

“Una frontera en movimiento”. La conformación del puerto de Riohacha en el siglo diecinueve

“Une frontière en mouvement”. La conformation du port de Riohacha au XIX^e siècle

« A border in movement ». The conformation of the port of Riohacha in the 19th century

Hugo Carrillo Ferreira



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/11399>

DOI: 10.4000/etudescaribeennes.11399

ISSN: 1961-859X

Editor

Université des Antilles

Referencia electrónica

Hugo Carrillo Ferreira, « “Una frontera en movimiento”. La conformación del puerto de Riohacha en el siglo diecinueve », *Études caribéennes* [En línea], 39-40 | Avril-Août 2018, Publicado el 15 junio 2018, consultado el 03 mayo 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/11399> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.11399

Este documento fue generado automáticamente el 3 mayo 2019.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

“Una frontera en movimiento”. La conformación del puerto de Riohacha en el siglo diecinueve

"Une frontière en mouvement". La conformation du port de Riohacha au XIX^e siècle

« A border in movement ». *The conformation of the port of Riohacha in the 19th century*

Hugo Carrillo Ferreira

Introducción

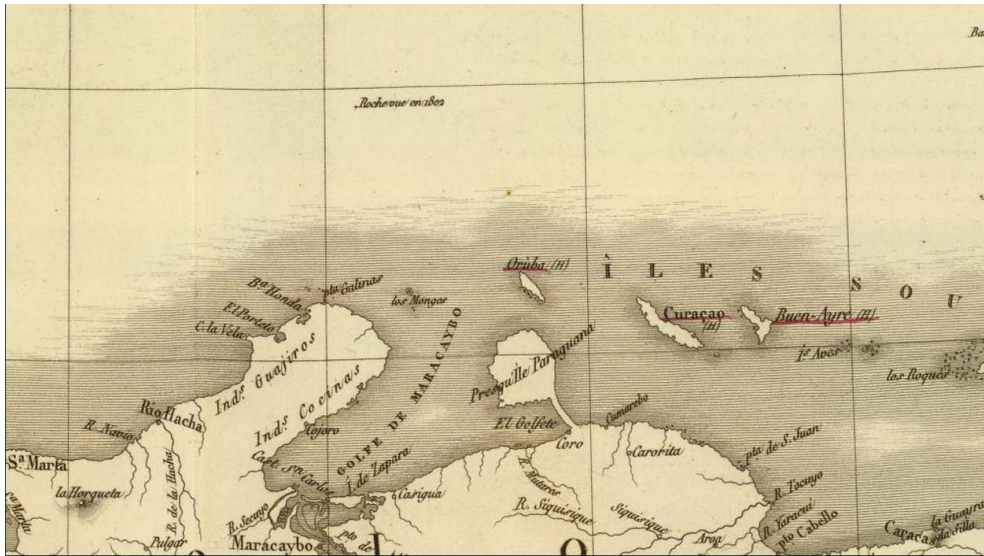
- 1 Riohacha (Capital del Departamento de La Guajira, Colombia) se ubica sobre la desembocadura del río Ranchería en el mar Caribe, entre 1°-2° de longitud Oriente y 11°-11° 52' latitud Norte en el suroeste de la Península de La Guajira (Figura 1). En el siglo XIX, su riqueza se debía esencialmente al tráfico atlántico del palo de Brasil¹ (Pedraja, 1981). Un árbol de cuya corteza se obtenía la sustancia (*Haematoxylum brasiletto*) para teñir telas de algodón. Una gran parte de la población de Riohacha vivía de comprar los trozos del palo de Brasil a los cortadores -indígenas y criollos- de La Guajira y el Valle de Upar para luego venderlo a los comerciantes holandeses que los remitían en centenares de toneladas a los mercados de Europa y los Estados Unidos de América, en donde gozaba de una alta demanda².
- 2 La bonanza del palo de Brasil en Riohacha se dio desde finales de la década de 1840, y en particular en el periodo de 1850 a 1880 (Pedraja, 1981). Una época marcada por el ascenso de la revolución industrial y la explotación extractiva de riquezas naturales en el espacio Caribe (Sandner, 2003:68). Por aquel tiempo, la joven República de Colombia se liberalizaba de forma radical; el tráfico pre colonial en la Antillas sufría una profunda modificación con la supresión progresiva del tráfico de esclavos y su substitución por el intenso tráfico de productos tropicales (Mahan, 1898:186; Sandner, 2003:70). Las

posesiones británicas en el Caribe (Jamaica, Trinidad Tobago, Saint Thomas, Antigua) jugaran un importante papel como puertos libres para el depósito y redistribución mercancías (Palacios, 1992). En Haití la prosperidad había decaído desde de 1791 y más continuamente después de 1805. Jamaica, por el contrario, logro mantenerse por el tráfico fácil con Suramérica (De Jong, 1966). Las manufacturas británicas dominaban el mercado, aunque sobresalían los hilos alemanes y las mercancías de lujo francés (Ibíd.). Prevalecía la navegación mercante norteamericana en el transporte de artículos. Cuba se había convertido en apéndice comercial de los Estados Unidos por el comercio con Nueva York y los estados esclavistas del Sur. Por otra parte, Curaçao se convierte en el siglo XIX en una colonia pobre: el «monopolio» del comercio (clandestino) de los holandeses a través de Curaçao empezó a debilitarse a finales del siglo XVIII cuando sobrevino la apertura de los «puertos libres» ingleses de Trinidad, Saint Thomas, Antigua (Palacios, 1992:918). La captura de Trinidad Tobago por parte de los ingleses, que la convirtieron en puerto libre, terminaría por derrumbar el comercio privilegiado de Curaçao con Tierra firme (Ibíd.,). A pesar de ser declarada puerto libre (1827), Curaçao no superaría la crisis comercial por lo que la expatriación en la isla se prolongará hasta 1850 (Sourdis 2001).

- 3 La historiografía del caribe colombiano ha dejado como punto sin resolver la importancia del papel que jugó Riohacha en el comercio del Caribe durante el siglo XIX, y mucho más, el rol del palo de Brasil en la configuración fronteriza de este espacio. Este vacío resulta especialmente lamentable con respecto al siglo XIX, sin duda, una época en que el comercio del palo de Brasil fue un rasgo fundamental en el desarrollo económico de la zona. Los históricos lazos de Riohacha con el Caribe por lo general han sido estigmatizados y reducidos al contrabando por sucesivas generaciones de historiadores (Tarazona, 1975; García, 1981; Pedraja, 1981; Arauz, 1984; Grahn, 1985; Kuethe, 1970; Polo, 1998; Barrera, 2002; Daza, 2008; Cwik, 2010; Laurent, 2008; Gutiérrez, 2011; Viloría, 2013). Podemos afirmar que las relaciones fronterizas de Riohacha con las Antillas no se limitaron esencialmente al contrabando como se pudo comprobar con nuevas fuentes de archivos (internacionales, nacionales, regionales y locales) o con las observaciones - directas e indirectas- realizadas por viajeros europeos.
- 4 Este artículo propone una superación de los estereotipos analíticos que caracterizaron la historiografía de Riohacha, tradicionalmente abordada como zona de “contrabando” y tráfico “ilegal”. Para ello, presentamos un análisis del espacio portuario de Riohacha y de cómo el mismo fue conformándose en frontera a partir del tráfico del palo de Brasil en el siglo XIX. El periodo abarca desde la llegada de comerciantes de Curaçao a Riohacha en 1830 hasta el periodo de auge del palo de Brasil en los años 1840 y 1880. Consideramos tres aspectos centrales para describir y analizar la documentación. En primer lugar, la posición ventajosa de Riohacha como puerto marítimo y comercial. En segundo lugar, los cambios sustanciales en la conformación del espacio portuario, con breves observaciones sobre la bonanza forestal y el papel que en dicho proceso jugaron los comerciantes holandeses desde 1830.
- 5 La *frontera*, tal como se entiende aquí, no es sinónimo de límite o línea de avance que separa realidades opuestas. Más bien, es un espacio permeable y de mucha interacción, donde se da la circulación permanente de personas, ideas y cosas (Weber, 2000; Boccara 2005). En este sentido es que preferimos hablar de espacio portuario como frontera comercial cuya lógica socio-espacial se explica por el encuentro, «la intersección de rutas comerciales y la confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso» (Martner, 1999:104). Tal como lo ha sustentado Franklin Knight, en los puertos se desenvuelven

