

Los artesanos bogotanos y el antilibrecambismo 1832-1836*

*Sandra Milena Polo Buitrago***

Resumen

Los artesanos en el siglo XIX colombiano son comprendidos como un grupo social que comenzó a participar políticamente cuando fue atacado por las políticas económicas de tendencia librecambista. Dicho argumento ha sido sustentado a partir de la creación de las sociedades de artesanos desde 1838 contra las políticas implementadas por el gobierno. Si bien es cierto que sus protestas se hicieron bajo argumentos antilibrecambistas, es claro que ellos no eran conscientes de las implicaciones económicas reales del librecambio en la producción artesanal. Esto lo demostraré en el caso del artesanado bogotano, considerando el periodo de 1832-1836, ya que en este momento se conoció la primera protesta antilibrecambista del siglo XIX. Aquí demostraré que las políticas arancelarias de dicho periodo fueron tendencialmente proteccionistas y, pese esto, los artesanos bogotanos protestaron contra el librecambio. Por otra parte, también pondré en evidencia que el mercado regional artesanal no competía con la producción extranjera.

Palabras clave: Libre comercio, artesanos, proteccionismo, Bogotá, siglo XIX.

Abstract

Most historians interpret the political situation of the artisans in the XIX century in Colombia like that of a social group which was compelled to take part in politics, because the pressure of the economic policies of free trade tendency. This thesis has been sustained on the basis of the artisan societies that were created since 1838 on, against the policies of the government. In spite of this common thesis, I dare say that

* Artículo recibido el 13 de enero de 2014 y aprobado el 4 de abril de 2014. Artículo de investigación científica y tecnológica.

** Licenciada en Ciencias Sociales. Magíster en Historia de la Universidad Pontificia Javeriana, Bogotá. Dirección de contacto: sanpo31@hotmail.com

even though the artisans protested by brandishing arguments against the free trade, nevertheless their political activity took place without knowing the real implications of the free trade concerning their own production. I will demonstrate this thesis of mine by focusing my study on the situation of the artisans in Bogotá, particularly the period between 1832 and 1836; in this period the first riot against the free trade took place in the XIX century in Bogotá. My arguments shall sustain that the custom laws reforms were protectionist essentially, and despite that the artisans protested against the free trade. I will also put under evidence that the artisan's products for the home market did not compete with the foreign products.

Keywords: Free trade, artisans, protectionism, Bogotá, the XIX century.

Introducción

Este escrito se propone abordar el problema del librecambio en los artesanos bogotanos durante el periodo 1832-1836. El problema en términos generales consiste en determinar el verdadero grado de afectación de los artesanos por las políticas librecambistas. Es necesario escudriñar en la historia del artesanado la verdad, que ha sido asumida como cierta, de que la participación política artesanal se hizo porque el librecambismo afectó a los artesanos y los obligó a intervenir en el escenario político. Por ejemplo, Enrique Gaviria Liévano, en su libro *El liberalismo y la insurrección de los artesanos contra el librecambio*, sostiene que tres años después de haberse expedido la legislación con tendencia proteccionista de 1833, los artesanos elevaron un memorial a la Cámara de Representantes en el que lamentaban la introducción del librecambio;¹ argumento similar al que va a sostener David Sowell en su obra *Artesanos y Política en Bogotá*, en el que señala que "las políticas económicas colombianas influyeron en la experiencia socio-económica que alimentó la actividad política de los artesanos". No obstante, indica que sobre este particular faltan datos concretos, en especial entre la década de 1840 y 1850, que sustenten tal hipótesis.² Sergio Guerra Villaboy sostiene también que los artesanos se habían hecho notar de varias mane-

1. Enrique Gaviria Liévano, *El liberalismo y la insurrección de los artesanos contra el librecambio* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2002), 121.

2. David Sowell, *Artesanos y política en Bogotá* (Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico-Editorial CLA, 2006), 53.

ras en la sociedad neogranadina, pero no fue sino hasta la administración de Tomás Cipriano de Mosquera que comenzaron a vertebrar una sólida organización para protegerse de la creciente competencia de las mercancías extranjeras.³ Planteamiento similar al que hace Carmen Escobar en su libro *La revolución liberal y la protesta del artesanado*, cuando los artesanos deciden fundar la Sociedad Democrática de Artesanos en octubre de 1847, "para hacer frente a las funestas consecuencias" que la ley de libre comercio traía para sus intereses.⁴

En este escrito se demostrará cómo, aunque ese es el argumento esgrimido por los propios artesanos, lo cierto es que el librecambismo, en el caso de Bogotá, no afectó la producción artesanal, por lo menos en lo que a legislación respecta, ya que esta fue de tendencia proteccionista en líneas generales, es decir, subió los aranceles a los productos elaborados que entraban al país y bajó los aranceles a las maquinarias e insumos de los productores nacionales.⁵ Aunque mi análisis se centrará en el artesanado bogotano, en mi exposición debe tenerse en cuenta que la creación de políticas arancelarias, así como otro tipo de políticas, fueron pensadas por las elites bogotanas de acuerdo con sus necesidades. Un futuro estudio deberá precisar hasta qué punto dictar políticas desde Bogotá afectó gravemente a los artesanos de otras regiones más que a los bogotanos; por ahora yo solo analizo el caso bogotano, y considero que las hipótesis aquí expuestas no se pueden llevar hasta los artesanos de otras regiones del país. Como ya lo ha mencionado el profesor Sergio Paolo Solano⁶, las políticas librecambistas afectaron gravemente a los artesanos de la costa Caribe, en especial porque allí, en contraste con Bogotá, la llegada de productos fue más agresiva. Pienso que las condiciones geográficas obraron durante casi todo el siglo XIX como una ventaja comparativa natural, que hizo posible la existencia de artesanos en Bogotá hasta bien entrado el siglo XX.

3. Sergio Guerra Villaboy, *Los artesanos en la revolución Latinoamericana* (Bogotá: Fundación Universidad central, 2000), 109.

4. Carmen Escobar, *La revolución Liberal y la protesta del artesanado* (Bogotá: Fundación Universitaria Autónoma de Colombia, 1990), 127.

5. Aquí no se considerará la protección efectiva en razón a las dificultades, principalmente de fuentes, que permitan calcular el precio de los productos nacionales comparado con los extranjeros.

6. Sergio Paolo Solano, "El mundo del trabajo urbano en el caribe colombiano durante el siglo XIX", en *Historia Social del Caribe Colombiano*, eds. José Polo Acuña y Sergio Paolo Solano (Cartagena: La Carreta Editores, Universidad de Cartagena, 2011). Este análisis es muy importante para el caso de la Costa Caribe.

Para desarrollar este tema, he dividido este escrito en cinco partes: en la primera expondré sucintamente parte del contenido de la petición artesanal a la Cámara de Representantes; en la segunda, relato el papel que cumplían las aduanas en la Nueva Granada; en la tercera, analizo cómo se desarrolló el proteccionismo durante la administración de Francisco de Paula Santander; en la cuarta, indico cómo operaba lo que he llamado "proteccionismo natural" en el caso de Bogotá; en la quinta, identifico cuáles productos podían entrar al país, el tipo de aranceles que pagaban y cuáles de ellos afectaron al artesanado bogotano.

1. El origen del problema

La primera evidencia de una petición artesanal durante el siglo XIX fue la del 10 de mayo de 1836⁷, en ella los artesanos le solicitaron a la Comisión de Peticiones del Congreso de la República considerar la realización de una reforma a las franquicias de los puertos, ya que, según ellos, fue la inundación de "elaborados extranjeros" de toda clase a precios ínfimos lo que debilitó y deshonró la situación de los artesanos, situación que no mejoraría si persistía el sistema de franquicias de puertos vigente.

En este documento sus catorce firmantes se dirigieron a los honorables representantes del Congreso sosteniendo que no se explayarían en enumerar las razones que apoyaban la solicitud de rebaja de franquicias ni las utilidades que traería para el país una ley protectora de las artes y la industria, por dos razones: la primera, que por medio de su "ilustrado patriotismo" los representantes a la Cámara podrían elaborar una explicación del grado de afectación de la rebaja de franquicias sobre la industria nacional; la segunda, porque ya habían argumentado suficientemente sobre el particular autores nacionales y extranjeros conocidos por todos (es decir por artesanos y representantes) como SMYT, GIBBON, NECKAR, UMBOLT Y CALDAS. Así las cosas, a pesar de no haber demostrado con hechos los efectos de la competencia extranjera, afirman que si se hace un cálculo de cómo están las artes y el estado que debieran tener, se hallará sin duda que tienen un atraso con respecto a la época.⁸

7. "Archivo Legislativo Del Congreso. Informes De Comisión. 1836. VIII". Archivo General de la Nación (AGN), Sección República, t. 160, ff. 156r-v; 157r; 158r-v y 159r.

