. Santa Marta.
Biblioteca Nacional de Colombia (B.N.C). Hemeroteca Manuel del Socorro Rodríguez. Periódico “*La Gaceta de Santa Marta*”. Bogotá.
Gacetas de Colombia de Julio 3, 18 y 29 de 1824.

Referencias Bibliográficas

- ALARCÓN, José *Compendio de la Historia del Departamento del Magdalena, desde 1525 hasta 1895*. Santa Marta. Imprenta Departamental de Barranquilla, 1962. p. 179.
- BRAUDEL, Fernand *La dinámica del capitalismo*, México. Fondo de Cultura Económica, 1997, I edición 1985, p. 53
- DE LACROIX Perú, “Diario de Bucaramanga”, Medellín. Ed. Bedout.
- ELÍAS CARO, Jorge Enrique *Los Extranjeros residentes en Santa Marta en los Albores del periodo republicano*. Santa Marta. Revista Cultural Galería Nro. 3. Universidad del Magdalena. 2008. pp. 62-65.
- KALMANOVITZ, Salomón *El PIB de la Nueva Granada en 1800: auge colonial y estancamiento republicano*. Bogotá. Revista Economía Institucional, volumen 8 Nro. 15, segundo semestre, Universidad Externado de Colombia. 2006. pp. 161-184.
- LAFITTE CARLES, Christiane *La Costa Colombiana del Caribe (1810-1830)*. Bogotá. Colecciones Bibliográficas, Banco de la República. 1995. pp. 70-90.
- LYNCH: “*Las revoluciones hispanoamericanas*”. Barcelona. Editorial Ariel. 1976
- NÚÑEZ SÁNCHEZ, Jorge: *El Ecuador en el Siglo XIX*. Quito. Consejo Provincial de Pichincha. 2003.
- NÚÑEZ SÁNCHEZ, Jorge. En ponencia presentada para ser aceptado como miembro de número de la Academia Colombiana de la Historia. Bogotá. 2002.
- RESTREPO, José Manuel: *Historia de la Revolución en Colombia*, Medellín. Editorial Bedout, 1969. Tomo V.
- VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. *Empresas y Empresarios de Santa Marta, Durante el Siglo XIX: El caso de la Familia de Mier*. Bogotá D.C. Monografías de Administración. Primera Reimpresión. Universidad de los Andes. 2004. p. 7
- ZAMBRANO, Fabio *La Navegación a Vapor por el Río Magdalena*. Bogotá. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. Volumen 9. pp. 63- 75.