relaciones interculturales densas y diferenciadas entre actores locales y extranjeros (Knight, 1991:15). De igual modo, Alastair Pennycook reitera que los puertos siempre han sido lugares diversos de mezcla lingüística y cultural (Pennycook, 2012:5). Sostenemos que por sus características, por sus recursos y por el arribo de comerciantes del Caribe, el puerto de Riohacha se constituyó -a mediados del siglo XIX- en espacio de frontera fluido. En este proceso jugarían un rol activo ciertos comerciantes de la isla de Curaçao con la creación de nuevas rutas para el tráfico del palo de Brasil.

Figura 1. Recorte de « Carte des port de Riohacha, Cabo de la Vela, Portete, Bahia Honda y Punta Gallina »



Fuente: en Brue, Adrien Hubert, Carte Generale des Iles Antilles, Des Iles et Bancs De Bahama, Des Etats-Unis de L'Amérique-Centrale, de la Mer Du Mexique. Cartes et Atlas, Brue, París, 1832. Tomado de David Rumsey Map Collection y modificado por el autor. URL: <http://www.davidrumsey.com/>. Consultado el 1 de marzo de 2017

1. Las fuentes

- 6 Este artículo se basa en un trabajo de campo etnográfico de múltiples archivos históricos, durante el cual se ha documentado la labor cotidiana del puerto de Riohacha en el contexto del tráfico atlántico del palo de Brasil en el siglo XIX. Al respecto, hemos escudriñado, seleccionado y reunido distintos documentos (diarios de viaje, registros de aduana, censos, mapas, notas diplomáticas) para darle forma y contenido a este análisis que da cuenta de la situación fronteriza de Riohacha. Para documentar este proceso de conformación espacial tuve que sumergirme tanto en la literatura relevante como en algunos repositorios de Colombia y el exterior. En primer lugar, se consultaron listas de extranjeros y reportes de aduana de Riohacha en el Archivo General de la Nación (Colombia) en Bogotá. Estos documentos nos han servido para esclarecer quiénes eran los comerciantes del palo de Brasil en Riohacha y qué rutas de navegación utilizaron para dicho comercio. De gran valor fueron los documentos de la colonia holandesa de Riohacha encontrados en el Archivo Nacional de los Países Bajos (NA) y el Archivo Nacional de los Estados Unidos (NARA). En ambos archivos se encontró información relacionada con los vínculos mercantiles de los comerciantes de Riohacha con puertos franceses y de Norteamérica. En la Sección Mapas del AGN fue recientemente localizado, un plano

topográfico que representa la ciudad marítima de Riohacha en el siglo XIX. Este plano nos sirvió para ofrecer una imagen física del puerto de Riohacha. En la sección "Diplomática y Consular" también se encontraron informaciones sobre el puerto de Riohacha del siglo XIX en lo que atañe a la ruta de la isla de Curaçao. La prensa local de la época también nos ha provisto de un apoyo documental de gran relevancia. Se consultaron las notas de prensa del periódico *El Riohachero*, un diario mercantil que circulo en Riohacha alrededor de 1848 y 1849. Este material es microfilmado y fue localizado en la Biblioteca Luis Ángel Arango de Bogotá.

- 7 Los relatos de viajeros que pasaron por Riohacha a mediados del siglo XIX también fueron reveladores, puesto que me permitieron acercarme al tema de la movilidad y los intercambios en el contexto comercial del palo de Brasil. En la Sección de Libros Antiguos (L.A) de la Biblioteca Real Holandesa de la Haya consulté *Informe de un viaje a algunos lugares de la Nueva Granada y Jamaica* del Teniente naval holandés Henry Vaynes van Brakel quien recorrió la costa occidental de la Guajira hasta Riohacha en 1850. Este diario está contenido en el segundo volumen de la "Colección Jacob Swart" que se dio a conocer en el año de 1852 con el título *Exposiciones y mensajes sobre asuntos marítimos y la náutica*. El diario de Brakel es rico en datos marítimos y comerciales sobre Riohacha. En el ámbito de la literatura de viajes, también resulta significativo *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta* del geógrafo francés Elisée Reclus quien visito Riohacha en 1855 y observó la vida mercantil en relación al palo de Brasil. Tanto el diario de Brakel como el de Reclus nos han permitido un acercamiento a la vida mercantil de Riohacha en los años de 1850 y con ello reconstruir el papel que jugaron los comerciantes holandeses de Curaçao como agentes activos en la definición de este espacio fronterizo.

2. La posición estratégica de Riohacha como puerto marítimo

- 8 El puerto de Riohacha tal como se le representaba en el siglo XIX era una rada de 2.8 kilómetros en forma de fondeadero (Figura 2). Para entrar en ella los barcos debían recibir vientos débiles desde las 8 pm hasta las 10 o 12 horas y algunas veces hasta las 2 pm, cuando el viento soplaba de este a noreste, y no creaban ninguna dificultad para el desembarco de carga³. Para reconocer el puerto de Riohacha y entrar en él viniendo desde el Norte las naves debían pasar por Punta de la Vela (Figura 1), costeando a distancia de 4 a 5 brazas de la costa, tomando rumbo suroeste ($\frac{1}{2}$ sur), y acercándose a la rada de la ciudad en 3 $\frac{1}{2}$ y 4 brazas⁴. En las visitas de los viajeros extranjeros a las costas de la Guajira, se establecen claramente los obstáculos naturales de la llamada rada de Riohacha. De acuerdo con el navegante holandés Vaynes van Brakel, cuyo relato data de 1850, los continuos movimientos de las mareas representaban el principal obstáculo para navegar en la llamada rada de Riohacha. Así explica la cuestión:

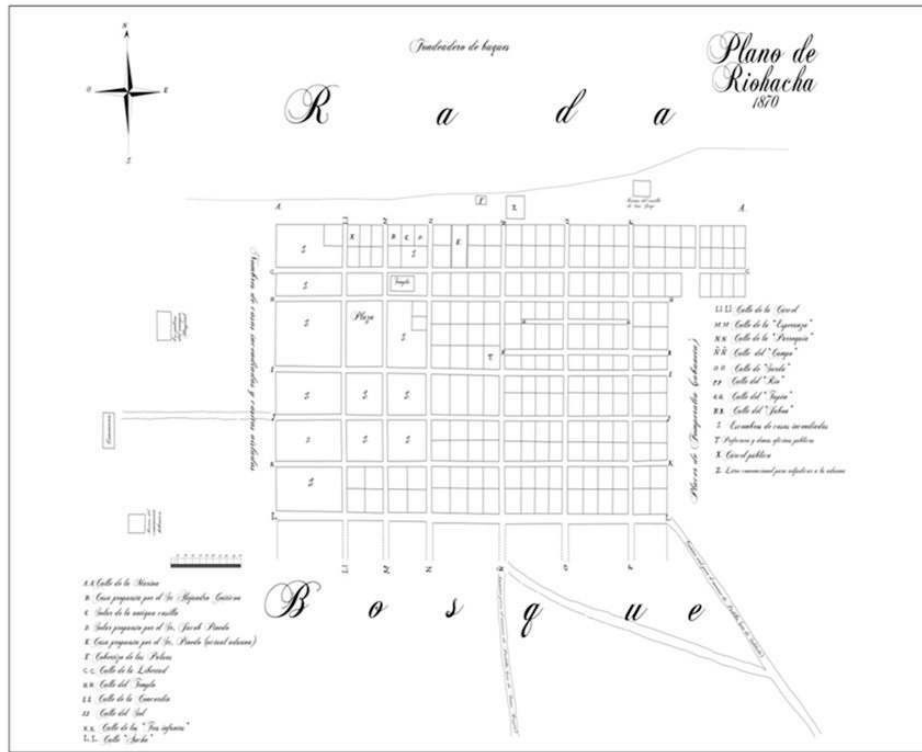
Esta rada cuya reputación es tan mala, en realidad no es de las peores, y mucho menos para las pequeñas embarcaciones. Uno rara vez puede hacerse a la mar aquí, y sólo entonces, con altos vientos del norte, que causan un viento inquieto en contra de la corriente, pero éstos, rara vez duran más de unos pocos días. El aterrizaje es aquí, como en todas las radas abiertas, difícil a veces, aunque una cabeza de madera fuerte y buena se ha construido (Swart, 1852:517).

- 9 Otro expedicionario que nos dice algo de las dificultades de navegar en la rada de Riohacha es Elisée Reclus quien hizo en 1855 las siguientes observaciones:

Desgraciadamente el puerto de Riohacha no es en realidad sino una rada abierta en que los buques mayores anclan a una ó dos millas de la costa. Esta circunstancia incómoda, unida a la poca importancia de las mareas, que se elevan cincuenta centímetros apenas, impide que los buques de vapor visiten frecuentemente las aguas de Riohacha (Reclus, 1947:85).

- 10 La importancia comercial de Riohacha de debió básicamente a su localización estratégica (con respecto a sus comunicaciones) y sus recursos naturales. En primer lugar, el puerto tenía acceso fácil al atlántico a través de los vientos y corrientes que surcaban las costas del Cabo de la Vela y Punta Gallinas (Figura 1). Estos parajes se localizaban en la parte más septentrional de La Guajira (y por ende de Suramérica). Por ambos lugares era donde precisamente chocaba la gran corriente sur ecuatorial que dirigía los navíos al Golfo de México y luego al Océano Atlántico hasta las costas de Europa. Desde Riohacha al Cabo de la Vela se navegaban 120 kilómetros (91 millas marítimas) por la orilla del mar; y de allí, 35 kilómetros más hasta Punta Gallina, lo más al norte de la América del Sur. Ya desde principios del periodo colonial el Cabo de la Vela y Punta Gallinas servían de guía a los navegantes que viajaban entre Riohacha y los puertos del Caribe y Europa. Según Francisco Pichon, el Cabo de la Vela funcionaba durante la colonia como puerto de escala para las embarcaciones que viajaban a España o regresaban de allá con destino a Santo Domingo, el Darién, Panamá, Cuba y América Central. El Cabo de la Vela también servía de orientación a los navíos que venían de México y las costas de la Guayana a tierra firme. En relación a sus recursos, Riohacha ocupaba una localización ideal en lo tocante a materias primas. El puerto tenía fácil acceso a una variedad de maderas de exportación (el palo de Brasil, Dividivi, palo de Mora, Brasilete guajiro, Roble, Guayacán) que salían desde los bosques del Sur de La Guajira y el norte de la Provincia del Valle Dupar. Los cortadores se internaban en los inmensos bosques del norte de Valledupar para aprovechar los gruesos troncos de este árbol. Había dos rutas terrestres que comunicaban a Riohacha con estas zonas de extracción. La vía de Toma Razón y Soldado (Figura 2). La primera servía para comunicar a Riohacha con Valledupar y durante el siglo XIX constituía la principal ruta del comercio terrestre del palo de Brasil que salía para Europa y Estados Unidos a través del Caribe. De acuerdo con La Pedraja (1981), las conexiones con Valledupar se iniciaron desde la década de 1780 con la explotación del palo de Brasil. A pesar de que la Guajira poseía mucho de éstos árboles, era en las serranía del Valledupar donde se encontraban los arboles más grandes y de mejor calidad (La Pedraja, 1981:336,337). La otra vía era la de Soldado, cuya prolongación permitía la comunicación con el interior de la Península de la Guajira (Figura 2). Por la vía de Soldado los indígenas guajiros y colonos criollos de la zona de Riohacha intercambian pieles, ganado, semilla de dividivi, maíz y vestidos (Vásquez y Correa, 1986:10; Candelier, 1994:73).
- 11 En esta primera parte he brindado un marco geográfico de Riohacha, ubicando espacialmente al puerto y presentando sus condiciones naturales, que complementan con consideraciones acerca de su importancia comercial y su papel como vía de circulación dentro de la Península de la Guajira. El interrogante que viene continuación está relacionado con la forma cómo esta particular situación geográfica sirvió de escenario para la conformación de Riohacha en frontera porosa.

Figura 2. Plano de Riohacha (1870)



Fuente: AGN. Mapas y Planos, Mapoteca: 5, REF.315-B.

3. Del mundo «fronterizo» que era Riohacha en tiempos del palo de Brasil

- 12 Un espacio «fronterizo» no tan complejo como el del puerto de Riohacha comenzó a forjarse a mediados del siglo XIX, cuando el continuo tráfico del palo de Brasil hizo de esta ciudad un espacio de movilidad sin igual al ser lugar de encuentro entre fragmentos de sociedades y culturas que intercambiaban bienes en torno al comercio del palo de Brasil: «hombres de sangre mezclada», «indios que forman la mayoría de la población» y algunos «grupos esparcidos de europeos, que representaban el elemento moderno del progreso» (Reclus, [1855]). En aquel tiempo la exportación anual del palo de Brasil en Riohacha se evaluaba en la cantidad de 300 a 800.000 pesos y el retorno volvía en su mayor parte en moneda sonante y escogida⁵. No existía prácticamente ningún comerciante en Riohacha que no tuviese una cuota en algún navío cargado con palo de Brasil y con destino a Europa o Norteamérica. En 1846 se calculó que se extraían del puerto de Riohacha para el extranjero, como término medio, 5.000 mil toneladas de palo Brasil, 4.000 quintales de cueros venidos del interior de La Guajira y Valledupar⁶. En la década de 1850, cuando el tráfico del palo de Brasil aumentó, el movimiento anual de buques se elevó a más de treinta mil toneladas (Reclus, 1861:124). En 1850 se estimaba que solo con Francia Riohacha llevaba a cabo una gran cantidad de comercio del palo de Brasil, con 12 a 14 grandes buques al año (Swart, 1850:518).
- 13 El desarrollo del comercio del palo de Brasil llevó al crecimiento de Riohacha. El área de influencia de influencia de la ciudad pasaría de 3.966 habitantes en 1778 a 16.734 en 1843

(Pedraja, 1981). Según el historiador Rene de la Pedraja, este crecimiento estimuló a la población de Riohacha a buscar nuevas áreas para las actividades agropecuarias, empresa que culminó con el desplazamiento de los indígenas hacia la banda norte del Río Ranchería cuyo curso sirvió durante muchos años como frontera entre la población criolla y los indígenas (Guerra, 1997).