8. "Archivo Legislativo Del Congreso. Informes De Comisión. 1836. VIII". AGN, Sección República, t. 160, ff. 156r-v; 157r, 158r-v y 159r.

Por otra parte, la petición de los artesanos a la Cámara de Representantes se centra en pedir la imposición de derechos de aduanas a los elaborados y frutos extranjeros que perjudiquen las industrias de los granadinos; esto garantizará la inserción de las artes nacionales en el mercado de manera exitosa, cortando así de raíz los vicios que a cada una de ellas abrumba. Otro efecto, si esto se aprueba, es que los artesanos darán más trabajo a otros y podrán ayudar a los gobernantes a alcanzar el progreso general de las artes que habían prometido los gobernantes a los neogranadinos desde 1810.⁹

Ahora bien, el punto a tratar en este escrito es el examen de la consistencia del argumento, antes reseñado, de solicitud, por parte de los artesanos, de proteccionismo para mejorar la producción artesanal; examen que desarrollaré bajo estas dos cuestiones:

- a) ¿Cuáles eran los gravámenes a los que estaban sometidos los productos importados en esta época?.
- b) ¿Cómo influyó la infraestructura de transportes en el ingreso de productos extranjeros al centro del país?.

2. Las aduanas de la Nueva Granada

La economía Neogranadina de la época posterior a la independencia no tuvo un gran desarrollo, comparada con el contexto latinoamericano; la Nueva Granada pertenecía a las que Bushnell llama "economías de segundo orden del sistema colonial del siglo XVIII"¹⁰, es decir, la Nueva Granada no era una de las regiones más ricas de las colonias hispanoamericanas y, sin embargo, el oro constituía el grueso de las exportaciones al extranjero, situación que se mantuvo hasta mediados del siglo XIX.¹¹ Por supuesto, es importante indicar que esta caracterización de la economía neogranadina toma como punto de partida el pasado colonial, que, como lo hemos indicado,

9. "Archivo Legislativo Del Congreso. Informes De Comisión. 1836. VIII". AGN, Sección República, t. 160, ff. 156r-v; 157r, 158r-v y 159r.

10. David Bushnell, *El Régimen de Santander en la Gran Colombia* (Bogotá: El Ancora Editores, 1985), 19.

11. Según Ocampo, el oro representaba el 74% de las exportaciones colombianas entre 1835 y 1839. José Antonio Ocampo, "El Sector Externo de la Economía Colombiana en el siglo XIX", en *Economía Colombiana del siglo XIX*, eds. Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (Bogotá: FCE/Banco de la República, 2010), 202.

no cambió en lo que a la vocación minera de las exportaciones se refiere.¹² Sin embargo, en lo que a la política arancelaria respecta, la república de Colombia, entre 1821 y 1830, conocida historiográficamente como la Gran Colombia, redujo los impuestos a las importaciones en comparación con el periodo colonial.

En la época colonial, el mercantilismo español obligó a que todo el comercio que se dirigía a las colonias pasara por los puertos españoles e impuso un derecho de importación para todo género extranjero, que equivalía al 36.5%, y un 7% al ser re-exportados dichos géneros a las colonias americanas. Lo que se hizo en el periodo republicano, posterior a la Batalla de Boyacá, fue unificar los distintos aranceles españoles en un solo impuesto que oscilaba entre 15% y 35% para los productos extranjeros que ingresaban al territorio.¹³ Pero los importadores criticaron este gravamen por excesivo, lo que llevó al Congreso a sustituir este arancel por los derechos *ad valorem*. Así las cosas, teniendo en cuenta que estos derechos *ad valorem*, se cobraban sobre la base de las facturas, la posibilidad de fraude aumentó¹⁴ y en la práctica todos los impuestos a la importación quedaron en un 3% en general.¹⁵

Según el Secretario de Hacienda José María del Castillo y Rada, las aduanas entre 1825 y hasta 1827 eran, a pesar de los inconvenientes señalados, la fuente de impuestos más productiva, justamente porque los derechos moderados eran la base del éxito de esta medida.¹⁶ Por otra parte, el estado contaba con el diezmo, los estancos y las contribuciones directas que, según el Secretario, solucionarían el problema de déficit fiscal de la naciente República.

Pero el optimismo de del Castillo y Rada contrastaba abiertamente con la realidad, y el mismo General Francisco de Paula Santander como presidente en ejercicio insistía ante el Congreso en la reglamentación de nuevos impuestos para solucionar el déficit

12. Otra exportación que también se conservó en sus rasgos coloniales fue la de algodón de la región de Santander y algunos distritos de Boyacá, que equivalían a un 4.8% entre 1835 y 1839. José Antonio Ocampo, "El Sector externo", 203.

13. La oscilación se daba según la naturaleza del artículo. David Bushnell, *El Régimen de Santander*, 105.

14. El Secretario de Hacienda José María Castillo y Rada sostuvo que el contrabando podía equivaler a un 60% del comercio total de importación. *La Gaceta de Colombia*, 18 de marzo de 1827.

15. *La Gaceta de Colombia*, 18 de marzo de 1827.

16. Esta tendencia general se mantuvo en el periodo comprendido entre 1819 y 1830. José Joaquín Pinto, "Finanzas de la República de Colombia, 1819-1830", en *Propuestas y Debates en Historia Económica*, eds. Óscar Rodríguez Salazar y Decsi Arévalo (Bogotá: Centro de Investigaciones para el desarrollo CID, 2012), 289-340.

fiscal, que según sus cálculos, para toda la Gran Colombia, equivalía a cuatro millones de pesos.¹⁷ Como un agravante de esta situación, los gastos del estado iban en aumento como consecuencia de la financiación de la creciente burocracia estatal, los gastos de la guerra y, por supuesto, las obligaciones de deuda tanto externa como interna.

Esta situación no cambió mucho a inicios de 1830, cuando la Nueva Granada, ahora separada de la antigua capitania de Venezuela y de la antigua presidencia de Quito, tuvo que soportar un déficit fiscal fruto de la asignación del 50% del endeudamiento externo de la antigua Gran Colombia.¹⁸ Nueva Granada mantuvo la tributación del periodo grancolombiano sin mayores modificaciones, pero lo que alivió la agobiante situación fiscal fue la reducción del gasto militar, aspecto importante si se toma en cuenta que antes de 1832 este absorbía más de la mitad de las finanzas públicas.¹⁹

En cuanto a los ingresos, la Nueva Granada los obtuvo de las rentas tradicionales de los estancos (tabaco, aguardiente, salinas y pólvora), de las aduanas, los diezmos y el papel sellado. Si se revisan las rentas del Estado, por ejemplo, con base en las cifras presentadas por Roberto Junguito²⁰, las aduanas ocupan casi un tercio de las rentas entre 1831 hasta 1836, por lo cual se podría inferir que las aduanas cumplían un importante papel fiscal. Este periodo en general se puede calificar como proteccionista por necesidades fiscales.

Pero no faltaron los argumentos proteccionistas que esbozaban como motivo el fomento de la industria nacional y, de hecho, las diferencias en cuanto al pago de derechos de importación se hicieron de acuerdo con la discriminación de insumos necesarios para las manufacturas nacionales y para los bienes elaborados que competían con la producción nacional. En resumen, la legislación de aduanas se refería específicamente a mantener la tendencia general de impuestos *ad valorem* de importaciones, equivalente a un 35%, y una tarifa diferencial si los productos venían en barco nacional o en extranjero, pagando este último un 5% más al entrar al país.²¹

17. Roberto Junguito, "Las Finanzas Públicas en el siglo XIX", en *Economía Colombiana del siglo XIX*, eds. Meisel Roca y María Teresa Ramírez (Bogotá: FCE/Banco de la República, 2010), 41-127.

