Aspectos de la vida comercial en el puerto fluvial de Honda

Aspects of the commercial life in the Honda fluvial port

Ricardo Rivadeneira V.*

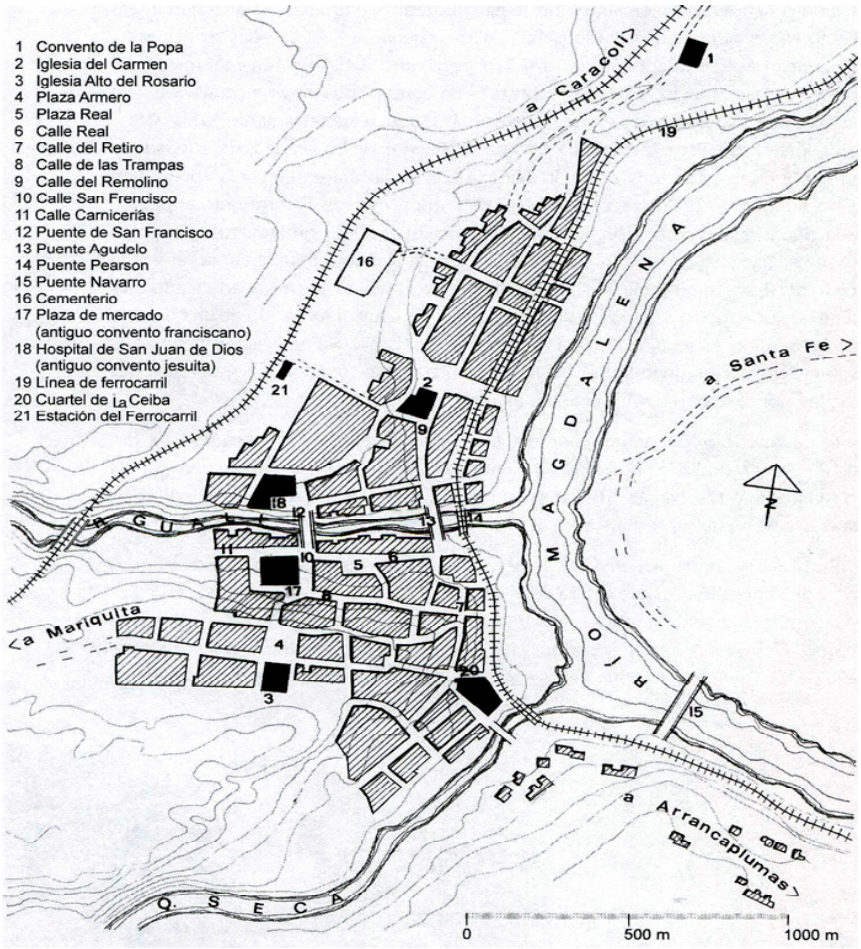

Fig.1. Plano de la ciudad de Honda a finales del siglo XIX y comienzos del Siglo XX. La flecha marca el lugar donde se ubica la casa en la antigua calle del Comercio (marcada en el plano como calle del Retiro ó número 7). Nótese que la casa se ubica además entre la Calle de las Trampas (marcada con el número 8) y la Calle de los Herreros que conduce hacia el Oeste a la Plaza del Armero ó Alto del Rosario. El mapa es tomado del libro *La Ciudad de Honda* de Ángela Inés Guzmán, Bogotá, Unibiblos, 2002, p. 167.

* Profesor del Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional de Colombia.
rgrivadeneirav@unal.edu.co.

El proceso conquistador en la Nueva Granada del siglo XVI llevó a los exploradores a utilizar el Río Magdalena como ruta principal, este eje fluvial es el principal de Colombia, la recorre desde su nacimiento en el Sur y la atraviesa hacia el Mar Caribe donde desemboca cerca a la ciudad de Barranquilla, posee además un ramal que conecta con Cartagena, se trata de un tramo natural que fue aprovechado por la ingeniería española del s. XVIII como ruta comercial, se conoce como el Canal del Dique.

En el centro de Colombia y sobre el Río Magdalena se ubica el puerto de Honda, una ciudad que se ubica en la margen de la desembocadura del Río Gualí sobre el Magdalena. Se trata de un espacio geográfico que se constituyó desde tiempos muy remotos en punto de intercambio comercial indígena y en recorrido obligado de los viajeros que pretendían llegar a la ciudad de Santa Fe en el Nuevo Reino de Granada, ciudad que se conoce hoy como Bogotá.