- 14 A partir de 1830, los comerciantes de Curaçao se convertirán en agentes activos de las fronteras de la Guajira. El monopolio de las exportaciones del palo de Brasil les permitiría realizar intercambios comerciales con navegantes, grupos criollos e indígenas. Estos contactos fueron creando una dinámica de movilidad en el área de Riohacha basado en la búsqueda y extracción del palo de Brasil por parte de forasteros, indígenas y pobladores criollos de Riohacha. Fue en estas condiciones que algunos comerciantes de Curaçao no solo impusieron sus condiciones y ajustaron sus estrategias comerciales a los parámetros geográficos y humanos, sino que también fueron dándole forma al espacio portuario en términos de frontera porosa y fluida.
- 15 En este capítulo nos referiremos a los comerciantes holandeses establecidos en Riohacha desde 1830, prestando particular atención a la composición de la comunidad mercantil y las rutas de navegación forjadas por este grupo foráneo a partir del tráfico del palo de Brasil. Las múltiples conexiones y la movilidad de personas y mercancías constituyeron esas características que los propios comerciantes holandeses le fueron dados al espacio. Pensamos que la llegada de este grupo foráneo a Riohacha fue uno de los factores que contribuyó a la conformación fronteriza de este espacio portuario.

3.1. Los comerciantes del palo de Brasil: el nuevo papel de los holandeses.

- 16 Uno de los principales cambios que en el Caribe vivió Riohacha (actual capital del Departamento de La Guajira, Colombia) desde los primeros años del período republicano fue la conformación de una colonia compuesta mayoritariamente por comerciantes de la isla holandesa de Curaçao, la cual se integró a través de la familia y los negocios. Los comerciantes de Curaçao habían adivinado la importancia comercial de Riohacha, estableciendo negocios y operando embarcaciones para el comercio marítimo del Palo de Brasil que se empleaba en Inglaterra para curtir telas. El monopolio para exportar madera de colorantes en el puerto de Riohacha se encontraba en manos de los holandeses. La colonia de comerciantes de Curaçao se estableció en Riohacha a comienzos de 1830, luego del tratado de "Amistad, comercio y navegación" celebrado entre la Republica de Colombia y el Reino de los Países Bajos en 1829, el cual fue suficiente para permitir su establecimiento:

Habrá entre los dominios de S.M. el Rey de los Países Bajos, y los territorios de Colombia una reciproca libertad de comercio. Los súbditos y ciudadanos de los dos países podrán libre y seguramente ir con sus buques y cargamento a todos aquellos parajes, puertos, y ríos en los territorios y dominios antedichos á los cuales se permite o permitiere ir a otros extranjeros, entrar, permanecer y residir en ellos, alquilar y ocupar casas y almacenes para objetos de su comercio, y generalmente gozaran de recíprocamente de la más completa protección y seguridad para su comercio, sujetos a las leyes y los estatutos de los dos países respectivamente (Gaceta de Colombia, 26/12/1830:7).

- 17 En Riohacha, aproximadamente desde las décadas de 1830 y 1840, se asentaron algunos extranjeros como comerciantes, marineros, carpinteros, labradores⁷. De la ciudad de

Riohacha, eran residentes los comerciantes de Curaçao Jacob Pinedo, Gabriel Pinedo e Isaac Pinedo, los también hermanos, Jacob Alvares Corea y Mordechay Alvares Correa; Samuel Casseres, Jacob Rois Méndez, Moisés Salas; Nicolás Danés, el marino francés José Laborde, el súbdito español Antonio Cano y los súbditos británicos Henrique Aarón y Rafael Barliza, entre otros (Swart 1856; Emmanuel 1970; Pruneti 1987; Sourdis 2001; González 2011; Viloría 2013; Carrillo, 2017).

- 18 Una característica esencial de los comerciantes de Curaçao fue su preferencia por el comercio de maderas de colorantes como el palo de Brasil, el Dividivi, palo de Mora, entre otros árboles. El flujo de estas producciones forestales se apoyaba en la red de relaciones establecida tanto en tierra como en ultramar y que incluía a funcionarios, indígenas, colonos criollos, navegantes, tratantes (Swart 1856; Carrillo, 2017). El proyecto de comercio de los holandeses en Riohacha era el de controlar la exportación del palo de Brasil. Para ello, proveían de capital y transporte marítimo para la comercialización del palo de Brasil en Europa y Estados Unidos (Tabla 1).

Tabla 1-Transporte del palo de Brasil desde el puerto de Riohacha

Nave	Toneladas	Puertos
Bergantín americano Hayward	40	Boston
Bergantín francés Noel	170	Le Havre
Barca francesa Bernard	138	Burdeos
Bergantín americano Edward	35	Nueva York
Bergantín inglés Sir James	210	Liverpool

Fuente: *El Riohachero*, 20 de mayo de 1849

- 19 Para los negocios del palo de Brasil, los comerciantes de Curaçao se asociaban formando compañías o estableciendo alianzas de corresponsalía que alcanzaban una extensa área geográfica. Esta situación quedo bien ejemplificada con los casos de las familias Pinedo, Correa, Méndez, Salas y Casseres. En el caso los Pinedo, se documenta que Isaac Pinedo Marchena y sus hermanos, Gabriel y Jacob, fueron socios, estableciendo negocios en Riohacha ligados al comercio del palo de Brasil (Sourdis, 2003:40; González, 2011:49). Los Pinedo provenían de una familia judía de mercaderes holandeses que desde finales del siglo XVIII tenía vínculos comerciales con indígenas de la costa de la Guajira y con la misma Riohacha (Moreno, Tarazona, 1984:266,268). De Jacob Álvarez Corea sabemos que era socio y hermano de Manuel Álvarez Correa en los negocios del palo de Brasil. Ambos, oriundos de Curaçao y de origen judío, habían fundado la empresa "Hermanos Correa", originalmente establecida en Riohacha (Colombia) y que luego fue trasladada a Curaçao en 1878. Manuel Alvares Correa era otro comerciante de la firma "Hermanos Correa" y se había casado con una tía (Emmanuel, 1970, citado por Pruneti, 1987, p. 54). La presencia de Jacob Rois Méndez en Riohacha en la primera mitad del siglo XIX también se debió al tráfico de maderas de colorantes. Jacob poseía vínculos en el negocio con el comerciante judío Jeudah Senior y los miembros de la firma " S.E.L. Maduro & Sons" de Curaçao (Emmanuel, 1970, citado por Pruneti, 1987, p. 54). En Riohacha, Jacob, era hermano de

Isaac Rois Méndez y cuñado de Moisés Salas, los tres se dedicaban al comercio del palo de Brasil (Sourdis, 2003:125; Carrillo, 2017). Sobre Samuel Casseres, encontramos que provenía de la familia de comerciantes holandeses sefarditas Gómez Casseres que ya desde los inicios del siglo XVIII aparece documentada en Curaçao y desde 1850 en el barrio Scharloo. Uno de los familiares de Samuel Casseres tenía una compañía importadora de mercancías europeas con sucursal en Coro (Venezuela), la "José Gomes Casseres & co.". Esta casa comercial tenía su sede principal en el llamado muelle de los mercaderes (Handelskade) de Curaçao y sus intereses comerciales llegaron a tener presencia en el puerto colombiano de Sabanilla para los primeros años del siglo XX (Pruneti, 1987). En 1857 y 1874, Samuel Casseres y Mordechay Alvares Correa actuaron, con autorización de la comunidad de Curaçao, como rabinos en matrimonios celebrados en Riohacha (Emmanuel, 1970, citado por Sourdis, 2003:42).