18. En 1824, la Gran Colombia solicitó al gobierno británico el equivalente a \$44 129 000, al separarse la Gran Colombia la distribución de las obligaciones de deuda se hizo sobre la base del número de habitantes de cada territorio, quedando la Nueva Granada con el 50% de la deuda, pues la mitad de la población del antiguo territorio era neogranadino.

19. Roberto Junguito, *Las Finanzas Públicas*, 54

20. Roberto Junguito. *Las Finanzas Públicas*, 54.

21. "Decreto De 31 De Mayo De 1832", en: *Colección De Las Leyes Dadas Por La Convención Constituyente*

3. El proteccionismo aduanero de Francisco de Paula Santander

Cuando se examinan los argumentos del presidente de la República Francisco de Paula Santander (1832-1837), es notoria su claridad con respecto al uso de las aduanas, pues, según lo señala él mismo, estas podrían tener dos objetos: proteger la industria nacional o proveer los gastos públicos; y, según su opinión, circunstancialmente la Nueva Granada tendría que adoptar las dos. ¿Cómo entiende Santander esta particular relación? ¿Cómo es posible desarrollarla? Santander demostrará que lo que debe hacer el gobierno es favorecer los productos nacionales que podrían ser altamente competitivos con el exterior, rebajando sus derechos de salida por los puertos colombianos,²² y favorecer con un aumento de aranceles las nacientes manufacturas y otros productos que proveen el consumo interno.²³ ¿A qué manufacturas se refiere Santander? A los textiles, en especial a los de consumo interno, o sea a todos los elaborados de manta socorrana, la más importante industria fabril.²⁴ Un testimonio literario que demuestra esta defensa de la industria neogranadina lo da Próspero Pereira Gamba, quien indica que el mismo Santander obligó a los estudiantes bartolinos a vestir calzones de manta socorrana para proteger la industria nacional.²⁵

Otra forma de examinar no solo el pensamiento de Santander sino también su obra de gobierno son las legislaciones de aduanas, que fueron dos: La Ley del 13 de junio de 1833²⁶ y la del 5 de junio de 1834. A continuación las analizaré para fijar algunas conclusiones con respecto al proteccionismo de Santander.

Del Estado De La Nueva Granada. En Las Sesiones De Los Años 1831 Y 1832 (Bogotá: Tipografía Del Gobierno, Por J.A. Cualla), 56.

22. Santander consideró de vital importancia negociar con Estados Unidos, ya que la Nueva Granada exportaría productos agrícolas que darían ganancias, y a la vez la Nueva Granada soportaría su comercio dando ganancias a Estados Unidos a través del uso de su flota marítima. Mensaje del Presidente de la República de La Nueva Granada al Congreso de 1836.

23. *Gaceta de La Nueva Granada*, 8 de marzo de 1835.

24. *Gaceta de la Nueva Granada*, 5 de marzo de 1837.

25. "Entramos los estudiantes en tropel, con capote de calamaco verde puesto sobre el chaleco, sombreros cubanos, botines de soche, corbata de pañuelo de rabo de gallo, calzones de manta socorrana (que, entre paréntesis, nos hacían usar para proteger la industria del país)". Próspero Pereira Gamba, *Los Amores De Un Estudiante: novela de costumbres nacionales, sacada de un precioso manuscrito neivano* (Bogotá: imprenta de Echavarría Hermanos, 1865). Impresa por primera vez en el periódico *El vapor*, Honda, 15.

26. Todo lo referente a esta ley se encuentra en *Colección De Las Leyes I Decretos Dados Por El Primer Congreso Constitucional De La Nueva Granada En El Año 1833* (Bogotá: Imp. José A Cualla), 102.

La de 1833, fue publicada en junio, pero entraría en vigencia en octubre²⁷ de ese año, y tuvo en cuenta los dos propósitos que ya expresaba Santander: la preocupación por fomentar la industria del país y el dar mayores rendimientos de las aduanas teniendo en cuenta que son una importante entrada fiscal; y la de 1834, que entró en vigencia el 1 de noviembre de ese año, fue aún más radical en estos propósitos si se le compara con la de 1833.

Las dos leyes mantuvieron lo siguiente: en cuanto a los derechos de tonelada, se diferencia entre los que pagan los buques nacionales y los extranjeros, señalando una ventaja para los buques nacionales; así, para 1833 esta diferencia era de un 40% más para el extranjero, y para 1834 un 50% más.²⁸ En cuanto al cabotaje, es decir, el intercambio entre puertos nacionales, no se pagaba derecho de tonelada en ninguna de las dos legislaciones; lo mismo pasó con el cobro de la tonelada para barcos pequeños, pues hasta 20 toneladas no pagaban este derecho, valga decir que la mayoría de barcos nacionales eran de este tipo.

Sin duda la legislación de aduanas de 1834 facilita el comercio, por lo menos en lo que a derechos de tonelada respecta, ya que bajó el monto del derecho de tonelada y lo discriminó por peso, es decir, había límites de tonelaje y de acuerdo con su aumento aumentaba el impuesto, caso contrario a 1833, cuando no se discriminaba el peso, entonces el derecho de tonelada siempre era el mismo. Importante tener en cuenta que a pesar de discriminar este gravamen según el peso, nunca llegó a alcanzar el monto de 1833, es decir, el impuesto único de 1833 siempre fue más alto que el derecho de tonelada pagado por las embarcaciones de mayor peso en la legislación de 1834. Así las cosas, la ley de aduanas de 1834 se puede considerar, por lo menos en lo que a derechos de tonelada respecta, como la legislación más proactiva del comercio.

Por otra parte, hay que considerar que las dos legislaciones mantuvieron la diferencia barco nacional y barco extranjero, lo mismo que el no cobro de la tonelada entre puertos nacionales, lo cual induce a pensar que es muy significativa esta diferenciación nacional-extranjero: los barcos extranjeros tendrían probablemente una mayor capacidad económica por lo que había que proteger al importador nacional;

27. *Colección de las Leyes*, 198.

28. Por tonelada se paga en 1833 8 reales en barco nacional y 12 reales en extranjero; en 1834 se paga 4 reales por tonelada en nacional y 8 reales por tonelada en extranjero; no obstante, en 1834 baja el monto del derecho de tonelada en general.

parece entonces que se quiere beneficiar a una clase comerciante que es la que domina los barcos nacionales. Igualmente, en la legislación de aduanas, se facilitará progresivamente la traída de insumos para hacer barcos en el país, bajando sus aranceles en un 3% en la legislación de 1834,²⁹ lo que pone una clara preferencia por los buques nacionales y el impulso al comercio marítimo nacional.

Otro gravamen que hay que tener en cuenta son los Derechos de Importación. Estos se cobraron de dos formas: la primera, porcentualmente sobre el monto de las mercaderías expresado en las facturas incrementadas en un 20%; y la segunda (al parecer como una corrección a los inconvenientes generados por la primera forma de cobro) consistía en fijar un monto específico sobre algunas mercaderías, es decir, estimando sobre ellas un derecho fijo. Pero, al parecer, la primera forma generó problemas en la estimación de los montos en diferentes puertos, pues en cada factura se declaraba siempre un precio distinto, razón por la cual el gobierno optó por establecer, en el decreto de 21 de enero de 1835, una tabla específica de precios que estandarizaba el monto de los diferentes géneros, es decir adoptó, la segunda forma de cobro.³⁰

Igualmente, las dos legislaciones establecieron la diferenciación entre los productos manufacturados y no manufacturados; pero para 1834 se establecen seis tipos de productos, gravados con porcentajes diferentes, mientras que para 1833, solo se hacía la distinción de porcentaje entre productos hechos y no hechos.³¹

En general, los aranceles de 1834 no exceden en porcentaje a los de 1833, ni siquiera considerando los géneros que más pagaban³²; pero no se puede afirmar que

29. Los insumos considerados acá son las jarcias, cables, brea, alquitrán, aparejos, cordajes, tipos vigentes en las dos legislaciones; para 1834 se incluyeron las anclas, las cadenas, las lonas para vela, clavazón de fierro y cobre para hacer buques y embarcaciones menores, que pasaron de pagar un 20% en 1833 a pagar un 12% en 1834, en barco nacional, y de un 25% a un 17% en barco extranjero.