Honda se organiza urbanamente a través de dos puntos importantes que están interconectados por una cuesta que se conoce como Calle de las Trampas, esos lugares son: La Plaza central ubicada en el Alto del Rosario y el embarcadero que existe entre el Puente Pearson y el puerto de Arrancaplumas. En la mitad de estos dos lugares podemos ubicar la Calle de Comercio, lugar donde encontramos una serie de casas que funcionaron desde el siglo XVI como bodegas para el almacenamiento de quinas, tabaco y sal, y que durante el auge comercial del café como producto de exportación en Colombia se definió como espacio para guardar este producto. La presencia de hierro en la arquitectura de la ciudad se combinó con la instalación de los rieles del ferrocarril de La Dorada a Honda y que atraviesa el sector del Retiro en esta última ciudad. La obra la inició el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros en 1881, posteriormente él cedió la concesión a *The Dorada Railway Company Limited*, empresa que reinició labores en 1893, para concluir el proyecto en 1897. Este ferrocarril se realizó buscando sortear los rápidos y remolinos que se forman cuando el Gualí desemboca en el Magdalena[1]. En este proceso surgieron los dos principales puertos del siglo XX: Caracolí al Norte y Arrancaplumas al Sur, interconectados por el ferrocarril y teniendo en el centro al antiguo embarcadero colonial, lugar que conocemos hoy como Malecón de Honda.

Fig. 2. Aerofotografía de Honda desde el Sureste a comienzos del siglo XIX. Abajo el Puente Navarro, el primero construido en metal sobre el Río Magdalena (1898). La desembocadura del Río Gualí en el centro de la imagen (un poco hacia la izquierda), nótense los rápidos del Magdalena arriba y abajo de ese sitio. Bernardo Navarro se encargó de comprar la estructura a la *San Francisco Bridge Company* de Nueva York, operación realizada a través del ingeniero norteamericano Norman Nichols, quien residía en Honda. Este importante hito permitió la consolidación del sector comercial al borde del Malecón, hecho importante que estuvo asociado, a comienzos del siglo XX al proceso exportador de Café.

Cerca a este lugar, un tanto al Sur, se encuentra la principal zona comercial de la ciudad de Honda, el sector se llama el Retiro y su calle principal la antigua Calle del Comercio, ésta se ubica a dos cuadras del malecón. El sector fue, hasta finales del siglo XX, el centro de una dinámica comercial llena de altibajos. Honda era embarcadero fundamental para el intercambio de mercancías que procedían o tenían como destino los departamentos de Tolima, Caldas, Quindío y Cundinamarca.[2] Dicho auge estuvo marcado en la época colonial por el interés en la extracción de metales preciosos procedentes de las minas de oro de Falan y Mariquita. Por otro lado, por Honda se sacaban los embarques de oro que eran recaudados en la distante Santa Fe y que viajaban rumbo a la Corona Española a través de Cartagena y La Habana.

Según Armando Moreno, "la prosperidad económica de la Villa de San Bartolomé de Honda llegó a su fin hacia 1793 debido al lento proceso de extracción de plata en las minas de Santa Ana, Las Lajas, Frías, Bocaneme y Mal Paso". Dicha desaceleración coincidió con el grave terremoto que se produjo en 1805, el cual destruyó buena parte de los templos, las viviendas y los establecimientos comerciales de la ciudad; es muy probable que la Casa del Comercio hubiese corrido con esta misma suerte. Al respecto, Armando Moreno afirma: "Incluso con la destruc-

[1] Concesión del Gobierno de Colombia nº 75 de 1893 a nombre de Tomas Germán Ribon. Archivo Histórico y Notarial de Honda.

[2] Rivadeneira, Ricardo "Historia de las mercancías", en *Revista Dendrita*, nº 1, Bogotá, agosto de 2006, pp. 29-32.

ción total de las bodegas se pensó en trasladar (la ciudad), pero el movimiento revolucionario que se gestó durante los nueve años siguientes a la Independencia del 20 de julio, la relegaba a un segundo plano"[3].

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, los ojos de los comerciantes se posaron en el sitio con el fin de ubicar numerosas bodegas para el almacenamiento de mercancías. De esta época es el auge de extranjeros en Honda, proceso que vio pasar a ingleses, franceses, españoles y norteamericanos en procura de fundar casas comerciales, establecimientos encargados de importar una infinidad de productos que tenían como destino principal a Bogotá. Claro ejemplo de lo anterior es la existencia de la *Casa Inglesa*, de propiedad de Hywor Jones y Robert J. Jones en pleno sector bodeguero, aledaño al puerto y hoy sede de la casa de la Cámara de comercio de Honda.

Fig. 3. La Casa Inglesa de Honda, c 1910, de Robert James Jones & C. S.A. Con oficina en 70 Beaver Street , New York, ubicada cerca al muelle de Manhattan entre el puente y el túnel del Brooklyn. Con sucursales en Bogotá, Girardot, Cali, Medellín y Barranquilla. Fotografía tomada en la década de 1910, antes de la conversión de la empresa en la Compañía Galo-Colombiana de Importación y Exportación, Sociedad anónima. ANH, Escritura nº 569 de 1920.