20 En relación a Nicolás Danies, se documenta que nació en Curaçao hacia 1800 y se estableció en Riohacha en 1831 hasta su fallecimiento en 1879 (González, 2011; Carrillo, 2017). Desde 1843, Danies figura en la lista de extranjeros de la Provincia de Riohacha lo que le hace merecedor del status de comerciante residente. En el transcurso del siglo XIX, Danies llegó a controlar la mayor parte de las exportaciones de palo de Brasil, evidenciando con ello, su papel de "estructurador" en los intercambios comerciales del puerto de Riohacha (Carrillo, 2017).

21 Los holandeses conocían gran parte de las zonas de extracción del palo de Brasil y estaban enterados de la riqueza forestal de las regiones cercanas. El caso del comerciante de Curaçao Nicolás Danies ilustra perfectamente el conocimiento profundo y detallado que los holandeses tenían de la producción del palo de Brasil. A manera de proclama, Danies explicó en 1846 cómo era este sistema de comercio:

[...] Sin la menor exageración y fundado en el conocimiento que tengo de los productos de este bello país, puedo decir que hoy del palo de Brasil solo se aprovecha los gruesos troncos perdiéndose las ramas. Hoy se exportan 5.000 toneladas, después se sacarán 12.000, pudiendo por lo mismo ofrecerse el artículo en el mercado europeo con más comodidad que hoy. Y no se crea que 12.000 toneladas anuales sea una extracción que causaría una superabundancia del género y la baja consiguiente; porque hace muchos años que la exportación es de 5.000 toneladas anuales no pudiendo exportarse más por falta de brazos que lo corten, y vehículos de transporte, pero no por falta de demanda que nunca puede ser ni medianamente satisfecha. Hoy cuesta tres pesos de flete una carga del 2º cantón y del Valle a esta ciudad [Riohacha], que con el camino de fierro se podría rebajar en el palo de Brasil hasta doce reales y hasta menos respecto de los demás artículos de inferior valor⁸.

22 Existen dos tipos de fuentes que permiten revelar la situación de Riohacha como frontera móvil definida por la movilidad permanente de mercaderías, gentes e informaciones. Por una parte, los diarios de viajeros que pasaron por Riohacha; por otra, los registros de la aduana de Riohacha que permiten identificar el movimiento portuario de la ciudad en términos de embarcaciones, rutas, mercancías y pasajeros.

3.1.1. Las circulaciones y los intercambios vistos por los viajeros

23 En los diarios de navegantes y expedicionarios enviados a las costas de la Guajira en los años de 1850 encontramos una visión un poco más panorámica del papel que jugaron los comerciantes en este proceso de conformación espacial. En 1852 aparece *Informe de un viaje a algunos lugares de la Nueva Granada y Jamaica* del navegante holandés Henry Vaynes

van Brakel quien visitó Riohacha en 1850 y se entrevistó con la colonia holandesa allí residente. Otro diario es *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta* del viajero francés Elisée Reclus El autor visita Riohacha en 1855. En los diarios de Brakel y Reclus aparecen las voces de los comerciantes extranjeros que en ese momento vivían en Riohacha. Relataré la visita de estos dos viajeros a la Guajira para mostrar datos acerca de cuáles eran los grupos étnicos productos que circulaban e comerciaban por el puerto de Riohacha, qué rutas marítimas utilizaban para el comercio en Riohacha y cómo le daban forma a la frontera a partir del tráfico del palo de Brasil.

- 24 Al realizar un reconocimiento más cercano de las actividades mercantiles de Riohacha y los actores que en ella participaban, Brakel ([1852:518]) señalaba que «el comercio de palo de Brasil» era «el más grande y rentable» y que en gran medida se encontraba en manos de los comerciantes holandeses que residían en la ciudad. El grupo de «comerciantes holandeses» reconocido por Brakel para enero de 1850 en Riohacha eran «los señores Nicolás Danies, Gabriel Pinedo, Isaac Pinedo, Samuel Casseres, Salas y Méndez». Según sus datos, estos comerciantes «dirigen la gran mayoría de las firmas comerciales de este puerto». Aseguraba que la «Firma de Danies era la principal de la ciudad» pero que sin embargo «el volumen de negocios anual del Gabriel Pinedo junto con la firma de Rotterdam *Rijckevorsel* es de 100.000 florines, mientras que los otros tratan en la mayor parte con Inglaterra, Francia, Rusia y América del Norte».
- 25 En cuanto al comerciante Nicolás Danies, Brakel lo identifica en un primer momento como «un mulato de Curaçao» que se había ganado «casi un millón de florines en esa costa». En su diario Brakel confirmaba que el comerciante Nicolás Danies le habló de un «ferrocarril para transportar el palo de Brasil desde el Valledupar hasta de Riohacha» y cuyos «costos ascendían a dos y medio millones de dólares, una cuarta parte de la que iba a aportar». Danies manifestó que este dinero se podría negociar en Ámsterdam o Inglaterra. Brakel le aconsejó a Danies que recurrir al gobernador de Curaçao con respecto a este asunto.
- 26 En cuanto a la circulación de mercaderías, Brakel ([20-01-1850]519) registra haber recibido información de Danies acerca del estado del movimiento portuario que realizaban los comerciantes holandeses hasta enero de 1850. A este respecto, Nicolás Danies le mencionó que la mayor parte de las mercancías extranjera llegadas al puerto eran «productos ingleses, algodones y algunas manufacturas francesas». También se refirió al «suministro de harina proviene de América del Norte». En cuanto al valor de las exportaciones Danies le informó lo siguiente:
- « el Palo de tinte (el llamado Brasil), Nicaragua 10.000, pequeño (llamado bacalao) 6.000 a 7.000 toneladas, dividivi 3.000 a 4.000 toneladas (presumiblemente sobre todo a Inglaterra), 10.000 pieles, 300 a 400 docenas piezas de piel de cabra» (Ídem).
- 27 El comerciante sefardí de Curaçao Gabriel Pinedo también dio su versión acerca de las exportaciones de Riohacha:
- « las exportaciones ascendieron a aproximadamente 300.000 dólares españoles [reales de a ocho], y las importaciones 200.000. Bienes holandeses se venden con dificultad, y la ginebra en absoluto».
- En lo que respecta al trafico atlantico, Brakel añade que «el comercio de palo de Brasil aumenta fuertemente cada año, sobre todo a Inglaterra, pero también hemos visto una carga destinada a Rotterdam» (Brakel ([20-01-1850] 519).

- 28 Brakel se reunió con los comerciantes Nicolás Danies e Isaac Pinedo para complementar información sobre el comercio que hacen los holandeses en Riohacha con navegantes y es así como aquel episodio es descrito:

El comercio aquí y en toda la Nueva Granada parece ocurrir sólo en efectivo. En la casa del citado caballero [Danies] vi bolsas de dinero de Rijckevorsel para comprar palo de tinte, pero esto no estaba disponible de inmediato. Con el mismo objetivo, el último francés en llegar ha traído toneladas de dinero en efectivo al señor Danies. El crédito no fue concedido, y sin dinero, el señor Pinedo dijo, no es posible en este comercio (ídem).