30. Francisco Soto, Secretario del Despacho de Hacienda, "Arancel En Que Se Estima El Precio De Los Efectos O Mercaderías Que Se Importen Por Las Aduanas De Los Puertos Marítimos Secos O De Rio De La República De La Nueva Granada, Para El Cobro De Los Derechos De Importación I De Alcabala En Su Caso", Bogotá: 16 de junio de 1835.

31. En 1833 los productos no elaborados se consignaron con arancel específico de un 15%, y eran 15, de los cuales 5 eran insumos para barcos, 3 para la fabricación de ropa, mientras el resto era: papel, medicinas, hojas de lata, piedras preciosas, relojes y herramientas para artes y oficios. Los productos elaborados fueron 14 y pagaron el arancel más alto, un 30%. A pesar de las especificaciones, solo se habían discriminado 29 tipos de productos, y en el genérico de los restantes, fueran elaborados o no, se encontraban todos los demás: estos pagaban un 20% (si vienen en barco nacional) y un 25% (si vienen en barco extranjero).

32. El máximo monto de una mercadería en 1833 era 30% y en 1834, 27%.

la de 1833 sea más proteccionista que la de 1834 y, por ende, más promotora de la industria nacional, ya que en 1834 se hace una importante rebaja a los insumos que sirven para elaborar manufacturas nacionales; incluso podemos hablar en este sentido de una mayor consideración a los bienes elaborados en el país, los cuales se podían ver beneficiados con la baja de aranceles para algunas maquinarias e insumos. Este fue el caso de los insumos, para hacer u operar barcos nacionales, como las jarcias, cordajes, brea, alquitrán, que bajaron de un 15% a un 12%³³; y la rebaja de los aranceles para otros insumos nuevos como las lonas para vela, las anclas y cadenas para buques, el clavazón de fierro y cobre para hacer buques y embarcaciones menores que pasaron de un 20% a un 12%.

El mismo efecto benéfico para la industria nacional tuvo el arancel selectivo de 1834 sobre los insumos que fueron importantes para el trabajo de los sastres, por ejemplo: los velos³⁴, los chales, los trajes de olán de batista³⁵, el olán clarín³⁶, los encajes de seda y lino, los galones de oro y plata, las telas de algodón, las telas de lino, la lana, la seda y el estambre, así como la mercería³⁷. En cuanto a los insumos para el trabajo de otros oficios, igualmente beneficiados se encontraban los que servían a la carpintería como los artefactos de quincallería³⁸. Pero no solo los insumos son considerados como importantes a la hora de reducir el arancel, también se encuentran las herramientas de artes y oficios que bajaron un 3% su arancel, con un especial énfasis en las máquinas de uso del artesano extranjero que se dejaron sin impuesto.

Para 1834, los productos elaborados en el extranjero que podían competir con los nacionales, quedaron grabados con derechos específicos, como en 1833; vale la pena advertir que los gravámenes son similares (ver anexo cuadro 1). Para 1834, po-

33. En barco extranjero es necesario incrementar un 5%; esta consideración siempre ha de tenerse en cuenta, y para fines prácticos este escrito ya no la considerará en las explicaciones futuras; pero el lector debe dar por sentado que todo precio que se relacione aquí debe incrementarse en un 5% si viene en barco extranjero. Esto se aplica en el análisis de casos específicos, pero como en este escrito no se aborda ningún caso específico de importaciones nacionales en ningún puerto, he decidido omitir esta consideración.

34. Bajó un 8% de 1833 a 1834.

35. Que bajó un 3% de 1833 a 1834.

36. De aquí en adelante todos los productos bajaron un 8% de 1833 a 1834.

37. Que incluye todos los insumos elaborados para confeccionar trajes: hombreras, broches, botones, remaches, bajaron un 2%.

38. Cerrojos, candados y chapas, que bajaron de 1883 a 1834 un 2%.

demos considerar que las mercaderías que más podían afectar a los ebanistas como los muebles de casa, habían sido gravadas en un 27%, mientras que en 1833, solo tenían un gravamen de 20%. Además, en 1834, se incluyeron 31 productos con gravamen específico que no habían sido considerados en 1833. Hubo dos casos en 1834 que bajaron el monto del arancel: las camisas finas hechas y las botas y medias botas. El caso del algodón fue tal vez uno de los más significativos, pues fue bajando progresivamente: en 1833 se encontraba en un 20%, para 1834 pasó a un 12%, pero el algodón producido dentro del país estaba eximido de impuesto.

Tal como se ha analizado desde las dos legislaciones arancelarias de 1833 y 1834, el proteccionismo fue ganando en especificidad a partir de las necesidades de los artesanos domésticos, pues la legislación de 1834 tiene una mayor discriminación en lo que a insumos se refiere.³⁹ En cuanto a los productos elaborados, que parecen ser el centro de la discusión, estos se mantuvieron en general, como los ya establecidos en 1833, con un importante énfasis en la incorporación específica de un mayor número de productos elaborados, ya que se incluyeron 31 productos más para 1834, lo cual nos induciría a pensar que, por lo menos en lo que a legislación respecta, la Ley del 5 de junio de 1834, afectaría a los artesanos en menor grado que la de 1833.

Por supuesto, queda la duda entonces de si la reclamación que hicieron los artesanos en 1836, tenía algún sentido, pues la ley de 1834, que es la directamente criticada en la petición artesanal, al ser comparada con la de 1833, es, si se quiere, más proteccionista contra los géneros extranjeros, lo cual dejaría sin lugar el argumento artesanal en lo que a la legislación corresponde.

4. Los transportes y las importaciones: traer un producto a Bogotá

Los puertos de importación existentes en la Nueva Granada fueron, por la cos-

39. De hecho, para 1834 lo que se pretendía corregir con respecto a 1833 eran los gravámenes de productos como la harina, en especial porque sus impuestos eran demasiado altos, situación que afectaba en especial a las provincias de la costa que no eran cultivadoras. Para 1834 Francisco Soto, como secretario de hacienda, sugirió que debía aprobarse un derecho distinto para cada producto y cada provincia. Francisco Soto, *Exposición que hace al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1834, El Secretario de estado en el despacho de hacienda sobre los negocios de su departamento* (Bogotá: Imprenta de B. Espinosa, por José Ayarza), 18.

ta Atlántica: Cartagena⁴⁰, Santa Marta⁴¹, Barranquilla⁴², Riohacha; y por la costa Pa-

40. El Puerto de Cartagena comenzó a funcionar desde la conquista española del siglo XVI, básicamente por su condición natural de Bahía. En el siglo XVI se sugiere a la corona comenzar a construir los muelles que harían de Cartagena el principal puerto de tráfico de mercancías hacia la Nueva Granada; actividad que requería mejorar la comunicación entre Cartagena y el río Magdalena la cual funcionaba con un sistema de caminos de herradura, entre los cuales el principal era el camino por Malambo; luego se hace la adecuación del Canal del Dique en 1582, por donde solo pasaban canoas y champanes; para 1650 se amplía la obra y la municipalidad se beneficia de los réditos de la concesión. Pero la falta de mantenimiento de esta vía hizo que en la concesión el gobierno nacional, independiente ya de la dominación española, considerara de nuevo su mejoramiento como un asunto central a la hora de hablar de la navegación por el Magdalena. La concesión exclusiva de la navegación por el Magdalena fue entregada al empresario alemán Elbers desde 1824; este se comprometía a mejorar el canal, pero la municipalidad de Cartagena se negaba a entregar a Elbers el impuesto del dique cobrado por esta para el mantenimiento del Canal. Esta diferencia entre el empresario privado y la municipalidad no la pudo solucionar ni siquiera Bolívar como presidente, pues no hubo manera de someter a la municipalidad a la petición del presidente; esto llevó al cierre del canal por cerca de dos años, entre 1828 y 1830, y el transporte de mercancías desde Cartagena hacia el Magdalena decayó a tal punto que los puertos más importantes terminaron siendo Santa Marta y Barranquilla.