Durante las primeras décadas del siglo XX el puerto de Honda se constituyó en un punto muy importante para el proceso de exportación de café. Muestra de ellos es la importante infraestructura para su almacenamiento en los alrededores del Malecón. Hoy, es posible contar cerca de cinco grandes graneros y varias bodegas, construidos recurriendo a elementos que mezclaron hábilmente el lenguaje industrial y algo de influencias modernistas, que estuvieron en auge en Colombia durante esta época.

La época dorada de la ciudad estuvo asociada a la manera como se articularon las líneas férreas con el sistema de vapores que transitaban por el Río Magdalena. En este sentido es posible afirmar que esa época dorada coincide con el período de navegación fluvial que va desde la segunda mitad del siglo XIX hasta 1940. Desafortunadamente, el desplazamiento de la fuerza productiva de complejos industriales como el cervecero de Bavaria a finales del siglo XX hizo que el desarrollo del puerto se volviera a estancar, esto evocando el letargo que produjo la desaparición de la navegación fluvial comercial por el Magdalena hacia 1960. Hoy Honda es un lugar de paso, que tiene como gran atractivo un festival gastronómico dedicado a la época de la "subienda" de una variedad de pez conocida como nicuro y que en la época de la Semana Santa (marzo-abril) se constituye en el principal atractivo de la ciudad. Sin embargo, su rico potencial turístico requiere de inversiones con criterio, que retomen y contribuyan en el mejoramiento de algunos sectores históricos que se encuentran deprimidos. Precisamente, la recuperación de la antigua Calle del Comercio y su atractivo arquitectónico y su valoración histórica son puntos fundamentales en la agenda de recuperación de la imagen de esta importante y olvidada ciudad colombiana.

La actividad mercantil en Honda fue muy intensa a finales del siglo XIX, esto debido a la presencia de barcos de vapor y del ferrocarril que facilitaron el tránsito de mercancías. Según el historiador Hernán Clavijo, "en la década de 1890 [Honda] llegó a [tener] 45 casas comerciales, la mayoría de ellas sucursales de las más importantes de Barranquilla, Bogotá, etc.".[4] Para la profesora Ángela Inés Guzmán de la Universidad Nacional de Colombia, "la creciente actividad económica y la consiguiente acumulación de capital llevaron a la formación de Bancos", entre los más importantes el "Banco de Honda creado en 1882 (escritura 112) por Gregorio Castrillón, Juan A. García, [y los extranjeros] Henry Hallan, Green, Treffy, Gledhil y otros, cuya duración fue relativamente corta."

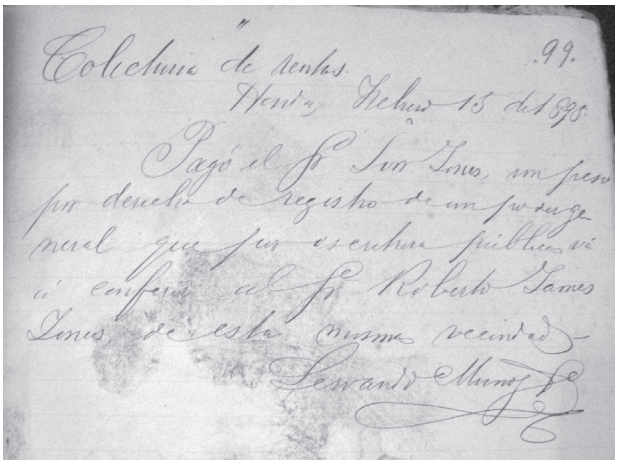

Fig. 4. Papel comercial que certifica el pago de un registro notarial por parte de Roberto James y firmado por el Señor notario Gerardo Muñoz en Honda, febrero 15 de 1895. Notaría del Circuito de Honda, Tomo I, enero-junio de 1895, E.P., Archivo Notarial de Honda, "Colecturía de Rentas. 99. Casa Museo Alfonso López Pumarejo.

[3] Honda, Armando Moreno *Una historia urbana singular*, Ibagué, Fondo Mixto para la promoción de la Cultura y las Artes del Departamento del Tolima, 1996, pp. 82-83.

[4] Ocampo, Hernán Clavijo *Formación histórica de las élites locales en el Tolima*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, nº 140, Tomo II, 1993, p. 158. Según este autor, el dato fue tomado del *Memorial de Comerciantes de Honda contra el Ferrocarril de La Dorada de 1896*, Archivo General Casabianca (Tolima). Ángela Inés Guzmán cita el mismo dato en su libro *La Ciudad del Río, Honda*, p. 147.