- 29 En relación a la circulación de indígenas por el puerto, Brakel ([20-01-1850] 519, traducción propia) aseguraba que cada mañana veía «varias caravanas de indios llegando al mercado de Riohacha con palo de Brasil y otros frutos para intercambiar con los comerciantes a un precio prácticamente favorables para los holandeses».
- 30 Por su parte Reclus ([1861] 1990) describió la movilidad de mercaderías (agroforestales) y grupos indígenas y criollos de frontera que predominaba por las vías de Soldado y Tomarrazón. Según Reclus este tráfico consistía principalmente en el «palo de Brasil y de Nicaragua que los indios y labradores de las provincias del interior transportan en mulas». También se comerciaba “granos de dividivi, cueros y desde hace poco años «café y tabaco».

3.1.2. Los circuitos de navegación revelados por los reportes de Aduana

- 31 De acuerdo con Reclus, los holandeses eran conocidos como los «armadores riohacheros» y poseían cerca de «una veintena de bergantines y goletas» para el tráfico atlántico del palo de Brasil: es decir, las «dos terceras partes poco más o menos, de toda la marina mercante de la Nueva Granada» (Reclus [1861]1947) En pleno auge del palo de Brasil, los holandeses empezaron a crear sus propias rutas de navegación. La información aduanera de la época permite trazar algunas líneas sobre las posibles rutas de navegación en que apoyaron los comerciantes holandeses para el tráfico del palo de Brasil. Según el reporte de la Aduana de Riohacha del 31 de agosto de 1842⁹, fueron cuatro las rutas claves del tráfico atlántico del palo de Brasil.
- 32 La primera ruta en importancia del comercio de palo de Brasil de Riohacha fue la de Curaçao. Siendo remplazada por la de Liverpool y Nueva York después de 1850, fue la que tuvo más comercio con Riohacha durante las tres primeras décadas del siglo XVIII. Pues cabe señalar que Curaçao fue abierta al comercio como puerto libre casi desde el momento en que el imperio holandés se estableció en ella; y esa condición de puerto libre le confirió categoría de colonia comercial neutral (Bosch, 1970:69). El volumen de este tráfico -entre 1841 y 1842- ascendía a alrededor de 43.766.6½ pesos¹⁰. Por medio de Curaçao se estableció trato directo con los puertos de Holanda en Ámsterdam y Róterdam. Dinero, mercancías (particularmente telas y géneros de hilos y de algodón de la manufactura holandesa) llegaban a Curaçao y se despachaban de aquí a la orden de los comerciantes establecidos en Riohacha, que hacían el pedido con ese itinerario y que a turno remitían en retorno y por el mismo canal los productos de la misma Provincia de Riohacha y el territorio guajiro, consistente en cueros de res y de cabras, maderas de construcción y de Brasil, Dividivi, café y algunas cabezas de ganado¹¹. El viaje en barco desde Curaçao a Riohacha duraba alrededor de dos días¹². Esta ruta fue operada por comerciantes de la familia Pinedo y Nicolás Danies.

- 33 La segunda ruta en importancia era Jamaica-Liverpool. Allí, además de palo de Brasil, se comercializaba ganado del territorio indígena guajiro que quedaba en Kingston a cambio de dinero y manufactura inglesa. Liverpool llegó a ser puerto de conexión para el palo de Brasil que desde Riohacha se enviaba a San Petersburgo, Rusia. El volumen de tráfico entre Riohacha y Jamaica era 27.107.1.3%, mientras que con Liverpool era 158.2.3%, ambas sumaban 27.265.5.1/2 quedando detrás de la ruta de Curaçao¹³. Las islas caribeñas de Barbados, San Thomas y Antigua también participaban de esta ruta¹⁴.
- 34 La tercera ruta en importancia mercantil desde 1840 era la de Nueva York, a lo largo de la cual podía intercambiarse palo de Brasil, semillas de dividivi, cueros de cabra y res, y caballos a cambio de dinero, ropa, zapatos, harina, medicamentos, mosquetes y escopetas americanas marca drilling. Desde 1840, la ruta de Nueva York tenía un volumen de tráfico de 7.822.2.1/2 ubicándose detrás de la de Liverpool, Jamaica y Curaçao¹⁵. La isla inglesa de San Thomas era el trasbordo preferido para los operadores de esta ruta. La conexión de la comunidad mercantil de Riohacha con Nueva York se daba a través de los comerciantes: Nicolás Danies que era interlocutor de la firma Maitland Phelps & Co¹⁶; Gabriel Pinedo era comprador de la casa Lanman & Kemp (González 2011:50) y Henry Aaron, comerciante de Jamaica, con las casas comerciales de Mesrs & Co., y Wilson & Peterson de Baltimore¹⁷ (Aaron [1-1-1833]).
- 35 La cuarta ruta era Burdeos-Le Havre, donde se comercializaba en efectivo grandes cantidades el palo de Brasil y además se importaban: vino, lino, artesanías de lujos, ornamentos, lastres, utensilios y porcelanas que se traían en bergantines oceánicos. El volumen de tráfico de esta ruta era 5.906.2.1/2.¹⁸ El contacto en los puertos de Burdeos y Le Havre los tenían los comerciantes José Laborde y Nicolás Danies con las casas comerciales Languer i Compañía del Havre y Meunier de Paris¹⁹.
- 36 De acuerdo con los reportes de aduana de 1841, las rutas de Maracaibo y Cuba pese a su cercanía tenían un menor volumen de tráfico; éstas eran más traficada por las goletas de bandera nacional. El volumen de tráfico de los puertos de la Habana y Santiago de Cuba sumaban 80.3.1/2; el de Maracaibo que remplazo a todas las rutas anteriormente mencionadas para el siglo xx tenía un volumen \$2.544 pesos²⁰. A finales del siglo xix, la ruta de Cuba llegó a ocupar un puesto destacable cuando Riohacha y el territorio guajiro le exportaron ganado (Socorro y Correa, 1986).

Consideraciones finales

- 37 A lo largo de esta investigación, intente demostrar que el espacio portuario de Riohacha, puerta de entrada a la Península de La Guajira, fue una frontera permeable y porosa que se fue desarrollando en torno al comercio del palo de Brasil. La situación fronteriza de la capital de La Guajira es evidente por interrelación que se generó entre el puerto y las poblaciones aledañas de La Guajira y el Valledupar. A medida que se incrementaron las exportaciones del palo de Brasil, las rutas de navegación se fueron desarrollando cada vez más, permitiendo una mayor movilidad y comercio entre el puerto y las zonas de extracción. El continuo tráfico del palo de Brasil también convirtió a Riohacha en un espacio de relaciones interétnicas sin igual, al ser lugar de intercambio entre comerciantes, navegantes, indígenas y pobladores criollos.
- 38 La condición fronteriza de la capital de La Guajira no solo se evidencia por los fluidos intercambios comerciales, la otra característica que define al espacio estudiado se

relaciona con el establecimiento de los holandeses de Curaçao desde 1830. Sin duda, las interacciones de los comerciantes de Curaçao tuvieron incidencia en la producción de la frontera: la intensificación de contactos comerciales con los indígenas, la creación de rutas de navegación y el establecimiento de casas comerciales son quizás los fenómenos más evidentes. Por las observaciones directas de los viajeros se pudo apreciar el papel que jugaron los comerciantes en la conformación de la frontera. Los diarios de Brakel y Reclus también nos han aportado datos muy significativos acerca de cuáles grupos étnicos estaban implicados en la economía y sociedad marítima del puerto de Riohacha, quiénes eran considerados "extranjeros", "indios" y "criollos". Indudablemente uno de los rasgos de esta frontera fue la movilidad y el intercambio. El reconocimiento realizado a los reportes de aduana de 1841 a 1842 corroboró la composición geográfica de este espacio portuario de Riohacha durante el siglo XIX.