41. Al igual que Cartagena, la condición natural de Santa Marta la habilitó como puerto, pero el constante ataque por parte de corsarios y piratas ingleses en el siglo XVII obligó a la corona española a sacarla de las rutas de navegación oficiales, con lo cual decayó como puerto oficial. Por ello, el comercio ilícito fue una de las modalidades del desarrollo de Santa Marta casi hasta el siglo XVIII, pues los intentos de fortificarla por parte de la corona fracasaron; además de esto, hay que agregar que Cartagena era la ciudad fuerte por excelencia. Solo a la llegada de la monarquía Borbona se hizo efectivo el fortalecimiento de los fuertes de san Fernando, san Antonio e isla del Morro. Con esto se reactivó Santa Marta como Puerto, pero al llegar la independencia este proceso se estancó. Durante la independencia Santa Marta volvería a ser Puerto obligado de nuevo, pero no en razón a la preocupación del gobierno central, sino porque Cartagena perdía poderío por estar involucrada en el proceso de independencia y convertirse en campo de batalla de la independencia. Santa Marta entonces se convertía en Puerto comercial de contrabando fruto de este azar. Ya en la República, establecida después de la reconquista, el gobierno central de Simón Bolívar intentó revivir a Santa Marta como puerto oficial, y en la concesión de navegación exclusiva por el Magdalena otorgada a Elbers existía un compromiso de mejorar los caminos de la ciénaga hacia el Magdalena, asunto que excedía las fuerzas y el capital de Elbers, por lo que el proyecto no se llevó a cabo. De hecho, Santa Marta desde 1828 hasta 1839 era descrito por Augusto Le Moyne como un puerto de comercio insignificante: "El movimiento de navegación del puerto estaba reducido, lo comprobé con los documentos oficiales del año 1828, a la entrada y salida de una docena de buques extranjeros de bandera norteamericana, inglesa o francesa. El total de las exportaciones y de las importaciones se elevaba a lo sumo a unos doce millones de francos y los beneficios de la comisión se repartían entre ocho negociantes, dos franceses, dos norteamericanos, un inglés y tres criollos". Augusto Le Moyne, *Viaje y estancia en la Nueva Granada* (Bogotá: Biblioteca Schering Corporation, Ediciones Guadalupe Limitada, 1969), 20.

42. Se hizo Puerto en 1620.

cífica: Buenaventura⁴³ y Tumaco⁴⁴, que funcionaron entre 1830 y 1910. Cúcuta fue básicamente un puerto seco, así que los puertos serán básicamente los mismos que tenemos en la actualidad, exceptuando Riohacha⁴⁵. Además de los puertos que funcionaban entre 1830-1836, hay que tener en cuenta que los que están directamente relacionados con Bogotá, son aquellos que tenían comunicación con el río Magdalena, condición que cumplían Cartagena y Santa Marta. Pero en ambos puertos se requería adecuar las condiciones naturales de estas dos Bahías, por lo cual el nascente gobierno de la República debía iniciar tal empresa, pero ante la escasez de recursos el estado central decidió entregar la concesión al empresario alemán Juan Bernardo Elbers. Así se firmó la concesión de la navegación por el Magdalena en 1823, que fue otorgada como monopolio a Elbers hasta 1843, pero que tuvo que ser retirado por parte del gobierno en 1837.⁴⁶ El monopolio de la navegación a vapor concedido a Elbers, le exigía comenzar a prestar el servicio desde 1824 poniendo cuantos barcos fueran necesarios para suplir las necesidades de navegación en el país; además se comprometía a abrir un canal de acceso al puerto de Cartagena, mejorar los canales que iban del río hacia Santa Marta y construir una carretera comunicando al Magdalena con Bogotá. Semejante empresa parecería imposible, tanto hoy como en aquella época, y fue así como Elbers comenzó a tener problemas con el cumplimiento de lo establecido en el contrato. Para 1824 Elbers había traído un barco, el *Fidelidad*, que no era suficiente para las necesidades de navegación. Luego, en 1825 mandó traer de Estados Unidos otros dos, el *Bolívar* y el *Santander*, que por su tamaño tuvieron serias dificultades para pasar por la parte media del Magdalena; finalmente, terminaron encallando, lo que ocasionó casi la ruina de la Empresa de Elbers. Esto hizo que Bolívar mismo rescindiera el contrato en 1829.

43. Fundado en 1539.

44. Que era usado como puerto desde tiempos de la conquista por Pizarro y Almagro, básicamente para extraer el oro de Barbaças.

45. Gabriel Henao Rendón y Jaime Alberto Henao, "Desarrollo y Transformación de los Puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales", *Revista Educación y Humanismo* n.º 17 (noviembre de 2009): 97-105.

46. Francisco de Paula Santander. "Decreto continuando a Juan Bernardo Elbers en el privilegio de la navegación del Magdalena, por buques de vapor", en *Colección de leyes y decretos expedidos por el congreso constitucional* (Bogotá: 26 de mayo de 1834, Imp. Cualla, 1835).

Pero tras la muerte del libertador en 1830, Elbers puso una queja ante la corte Suprema de Justicia, por lo cual se le restituyó el privilegio. Para superar las dificultades de navegación, en especial porque el país no podía ser recorrido por barcos de gran calado, hizo construir uno más pequeño en Barranquilla, el *Susana*, que fue terminado en marzo de 1837; pero ya para Enero de 1837, el privilegio de la navegación le había sido quitado, ya que el *Magdalena* estuvo sin navegación a vapor por cerca de tres años entre 1834 y 1837. Retirada la concesión a Elbers, él trató de reclamar ante el Congreso, pero el presidente José Ignacio de Márquez obstaculizó la decisión de este de devolver el monopolio a Elbers, con lo cual regresó la posibilidad de la libre competencia para la navegación a vapor por el *Magdalena*. Fue así como Francisco Montoya empezó a traer barcos y creó la compañía naviera Anglo-Granadina, propiedad de Montoya y varios socios ingleses, que comenzó a trabajar con un único barco llamado *La Unión*. Pero con la Guerra de 1841 el gobierno nacional expropió el barco, que luego fue atacado por los rebeldes con una bala de cañón, lo cual lo inutilizó para siempre. El país pasaría otra vez un periodo de seis años sin navegación a vapor.⁴⁷

En este sentido, puedo afirmar que la traída de productos a Bogotá, en el periodo considerado en este trabajo 1833-1837, fue posible por el trabajo de bongos y champanes, es decir, con el sistema colonial de navegación, que podía tardar de tres a cinco meses según la vicisitudes de un trayecto que se hacía desde Santa Marta a Mompox y luego hasta Honda, o de Cartagena a Honda. El trayecto debía ser completado por los tercios⁴⁸ y mulas que siguieron siendo la forma dominante para traer mercancías a Bogotá, porque los rápidos del río a la altura de Honda, ponían en riesgo las embarcaciones⁴⁹. Con todas estas vicisitudes es que se puede considerar que el proteccionismo en Bogotá podría ser un "proteccionismo natural"⁵⁰, dependiente de

47. Theodore Nichols, *Tres Puertos de Colombia* (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1973)

48. Es decir, los cargadores humanos, llamados de esta manera porque cargaban un tercio de los que cargaba una mula. Este tercio equivalía a 200 o 250, libras.

49. Infortunadamente dos embarcaciones de Elbers corrieron con esta suerte.

50. Proteccionismo natural es el nombre que Hermes Tovar le dio a este fenómeno. Muriel Laurent, *Contrabando en el siglo XIX en Colombia. Prácticas, resistencia y reproducción* (Bogotá: Uniandes CESO, 2008), 31. A estas dificultades también hace referencia Frank Safford a propósito de la traída de máquinas a Bogotá en 1837, por parte de Alejandro Osorio, José María Saiz, Felix Castro y Juan Antonio Marroquín para instalar una factoría de algodón con tecnología Europea, lo cual requirió una gran inversión de capital. La compañía cerró en 1850. Frank Safford, "Commerce and Enterprise in Central Colombia, 1821-1870" (Tesis de Doctorado en Filosofía, Columbia University, 1965), 170.

las dificultades estrictamente geográficas que suponía traer una mercancía al centro del país. En cuanto a los productos extranjeros que ingresaban a Bogotá, es necesario considerar que hasta que no se regularizó la navegación a vapor por el Magdalena, fácilmente un producto podía tardar tres meses en ingresar a Bogotá, pasando por supuesto por la trocha Honda-Bogotá, esta situación podía hasta doblar su precio.