Indica el señor David Hughes (propietario desde 1989 de la Casa de la Antigua Calle del Comercio), en una entrevista realizada por Hernan Clavijo Campo, que "[Hywor Jones] administrador [galés], de la mina de Frías, y como tal empleado de la compañía inglesa concesionaria de ella, la Santana Gold Mines, se dedicó al comercio luego de haber acumulado algún capital en dicha empresa minera, cuando ésta intentó abandonar sus trabajos como efecto de las hostilidades político-militares de finales del siglo XIX en la zona. El capital fue de alguna significación, en tanto Jones participó de la mitad de los beneficios de la mina en los años que duró en ese cargo"…"el éxito inicial de la importación de mercancías y la especulación en el mercado de Honda le estimularon a asociarse con su hermano Robert (R.J. Jones). En 1898 aparece protocolizada la constitución de la sociedad Robert Jones y Cía., con un capital de 524.943 p.ley y una duración de cinco años".[5] En 1908 la antigua compañía Jones se liquidó y restituyó como Jones y Cia., pero ya en 1907 Jones había traído a su sobrino y veterinario Howard Hughes para que se encargase de la administración de la hacienda ganadera del Triunfo.[6] Durante cerca de 30 años la Casa Jones estuvo en el negocio importador de productos, aquel que se realizaba mediante oferta de bodegueros en los establecimientos de Honda y que servía para surtir las refinadas tiendas de Bogotá. Al respecto se concluye este sucinto texto con un aviso comercial publicado en la ciudad de Honda y que hacía alusión al negocio mercantil desde la segunda mitad del siglo XIX. El anuncio de prensa publicado en el periódico *El Mensajero* el 3 de octubre de 1863 en Bogotá ha servido para contribuir en la pesquisa sobre la historia de las mercancías en Colombia durante este período. La siguiente es la transcripción del aviso de prensa.

El Comercio de Honda

Ofrece a todos los consumidores un abundante y variado surtido de mercancías inglesas, francesas, alemanas, americanas y españolas, de las cuales se encuentra una pequeña parte en la siguiente lista.

Fulas azules, fulas blancas y lienzo del Norte- Bogotanas, medias bogotanas y madapollanes - Calicots, bramantes, ruanes y labales - Zarazas moradas finas, claras y oscuras - Zarazas de fantasía brillantes - Bengalas para caminas y musolinas para trajes - Creas, creguelas y platillas de lino - Driles de algodón y de lino para pantalón y levita - Piqué y córtes de seda para chalecos - Mantas de algodón a cuadros y listas - Listados azules y rosados, de lino y algodón - Pañolones de algodón ingleses y franceses - Pañuelos de algodón id.id - Pañuelos de seda y olan - Pañolones de merino y córtes de medio paño - Ruanas de merino y algodón - sombreros de fieltro y nutria - botines de todas clases para señoras y caballeros - camisas de lino y algodón - camisas de tartan, camisas interiores - carrieles, hamacas, esteras y cobertores - cuerdas catalanas y de todas clases - tartan para camisas y trajes, y merino - cintas, sedas y lanas de colores - paraguas y sombrillas de seda - galápagos para señoras y caballeros - vasos de cristal, copas y copitas - escopetas y puñales - fósforos de escopeta y de luz - cajas de fierro y latón - azadones, hachas y cuchillos - encajes de todas clases - jabón de olor y de pino - pomadas y aguas finas - peinillas de carey, búfalo y cacho - cera de Castilla - botones de concha nácar y de hueso -

Tinta, libros en blanco y papel - cucharas, cucharones y cubiertos - sardinas en cuarto latas, jamones y salchichones - encurtidos, galletas, ciruelas, pasas, higos pasos - cominos, pimienta, canela y clavos de especia - fideos y almendras - loza de todas clases - vino tinto, madera, Jeréz y Oporto, en cajas - vino tinto, seco y dulce en damazanas - aguardiente de uva en cajas y damazanas - ajenjos, rosolios y anisado - cerveza en cajas - champaña en canastos y cajas - pólvora, plomo, munición y hoja de lata - aceite de olivas, almendras, higuerote - medicinas - naipes españoles y franceses - lámparas de gas - &a, &a, &a, &a, &a.

Estos artículos se venderán en esta plaza a un diez por ciento menos de los precios corrientes de Bogotá.

Honda, 3 de octubre de 1863.

Recibido: 31/05/2009

Aceptado: 20/09/2009

[5] ANH. Escritura nº 231 de 1898. Hernán Clavijo Campo, *Formación histórica de las élites locales en el Tolima (1814-1930)*, Bogotá, Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular, Tomo II, 1993, p. 262.

[6] Ibídem.