- 39 De otra parte, es un hecho que la propia dinámica fronteriza en torno a la extracción del palo de Brasil se caracterizaba por la participación de varios actores. De un lado estaban los armadores de la colonia comerciante de Curaçao que poseía el poder naval. Del otro los grupos indios y criollos que también participan de esa economía como recolectores y cortadores del propio palo de Brasil. Para localizar las rutas de navegación de Riohacha se hizo una revisión de la información aduanera de la época. Como lo prueban los documentos, desde Riohacha (primer contacto entre el Caribe y Suramérica) se habrían operado varios circuitos marítimos que unieron a este puerto con algunas ciudades portuarias del atlántico norte. En conclusión, se puede decir que la condición fronteriza de Riohacha estaba dada por la movilidad y el intercambio en torno al tráfico del palo de Brasil, lo cual terminó creando una frontera porosa para la circulación permanente de personas, mercancías y embarcaciones al sur del Caribe.

BIBLIOGRAFÍA

Referencias

- Archivo General de la Nación de Colombia
 AGN Gobernaciones, Tomo 14 (1842)
 AGN Relaciones Exteriores. Serie correspondencia (1860,1901)
 AGN Mapoteca: 5, REF.315-B (1870).
 Nationaal Archief (NA), Den Haag.
 NA BUZA A158, inv. 362
 U.S. National Archives, Washington, D. C
 NARA Despatches from United States Consuls in Riohacha, (RG59). T427, roll 1 a 1880.

Fuentes primarias impresas

- Biblioteca Nacional Luis Ángel Arango (en adelante BLAA). Periódico *El Riohachero* Número 1,3 (1848), (1849), 14, 24

Codificación Nacional (1843), 10:237, 238,239.

Gaceta de Colombia, 26/12/1830:7.

Proclama del comerciante holandés Nicolás Danies: FERROCARRIL DE RIO HACHA AL VALLE DUPAR. Nº 1. Cartagena 14 de Marzo de 1846.-Impreso por Eduardo Hernández.

Bibliografía citada

Araúz, C. (1984). *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 2 tomos.

Barrera, M. (2000). *Mestizaje, comercio y resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del siglo XVIII*. Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Boccaro, G. (2005). «Génesis y estructura de los complejos fronterizos euro-indígenas. Repensando los márgenes americanos a partir (y más allá) de la obra de Nathan Wachtel», *Memoria Americana. Cuadernos de Etnohistoria*, 13: 21-52.

Candelier, H. (1994). *Riohacha y los indios guajiros*, Bogotá, Ecoe Ediciones [Original titulado *Rio-Hacha et les Indiens Goajires*. (París, Firmin-Didot, 1893)]

Carrillo, H. (2017). *La comunidad mercantil de Riohacha: historias de comerciantes del Caribe en las fronteras de la Guajira. 1840-1870*, Tesis de Doctorado, Universidad de Buenos Aires.

Cwik, Ch. (2010). *Curaçao y Riohacha: Dos puertos caribeños en el marco del contrabando Judío: 1650-1750*. En Elías Caro y Vidal Antonio, *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe*, Barranquilla, Universidad del Norte,

Daza, V, W. (2011). «La ciudad portuaria de Riohacha», *Credencial Historia*, URL: <http://www.banrepcultural.org/revista-79>, no.223.

De Jong, T. (1966). *De krimpde horizon van de Hollandse kooplieden. (Hollands welvaren in het Caribisch zeegebied 1780-1830)*, Amsterdam, Assen Van Gorcum.

De La Pedraja, R. (1981). « *La Guajira en el Siglo XIX. Indígenas, Contrabando y Carbón*», *Desarrollo y Sociedad*, No 6.

Dolmatoff, R y Jimeno, M. (coords.) (1990). *Caribe Colombia*, Bogotá, Fondo José Celestino Mutis.

Emmanuel, I y Emmanuel, S. (1970). *History of the Jews of the Netherlands Antilles*, Cincinnati, American Jewish Archives.

Geistdoerfer, A. (2007). «L'anthropologie maritime: un domaine en évolution: hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale», *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, URL:<http://hedatuz.euskomedia.org/7602/>, n° 29.

González, F. (2011). *Emigrantes holandeses. De Curaçao a Riohacha en el siglo XIX (Historias de vida y genealogías de Danies-Pinedo-Weeber)*, Barranquilla, Editorial Orígenes.

Grahn, L. (1997). *The Political Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*, Colorado, Boulder Westview.

Gutiérrez, R. (2011). «Prácticas sociales y control territorial en el Caribe colombiano (1750-1800): El contrabando en la Península de la Guajira», *Memoria Americana* 19: 219-240.

Hobsbawm, E. (1999). *La era del Capital*, Barcelona, Editorial Crítica.

Palacios, R. (1992). *Sección neerlandesa. Siglos XIX y XX*. En Gil Novales y Alberto Filippi. (Eds.). *Bolívar y Europa en las crónicas, el pensamiento político y la historiografía*, Volumen II, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República.

- Klooster, W. (1995). *Illicit Riches, Dutch Trade in the Caribbean 1648-1795*. Leiden, KITLV Press.
- Knight, F y Peggy, L. (Eds.). (1991). *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press.
- Kuethe, A. (1970). «The Pacification Campaign on the Riohacha Frontier, 1772-1779», *The Hispanic American Historical Review*, 3: 467-481.
- Laurent, M. (2008). *Contrabando en Colombia en el siglo XIX*, Bogotá, Universidad de los Andes.
- Mahan, A. [1890] (2000). *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo, Presente y Futuro*, Bogotá, Unibiblos.
- Martner, C. (1999). « El puerto y la vinculación entre lo local y lo global », *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 75: 103-120
- Pennycook, A. (2102). *Language and mobility, Unexpected Places*, Bristol, Multilingual Matters.
- Pichon, F. (1947). *Geografía de la Guajira*, Santa Marta, Tipografía Escofet.
- Polo, J. (1998). « Aspectos históricos de Riohacha durante el período colonial », *Revista Caribe*, 3: 33-48.
- Pruneti, P. (1987). *Scharloo, A nineteenth century quarter of Willemstad, Curacao historical architecture and its background*, Florencia, Stabilimento Poligráfico Fiorentino.
- Robles, O. (1986). *Recuerdos del Riohacha que se fue (La casa de la calle de los Almendros)*, Bogotá, Dante Editores.
- Reclus, E. (1990). *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Barcelona, Laertes, [Original titulado *Voyage á la Sierra Nevada de Sainte-Marthe* (Paris, Librairie Hachette, 1881)].
- Sourdis, N. (2000). *El registro oculto. Los Sefardíes en el Caribe colombiano en la formación de la nación colombiana: 1883-1880*, Bogotá, Academia Colombiana de la Historia.
- Sandner, G. (2003). *Centroamérica y el Caribe Occidental. Coyunturas, crisis y conflictos 1503-1984*. San Andrés, Instituto de Estudios Caribeños, Universidad Nacional de Colombia,
- Tarazona, A. (1975). *Raza y violencia: un estudio sobre la Guajira en el siglo XVIII*, Tesis para optar al título de antropólogo, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
- Van Brakel, H. (1852). *Informe de un viaje a algunos lugares de la Nueva Granada y Jamaica*. En Swart, Jacob. (Eds.), *Verhandelingen en berigten betrekkelijk het zeewezen en deevaarkunde*, Amsterdam, G. Hulst van Keulen, [Trad. Exposiciones y mensajes sobre asuntos marítimos y la náutica].
- Vandenbosch, A. (1941). «The Dutch Colonies in the Western World», *The Journal of Politics*, n° 3:308-317.
- Vázquez, S. y Correa, H.D. (1986). *Hacia la construcción de la etnohistoria Wayuu (Aspectos de los cambios culturales y la reubicación territorial a comienzos del siglo)*, Bogotá, ICANH.
- Weber, D. (2000). *La frontera española en América del Norte*, México, DF., Fondo de Cultura Económica.
- Viloria de La Hoz, J. (2013). *Comerciantes en economías de frontera: el caso de la Guajira colombiana: 1870-1930*, Cartagena, CEER.