En estas condiciones, la Nueva Granada, y dentro de ella Bogotá, que es el caso de nuestro interés, tenía pocas posibilidades de vincularse a la exportación o importación de productos: su aislamiento geográfico, la precariedad técnica de su agricultura⁵¹, la carencia de un producto de exportación y de vínculos con las otras regiones del país, hizo que la producción de la Sabana de Bogotá tuviera como destino principal a los habitantes de la región.⁵² Dichas condiciones harían de Bogotá una cuasi autarquía compuesta por una elite de grandes terratenientes y propietarios de latifundio improductivo, y un artesanado restringido a los privilegios que otorgaba un mercado que en cierto sentido ofrecía a los artesanos todas las ventajas que provienen de la no competencia.

5. Artesanos y productos importados

En cuanto a los productos importados de dicho periodo existe poca información. En este caso me baso en los resultados presentados por José Antonio Ocampo en su texto *Colombia y la Economía Mundial*. Allí Ocampo aclara que para el periodo comprendido entre 1832-1833 y 1835-1836, las importaciones totales del país se encontraban en un promedio de tres millones de pesos oro al año.⁵³ Dicha cifra refleja un estancamiento si se la compara con las de años posteriores que estuvieron por encima de los tres millones quinientos mil pesos al año.⁵⁴ La explicación que sugiere el autor para la baja en las importaciones es la baja en la producción aurífera en estos años y

51. Aunque se hicieron esfuerzos por tecnificar la agricultura, pronto fracasaron; según Safford, no por falta de iniciativa, sino justamente por los costos de transporte que impidieron la introducción de maquinaria agrícola más elaborada. Frank Safford, *El Ideal de lo Práctico. El Desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia* (Bogotá: Empresa Editorial Universidad Nacional y el Ancora Editores, 1989), 49.

52. *Constitucional de Cundinamarca*, 3 de marzo de 1833.

53. Cifra que coincide con el informe de Francisco Soto, para el año 1835.

54. José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial. 1830-1910* (Bogotá: Siglo XXI, 1984), 141.

las complicaciones que tuvo el país para reemplazar este producto por otro, situación que redujo las posibilidades de importar géneros extranjeros.

Cualitativamente, de los bienes importados el más significativo fue el algodón, que bajó su precio gracias a los avances técnicos de la revolución industrial. Esto significó un aumento de las importaciones reales de textiles de un 3.2% entre 1830 y 1850.⁵⁵ Hasta 1840 los textiles equivalían a las tres cuartas partes de las compras externas de país, un 81% aproximadamente, y entre ellos se incluían: el algodón, que equivalía a un 56% del total de los textiles, y le seguían el lino y el cáñamo (14%), la lana (6.5%), la seda (3.5%) y la ropa hecha (1.0%). De estas importaciones, un 50% provenían de Gran Bretaña.

Además, la importación de textiles que venía ya desde finales del siglo XVIII no afectaba a Santa Fe, puesto que la producción de telas se encontraba en Tunja y en Santander; por ello la sastrería como oficio se podía mantener como actividad artesanal sin verse afectada por la importación de telas,⁵⁶ pues el artesano también produjo ropa hecha con textiles extranjeros, en especial el paño inglés.

El restante 19% de las importaciones, para el periodo 1835-1844, fueron repartidas entre los alimentos (trigo principalmente), las bebidas (vino), las manufacturas de metal (chapas, visagras, etc.), productos químicos, vidrio, porcelana, cuero, papel. De estas mercaderías analizaré cuáles de ellas afectaron directamente a la artesanía.

En esta explicación, el lugar central lo tienen por supuesto los textiles, siendo como ya se dijo, entre un 80 y un 82% de las importaciones. Dicha situación de la importación de textiles que venía desde el siglo XVIII, se agudizó al inicio de la república; pero, ¿a quienes afectaba realmente esta importación? Se podría apuntar, como lo hace José Antonio Ocampo, que esto afectó al artesanado textil, pero ¿quiénes componen el artesanado textil?⁵⁷

Si analizamos la situación de la producción textil en la Nueva Granada desde finales del siglo XVIII, se puede afirmar que existía producción de algodón y lana. Dicha producción ya comenzaba a ser amenazada por la producción inglesa, pero lo

55. José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía*, 152.

56. López Rivera Edwin, *Circuitos mercantiles en la Ciudad de Santa Fe a finales de la época colonial*, <http://www.bdigital.unal.edu.co/2132/1/CircuitosMercantilesSantaFeFinalDef.pdf> (consultado el 23 de Junio de 2012), 10.

57. José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía*, 152.

que se produjo fue en realidad una especialización de la producción textil nacional para abastecer a las clases más pobres, mientras que los textiles, algodón y lana, provenientes de Inglaterra estaban destinados a vestir a las clases adineradas. La revolución industrial vino a agravar esta situación a inicios del siglo XIX, y afectó principalmente a los artesanos: tejedores e hilanderas⁵⁸ de Santander (Vélez, Socorro, San Gil y Girón), Boyacá y Pasto, pues Santafé era básicamente importador de telas tanto nacionales como extranjeras.⁵⁹

Aquí cabe resaltar que Bogotá, como capital, se convirtió en receptora principal de los bienes importados, como armas, loza, vestidos, medias y telas de seda. Estos bienes tenían una característica particular, eran bienes de lujo destinados a la clase alta principalmente. Esto no significa que las clases pobres no recibieran bienes importados, lo que sucede es que estos importados se referían principalmente al algodón y la lana; el resto de bienes se reservaban a las clases más adineradas. Parece ser que el consumo de "bienes ingleses", como fue llamado en su época, no era solo un asunto de necesidad, sino de ostentación y de lujo.⁶⁰

Lo que es más significativo aquí es que lo inglés de un producto no tenía que ver necesariamente con el origen de un vestido, o de un traje elegante, sino que, si el paño era inglés, podía ser entregado a un artesano nacional, es decir, a un sastre nacional, que por el solo hecho de confeccionar con paño inglés hacía un traje inglés. Con esta afirmación trato de sostener que la traída de paño inglés no afectaba la producción artesanal o, por lo menos, no el trabajo de los sastres bogotanos.⁶¹ Otro factor importante es que, hacia 1837, los sastres comenzaron a vender ropa hecha del extranjero en sus almacenes, precisamente para capturar a esa clientela deseosa de bienes extranjeros.⁶²

58. Proveen la materia prima para que el tejedor haga la tela.

59. Pierre Raymond, "Santander, el algodón y los tejidos en el siglo XIX: Los Primeros intentos Fabriles", *Credencial Historia* (Bogotá: Banco de la República, 2011), <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/marzo2011/santander-algodon-tejidos-siglo-xix> (consultado el 5 de octubre de 2013).

60. Ana María Otero Cleves, "Jeneros de Gusto y Sobretodos ingleses. El impacto cultural de bienes de consumo ingleses por la clase alta bogotana del siglo XIX", *Historia Critica* n.º 38 (2009): 20-45.

61. Ana María Otero Cleves, "Jeneros de Gusto".

62. Ayda Martínez Carreño, "Sastres y modistas. *Notas alrededor de la historia del traje en Colombia*", *Boletín Cultural y Bibliográfico* Vol: XXVIII n.º 28 (1991), <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti5/bol28/bol28.htm> (consultado el 4 de julio de 2013).

Otros bienes importados como la loza y los muebles de madera no compitieron directamente con los bienes nacionales dedicados a proveer a las clases bajas, si se tiene en cuenta que, como lo afirma Pierre Raymond: "en Nueva Granada, tanto la escasa población urbana como las inmensas mayorías rurales se dedicaban, en tiempo parcial o completo, a la producción de los bienes de cotidiano uso: herramientas, ropa, calzados, sombreros, muebles, vajilla, cordelería, empaques, maletas, aperos, entre otros, que provenían de una multitud de talleres caseros"⁶³. La situación de las clases altas era distinta, allí los bienes importados satisfacían sus necesidades, incluso los bienes extranjeros podían llegar a ser tan costosos que empezaron a formar parte de los bienes más valiosos que se dejaban en los testamentos de las familias adineradas; pero al igual que en la sastrería podían existir en la carpintería y la ebanistería, productos hechos por artesanos nacionales pero con estilo inglés.⁶⁴

En general, podríamos afirmar que los artesanos arrastran en la primera etapa de la naciente Nueva Granada, 1830-1840, una herencia colonial en la que la competencia con el extranjero no era nueva ni causó la catástrofe que suele suponerse, ya que los sastres, los ebanistas, los carpinteros, aprendieron a "convivir" con los artefactos extranjeros, y en el caso de los sastres y los ebanistas incluso se beneficiaron de la imitación de estos géneros, pues dicha imitación, cuando no su aceptación completa en calidad de distribuidores, garantizaba el éxito en sus actividades.

Por otra parte, se va encontrando que en una economía pequeña como la de Bogotá, los artesanos servían a las clases adineradas, pues las clases bajas elaboraban sus propios productos en casa, desde la loza hasta la ropa y los muebles, con lo cual cabe suponer que los artesanos bogotanos basaron su sustento en un pilar: servir a las clases más pudientes; este carácter de fabricantes exclusivos los llevó a su vez a una defensa de los privilegios del oficio, es decir, una defensa gremial que mantuvo el privilegio de trabajar solo con la debida capacitación, basada en el secreto artesanal, aprendido en el sistema de talleres que garantizaba hacer productos nacionales tan buenos que parecieran extranjeros.⁶⁵ Este nicho de productos nacionales que parecie-

63. Pierre Raymond, "Santander, el algodón".

64. El testamento de Margarita de León, por su parte, relacionaba dos escritorios, uno hecho en Inglaterra con trabajo en bronce y el otro al estilo inglés. Citado por Ana María Otero Cleves, "Jeneros de Gusto": 12.

65. Rufino Cuervo, afirmaba en carta dirigida al Secretario de Hacienda, que le sería muy difícil precisar cuál artefacto merecería más protección en Bogotá, ya que en la capital han adelantado bastante las

ran extranjeros se podía mantener, en el caso bogotano, por las grandes dificultades de transporte que siguieron haciendo muy onerosa la traída de productos extranjeros al país, así que el gran competidor de los artesanos vino a ser en realidad la mejora de los transportes más que el libre cambio; y si tenemos en cuenta que dicha mejora vino a finales del siglo XIX, podemos explicar por qué la artesanía perduró hasta inicios del siglo XX.

Además de las dinámicas comerciales, he tenido en cuenta las legislaciones aduaneras de 1833 y 1834, que pretendieron proteger la industria nacional. Aquí revisaré de manera específica cómo esta legislación afectaba o no a la artesanía. Lo primero que presento es un cuadro comparativo de los bienes que pagaban aranceles y los gremios artesanos que podían ser afectados por ellos, este cuadro lo he elaborado con las legislaciones de 1833 y 1834.

6. Afectación artesanal por productos con arancel específico

Este cuadro comparativo fue elaborado por la autora según las legislaciones de aduanas del 13 de junio de 1833 y la del 5 de junio de 1834, especificando los productos que podrían constituir una amenaza para las artesanías nacionales. Este cuadro se organizó según los oficios que potencialmente resultarían afectados.

Tabla 1. Comparación aranceles Legislación de 1833 y 1834 con monto arancelario en reales

Artesanos afectados	Producto	Monto del arancel en reales	
		1833	1834
Zapateros	Zapatos de hombre y mujer	10	10
	Zapatos de niño	6	6
	Borcegal* adulto		16
	Borcegal niño		8
	Botas y medias botas	40	24

artes, se hacen muebles de exquisito gusto, buen calzado y vestidos elegantes. También aclara que si se deseara mayor progreso habría que aumentar el número de habitantes para aumentar el consumo. *Constitucional de Cundinamarca*, 3 de marzo de 1833.

* Son una especie de botas, para trabajo pesado.

Artisanos afectados	Producto	Monto del arancel en reales	
		1833	1834
Sastres	Camisas ordinarias hechas docena	96	96
	Camisas finas hechas	24	16
	Chalecos	10	10
	Chaquetas	20	
	Chaquetas de otro material		20
	Casacas	100	
	Chaquetas de paño o cachimir		32
	Casacas en oro	200	200
	Casacas bordadas en plata		200
	Calzones cortos y largos	10	
	Calzones de cualquier otra tela		15
	Calzones cortos o largos en paño, casimir o seda		24
	Capas y capones	100	
	Capas, capotones de paño o casimir o seda		150
	Capas o copones de otro material		15
	Cachuchas con vicera o sin ella		48
	Cachuchas sin bordado		30
	Levitas	125	
	Dormanes de oro y plata		150
	Dormanes bordados en seda		100
	Mantas o frsadas de 8 cuartas		3
	Trajes de niños sin bordar		24
Trajes de niños bordados		72	
Trajes hechos	144		
Talabarteros	Monturas	120	

Artisanos afectados	Producto	Monto del arancel en reales	
		1833	1834
Carpinteros y Ebanistas	Sillas	192	
	Mesas madera	3	64
	Camas sin colgadura	300	300
	Camas con colgadura	400	400
	Cómodas para ropa		200
	Cómodas con espejo o estante para libros		280
	Cómodas con escribanías de cualquier clase		240
	Aparadores para porcelana		64
	Aparadores de madera		200
	Escaparates	200	200
	Baules ordinarios con mercancías		8
	Baules ordinarios vacíos		16
	Baules finos vacíos		32
	Baules finos con mercancías		24
Herreros	Acero no manufacturado. Quintal		12
	Fierro en barra	8	8
	Cobre en galápagos quintal		32
	Cobre en láminas quintal		24
	Fierro en barra labrado	32	32
	Hojas de lata en lamina 225 hojas		8
Ceramistas	Batería de cocina de barro vidriado o sin vidriar	24	24

Inicialmente es necesario reiterar que la asignación de aranceles específicos por producto fue lo que garantizó la protección, pues con ello se evitó la costumbre de fijar los aranceles por porcentaje sobre el precio, que, como ya he indicado, era una forma de cobro muy poco protectora, ya que permitía la especulación en los precios y, por ende, la baja de aranceles, cuando no la evasión. Esta es una primera forma de entender el carácter proteccionista de ambas legislaciones. Comparando 1833 y 1834, otra característica es que en 1834 aumentaron en general el número de productos

de la lista de aranceles fijos, de 22 en 1833 a 43 en 1834, lo que, de entrada, la marca como una legislación más proteccionista y, siendo las dos del mismo gobierno, la tendencia iba en aumento.

Dentro de un análisis más detallado por oficios artesanales afectados, he tenido en cuenta tres tipos de variables: la que mantiene la tendencia en las dos legislaciones (*), las que serían medidas no proteccionistas (**) y las que indicarían un incremento de aranceles (***). Debe entenderse que la comparación es entre la ley de 1833 y la de 1834 y que lo que se indica con números es la cantidad de productos que tienen variaciones en el tipo de arancel, de allí se derivan los siguientes resultados.

Tabla 2. Comparación leyes arancelarias 1833 y 1834, midiendo afectación por oficios artesanales

OFICIO	SE MANTIENE (*)	BAJAN (**)	SE RETIRAN (**)	SE INCORPORAN (***)	SE PERFECCIONAN (***)	SUBEN (***)
Sastres	3	1	1	3	5	
Zapateros	2	1		2		
Talabarteros			1			
Carpinteros y Ebanistas	2		1	3		1
Herreros	2					
Ceramistas	1					

Dentro de los oficios, la legislación presta su atención a tres: sastres, Carpinteros y Ebanistas y Zapateros. Valga decir que estos oficios serán importantes dentro de las organizaciones artesanales.⁶⁶ En cuanto a los productos que afectarían a los sastres, hay dos casos en los que se terminó retirando el arancel de dos productos: las levitas y los trajes hechos; en el resto de productos, once en total, se mantuvo el arancel y de estos once productos fueron incorporadas tarifas de acuerdo al grado de elaboración en cinco tipos de ellos: los trajes, las capas, las chaquetas, las casacas y los calzones, con lo cual se logra identificar que se conoce la especificidad de ciertos elaborados y se fijan criterios para su tasación; esto solo emerge por un interés espe-

66. En el caso analizado de los firmantes de la petición de 1836 al gobierno, he identificado un sastre, Agustín Rodríguez, quien será miembro fundador de la Sociedad de Artesanos de 1847; y un zapatero, Francisco Vásquez Guevara, quien figura como miembro de la Sociedad de Artesanos en 1848.

cífico de afectar el oficio diferencialmente, frente a la competencia extranjera. En el caso de los zapateros se incorporaron los borcegaes y se bajó el arancel de las botas y medias botas, manteniéndose el arancel sobre los zapatos. En el caso de los carpinteros y ebanistas se pusieron impuestos a cómodas, aparadores y baúles, y se subió el arancel de las mesas, quitando totalmente el de las sillas. Como se verá, solo se retiraron dos aranceles en toda la legislación en lo que respecta a productos que afectarían a los artesanos: las sillas y las monturas; este último producto afectaría la producción de los talabarteros. Por lo demás, el proteccionismo se mantuvo y en algunos casos se perfeccionó, específicamente de acuerdo con las características de los elaborados. Es decir que en cuanto a la legislación esta se vuelve más específica, discrimina los tipos de productos, con lo que se pretende revisar el desarrollo de la industria artesanal.