NOTAS

1. El palo de Brasil (también conocido en otros lugares del Caribe como palo de Campeche, palo de Nicaragua, palo de tinte) es conocido científicamente como *Caesalpinia echinata* y se encuentra distribuido desde el Norte y centro México hasta Colombia y Venezuela, pasando por Centroamérica y el Caribe. Este árbol recibe nombres comunes como Brasil, palo de Brasil, palo de tinta, palo tinto, azulillo y brasileto. Su madera fue utilizada durante la era de la revolución industrial como colorante para teñir textiles. Antes del último tercio del siglo XIX y del auge de la industria de los colorantes sintéticos, la mayoría de colorantes utilizados para teñir textiles eran de origen vegetal o animal.
2. Macaya, M. (1848, Sept. 30). Sección Local. *El Riohachero*, Vol.1, no.3
3. Sobre las condiciones de la navegación en la rada de Riohacha del siglo XIX véase: Swart (1852:517).
4. En el siglo XIX, la braza era una unidad de medida inglesa, equivalente a 1.829m o 6 pies, usada por los navegantes de la época para medir la longitud de amarras y cabos, o la profundidad del agua.
5. Macaya, M. (1848, Sept. 30). Sección Local. *El Riohachero*, Vol.1, no.3
6. Hernández, E. Cartagena (1846, Marzo.14). Impreso no.1.
7. Peñalver Luis [15-04-1843]. [Carta de... a Nicolás Prieto]. Listado de extranjeros del cantón de Riohacha. Riohacha, 15 de abril de 1843. AGN. República, Gobernaciones. Riohacha. Tomo. 14. Rollo.360, folio 545 y 546.
8. Danies, N. (1846, Marzo. 14). Proclama camino férreo Riohacha-Valledupar. Impreso por Eduardo Hernández, N° 1. Cartagena.
9. Marcelino Balverde [31-08-1842]. [Carta de... a Nicolás Prieto]. Cuadros de entrada y salida de buques de la Aduana de Riohacha. Riohacha 31 de mayo de 1842. AGN. Gobernaciones. Riohacha. Rollo 360. Tomo 14, folios 106-109rv.
10. *Ibíd.*, Rollo 360. Tomo 14, folios 107r.
11. AGN. Relaciones Exteriores. Sección Diplomática y Consular. Informe del Consulado de la Republica de Colombia en la colonia holandesa de Curaçao. Fs. 14r- 50rv.
12. Macaya, M. (1848, Sept. 30). Sección Local. *El Riohachero*, Vol.1, no.3
13. AGN. Gobernaciones. Rollo 360. Tomo 14, fs. 107r.
14. AGN. Gobernaciones. Rollo 360. Tomo 14, fs. 105r.
15. *Ibíd.*, Tomo 14, folios 107r.
16. NARA. Royal Phelps, (Letters Send,1859) "Despatches from United States Consuls in Riohacha (National Archives Microfilm Publication T425, 1 microfilm reel ; 35 mm); Records of the Department of State, (RG59).
17. NARA. Henry Aaron, (Letters Send,1833) "Despatches from United States Consuls in Riohacha, January 1st 1833 (National Archives Microfilm Publication T425, 1 microfilm reel ; 35 mm); Records of the Department of State, January 1st 1833 (RG59).
18. AGN. Gobernaciones. Rollo 360. Tomo 14, fs. 107r.
19. Nationaal Archief (en adelante NA), The Hague, BUZA A158, inv. 362.
20. AGN. Gobernaciones. Rollo 360. Tomo 14, fs. 105r.

RESÚMENES

Este artículo presenta un análisis del espacio portuario de Riohacha (caribe colombiano) y de cómo el mismo se fue conformando en frontera a partir del tráfico del palo de Brasil (*Caesalpinia echinata*) hacia mediados del siglo XIX, cuando los comerciantes de la isla holandesa de Curaçao comenzaron a establecerse en este puerto con el fin de monopolizar la exportación de dicha madera. El periodo abarca desde la llegada de los comerciantes a Riohacha en 1830 hasta la bonanza del palo de Brasil en la ciudad hacia los años 1840 a 1870. Una época marcada por el ascenso de la revolución industrial y las exportaciones de productos forestales a Europa. Sostenemos que durante este periodo la conformación de Riohacha como frontera porosa y permeable estuvo dada por la búsqueda y extracción de recursos naturales. En dicho proceso jugaron un rol activo ciertos comerciantes de Curaçao por su papel en la creación de nuevas rutas comerciales.

Cet article présente une analyse de l'espace portuaire de Riohacha (Caraïbes colombiennes) et comment il a été formé à la frontière sur la base du trafic du bois-brésil (*Caesalpinia echinata*) vers le milieu du XIX^e siècle, lorsque les marchands de l'île néerlandaise de Curaçao a commencé à s'installer dans ce port afin de monopoliser l'exportation de ce bois. La période va de l'arrivée des marchands à Riohacha en 1830 au boom commercial du bois-brésil dans la ville de 1840 à 1870. Une ère marquée par la montée de la révolution industrielle et le mouvement constant des personnes et des biens autour de l'exportation des produits forestiers dans la péninsule de La Guajira. Nous soutenons que pendant cette période la construction de Riohacha en tant qu'espace frontalier a été donnée par la recherche et l'extraction de ressources naturelles. Dans ce processus, certains commerçants de Curaçao ont joué un rôle actif dans leur présence à Riohacha et pour leur rôle dans la création de nouvelles routes pour le trafic de bois-brésil.

This article presents an analysis of the port space of Riohacha (Colombian Caribbean) and how it was formed at the border from the traffic of the Brazilwood (*Caesalpinia echinata*) towards the middle of the 19th century, when the merchants of the Dutch island of Curaçao began to settle in this port in order to monopolize the export of said wood. The period varied from the arrival of Curaçao merchants in Riohacha in 1830 to the period of commercial boom of Brazilwood in the years 1840 to 1850. An era marked by the rise of the Industrial Revolution and the constant movement of people and goods around the export of forest products in the Guajira peninsula. We maintain that during this period the construction of Riohacha as a frontier space was given by the search and extraction of natural resources. In this process, certain traders of Curaçao played an active role for their presence in Riohacha, and for their role in the creation of new routes for Brazilwood traffic.

ÍNDICE

Índice geográfico: Caraïbes, Riohacha

Mots-clés: villes frontalières, XIXe siècle

Keywords: border towns, 19th century.

Palabras claves: fronteras, siglo XIX

AUTOR

HUGO CARRILLO FERREIRA

Doctor en antropología de la Universidad de Buenos Aires; hjcarrillof@unal.edu.co