Conclusiones

Cuando se analiza el papel del artesanado en el siglo XIX, se dan por sentadas unas premisas que hasta el momento no han sido revisadas de manera suficiente. Este trabajo pretende iniciar esta tarea comenzando por la primera petición artesanal, la del 10 de mayo de 1836. En ella se expresan por primera vez los artesanos bogotanos como gremio frente al gobierno nacional, solicitándole subir las franquicias de los puertos, pues –según ellos– es la competencia extranjera la que está acabando con la producción nacional. Este argumento es sustentado por los artesanos no en hechos concretos que tengan que ver con la efectiva decadencia de las artesanía como resultado de medidas librecambistas, sino que se justifica por lo que han argumentado teóricos como NECKAR, Umboldt, Caldas, SMYTH y Gibbon; así como, según los artesanos, no hay necesidad de explicar más, bastará con leer a los teóricos. Mi cuestionamiento es: ¿por qué ellos no hablaban de su propia situación y debían acudir a estas teorías para pedir un incremento de aranceles? Esto me llevó a revisar la legislación nacional, para analizar si era cierto que atentaba contra la producción nacional. Lo que he encontrado hasta ahora es que dicha legislación fijaba tasas arancelarias que iban aumentando progresivamente, lo que favorecía la situación de los artesanos.

Por otra parte, la recurrencia de los artesanos a teorías económicas parece interesante en la medida en que se suponen conocedores de las tendencias económicas del momento, ilustración que, huelga decir, es común entre ellos y los miembros de

la Cámara de representantes; lo que puede plantear más bien un debate de carácter ideológico entre dos facciones que se suponen idénticas en lo que a preparación y argumentación económica respecta; por esa razón, expresiones como: "dejamos al ilustrado patriotismo la argumentación de nuestras pretensiones", hacen suponer que es en el debate ideológico y no en la realidad concreta donde se encuentran los principales argumentos del conflicto entre los artesanos y el gobierno con respecto a las franquicias de los puertos.

Igualmente, pienso que el haber pasado esta petición hubiese requerido por lo menos una referencia a las legislaciones de aduanas vigentes, en especial porque se considera que aquí está el origen del problema del atraso en la producción nacional. En la realidad, en el caso de los artesanos bogotanos, pienso que ellos tenían no solo una legislación que se mostraba como favorecedora de las artesanías en este tiempo, sino que también tenían la ventaja del carácter casi inaccesible de las vías de comunicación hacia el centro del país, lo que generó el llamado "proteccionismo natural", que en el caso de Bogotá funcionó por lo menos hasta mediados del siglo XIX. Entonces la pregunta sería: ¿Qué llevó a los artesanos a presentar una petición, cuando no existía un problema real de competencia extranjera? Este asunto es ideológico y me propongo resolverlo por esta vía en un próximo escrito.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia. Sección República.

Archivo Legislativo Del Congreso. Informes de Comisión. 1836.

Periódicos

Gaceta de La Nueva Granada. 1835-1837.

La Gaceta de Colombia. 1827.

Libros

Colección De Las Leyes Dadas Por La Convención Constituyente Del Estado De La Nueva Granada. En Las Sesiones De Los Años 1831 Y 1832. Bogotá: Tipografía Del Gobierno, Por J.A. Cualla.

Colección De Las Leyes I Decretos Dados Por El Primer Congreso Constitucional De La Nueva Granada En El Año 1833. Bogotá: Imp. José A Cualla.

Constitucional de Cundinamarca, 1833.

Francisco de Paula Santander. "Decreto continuando a Juan Bernardo Elbers en el privilegio de la navegación del Magdalena, por buques de vapor". En *Colección de leyes y decretos expedidos por el congreso constitucional* (Bogotá: 26 de mayo de 1834, Imp. Cualla, 1835).

Mensaje del Presidente de la República de La Nueva Granada al Congreso del 1836.

Pereira Gamba, Prospero. *Los Amores De Un Estudiante. Novelas de costumbres nacionales. Sacada de un precioso manuscrito Neivano.* Bogotá: Imprenta de Echavarría Hermanos, 1865.

Soto, Francisco. *Exposición que hace al Congreso Constitucional de la Nueva Granada en 1834, El Secretario de estado en el despacho de hacienda sobre los negocios de su departamento.* Bogotá: Imprenta de B. Espinosa, por José Ayarza..

Fuentes secundarias

Bushnell, David. *El Régimen de Santander en la Gran Colombia.* Bogotá: El Ancora Editores, 1985.

Escobar, Carmen. *La Revolución Liberal y la protesta del artesanado.* Bogotá: Fundación Universitaria Autónoma de Colombia, 1990.

Gaviria Liévano, Enrique. *El Liberalismo y la Insurrección de Los Artesanos contra el Librecombio.* Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2002.

Guerra Villaboy, Sergio. *Los artesanos en la revolución Latinoamericana*. Bogotá: Fundación Universidad Central, 2000.

Junguito, Roberto. "Las Finanzas Públicas en el siglo XIX". En *Economía Colombiana del siglo XIX*, editado por Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez. Bogotá: FCE/Banco de la República, 2010.

Laurent, Muriel. *Contrabando en el siglo XIX en Colombia. Prácticas, resistencia y reproducción*. Bogotá: Uniandes CESO, 2008.

Le Moyne Augusto. *Viaje y Estancia en la Nueva Granada*. Bogotá: Biblioteca Schering Corporation, Ediciones Guadalupe Limitada, 1969.

Martínez Carreño, Ayda. "Sastres y modistas. Notas alrededor de la historia del traje en Colombia". *Boletín Cultural y Bibliográfico* Vol.: XXVIII n.º 28 (1991). <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti5/bol28/bol28.htm>

Nichols Theodore. *Tres Puertos de Colombia*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular. 1973.

Ocampo, José Antonio. "El Sector Externo de la Economía Colombiana en el siglo XIX". En *Economía Colombiana del siglo XIX*, editado por Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez. Bogotá: FCE/Banco de la República, 2010.

Ocampo, José Antonio. *Colombia y la Economía Mundial. 1830-1910*. Bogotá: Siglo XXI, 1984.

Otero Cleves, Ana María. "Jeneros de Gusto y Sobretodos ingleses. El impacto cultural de bienes de consumo ingleses por la clase alta bogotana del siglo XIX". *Historia Crítica* n.º 38 (2009): 20-45.

Pinto, José Joaquín. "Finanzas de la República de Colombia, 1819.1830". En *Propuestas y Debates en Historia Económica*, editado por Óscar Rodríguez Salazar y Decsi Arévalo. Bogotá: Centro de Investigaciones para el Desarrollo CID, 2012, 289-340.

Pierre, Raymond. "Santander, el algodón y los tejidos en el siglo XIX: Los Primeros intentos Fabriles". *Credencial Historia*. Bogotá: Banco de la República, 2011. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/marzo2011/santander-algodon-tejidos-siglo-xix>

Safford, Frank. "Commerce and enterprise in central Colombia, 1821-1870". Tesis de Doctorado en Filosofía, Columbia University, 1965.

Safford, Frank. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*. Bogotá: Empresa Editorial Universidad Nacional y el Ancora Editores, 1989.

Solano, Sergio Paolo. "El mundo del trabajo Urbano en el Caribe colombiano durante el siglo XIX". En *Historia Social del Caribe Colombiano*, editado por José Polo Acuña y Sergio Paolo Solano. Cartagena: La Carreta Editores, Universidad de Cartagena, 2011.

Sowell, David. *Artesanos y Política en Bogotá*. Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico-Editorial CLA, 2006.