

HISTORIA

Por: Manuel Arango Echeverri.

Imagen: Entrada al antiguo fuerte de Cartagena Por: Riou. Tomada de: <http://www.revistacredencial.com/>



LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE EN EL RIO MAGDALENA Desde el periodo colonial hasta 1886

Al referirnos a este tema debemos tener en consideración los antecedentes históricos que lo rodean. No es mi intención la de profundizar en el concepto jurídico de lo que este representa, pero si, esbozar someramente la forma y alcance del mismo en la navegación del río Magdalena.

Los conocimientos de embarque se remontan a la época medioeval. En las ordenanzas “*Ordonnance Maritime de Triani*” de 1003, se especificaba que cada Capitán debía llevar abordo un escribiente. También se mencionaba un libro de bitácora o de registro. Esta fue la primera indicación de que las mercancías transportadas se debían registrar. Hubo algunas otras referencias en Italia posteriormente en donde se especificaba que el Capitán o la tripulación no les estaba permitido embarcar o desembarcar mercancías sin que se informara al escribiente o registrador de ellas. Si por algunas circunstancias estas se perdían o dañaban, el Capitán estaba en la obligación de responder por ellas. Todos los registros estaban protegidos por la fuerza de Ley.

La verdadera forma que precede a la legislación moderna fue conceptualizada y reglamentada por las Ordenanzas de Bilbao¹ introducidas por el Rey Felipe V en 1737. Estas ordenanzas presentadas por la Junta de Señores Prior, Cónsules y Consiliarios, consta de 29 capítulos en los cuales se regla-



Ilustración 1.

mentó en forma clara el ordenamiento del Derecho Marítimo desde los nombramientos de funcionarios, pasando por administración, las averías, pago de las mismas y sus diferencias, la avería gruesa, las comisiones, letras de cambio, corredores de Lonjas y de Navío, fletamentos, naufragios, sus seguros y pólizas y específicamente en el capítulo XVIII, numeral XXXIV² donde se refiere al conocimiento de embarque como “*una obligación particular que un Capitán o Maestre de Navío otorga por medio de su firma a favor de un negociante, que ha cargado en su navío algunas mercaderías, y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento, o a su orden, o a la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse*”.

Se deduce de estas Ordenanzas, que la entrega de mercancías se hacía contra restitución del conocimiento de embarque, quedando este documento en manos del capitán, puesto que con tal acto concluía el destino de su libramiento. En la actualidad, debido a la velocidad del giro del comercio, los originales de los conocimientos o Bls (Bill of Lading, en inglés) quedan en poder de los bancos que financian el pago o de las aduanas por ser estas quien las libera previo pago de los impuestos respectivos. Incluso, la velocidad requerida por los nuevos mercados de servicio, ha obligado a implementar el sistema de contrata-



Ilustración 2.

ción por internet, “bajándolos” de la web y formalizando por este medio el transporte de mercadería, no efectuando entonces ninguna firma en su emisión, requisito exigido en muchos ordenamientos legales, para el nacimiento de derechos y obligaciones contractuales.



Ilustración 3.

RUTAS MARÍTIMAS:

Por supuesto que no podemos desligar el tema en sí de los conocimientos de embarque del vehículo portador de las mercancías, llámese galeón, balandra, patache, carabela, bajel, velero, vapor o simplemente buque como se dice en tiempos modernos.

Desde los tiempos de la colonia el comercio y navegación entre España y América se efectuaba a partir de la costa andaluza³, rumbo suroeste, hasta la costa de África, y de allí a las Canarias, carrera que se efectuaba entre 7 y 8 días. Desde Canarias la flota torcía al suroeste por espacio de 16 grados y luego aprovechando los vientos generales, continuaba en dirección oeste hasta alcanzar Isla Deseada, localizada alrededor de 8 kilómetros de la costa de Grande-Terre, la mitad oriental de la isla de Guadalupe u otra de las islas de las Antillas. En ocasiones se navegaba más al sur para entrar al Caribe por el llamado Pasaje de los Galeones (entre Trinidad y Tobago).

Fue la constancia de estos vientos del este noreste tan propicios para navegar a América como contrarios para los viajes de regreso a Europa, los que facilitaban la navegación hasta Deseada en veinticinco o treinta días. A partir de allí los galeones seguían un fácil rumbo su-

roeste al Cabo de la Vela y de allí a Cartagena para un viaje en total de 6 a 7 semanas desde la salida en España.

Para el viaje de regreso, la flota se reorganizaba en La Habana y de allí a través del canal de Bahamas, nordesteando entre los cabos de Virginia y las Bermudas, hasta cerca del paralelo 38, para recobrar los vientos septentrionales y continuar dirección este

hasta las Islas Azores, y finalmente hasta Sanlúcar de Barrameda.

El primer ejemplo que tenemos de un conocimiento de embarque de la época colonial lo observamos en la ilustración #1. Se refiere a la cobertura de un cargamento



Ilustración 4.

embarcado en el navío “María Reina del Mar” y fechado en Cádiz el 4 de enero de 1756⁴, con destino Cartagena de Indias. El documento en si reúne todos los requerimientos establecidos en cuanto a marcas, medidas, flete, documentos emitidos (*di tres conocimientos firmados de mi nombre, todos de un thenor, el uno cumplido, los otros no valen*), etc.

En las figuras # 2, # 3 y # 4⁵ podemos observar otros modelos utilizados en el siglo XVIII, en un formato más ágil, pero ajustándose a la misma legislación impartida por las Ordenanzas de Bilbao.

EL RIO MAGDALENA Y SU DESCUBRIMIENTO:

El río grande de la Magdalena fue descubierto por Rodrigo de Bastidas el 22 de marzo de 1501, según unos historiadores, o el 1° de abril del mismo año, según otros -por ser uno y otro día dedicados por el calendario católico a las advocaciones de dicha santa,-era

FUNDACIÓN NÁUTICA PESQUERA
"RAFAEL ESPINOSA GRAY"
 Carretera a Mamonal Km 5. Tel: (5) 668 58 82 Cel: 311 410 9450
 Visitenos en www.fundanautica.org
 Cartagena - Colombia
 Resol. DIMAR 0275/07 - Resol. Sec. Educ. 0170/09

llamado Kariguaña por los indígenas de la banda oriental del río⁶. Con Bastidas vino Juan de la Cosa, el piloto de Ojeda, por lo tanto conocedor de esos derroteros. Al llegar a las bocas del río, más tarde llamadas Boca de Ceniza por el color de sus aguas, estuvieron en gran peligro por el enorme oleaje y fuertes vientos, por lo que decidieron seguir de largo sin intentar su ingreso. Quedó pues establecido que existía un río caudaloso que delataba extensas tierras, tentadoras para la audacia y codicia de los aventureros. En 1520, García de Lerma envió varias expediciones, dos de las cuales trasegaron por las riveras del Magdalena. Para 1532, el piloto Rodrigo Liaño fue el primero en pasar la barra y adentrarse en el río.

Desde el siglo XVI fue preocupación de la Corona Española establecer la comunicación entre los dos océanos y a mediados del mismo intentó organizar la navegación por el Magdalena. En 1552 el Rey Carlos I dictó una Cedula Real dirigida al Oidor Melchor Pérez de Arteaga y a los gobiernos y justicias de Cartagena y Santa Marta para que organicen la navegación por el río y permitiéndole a los nativos bogar libremente en sus canoas y pagarles lo que estipulen por los transportes que efectuasen. En esta misma disposición autorizó a Francisco Gómez y a Hernando de Alcacer para que hagan construir barcas para la navegación. Siete años más tarde se sacó a licitación en Santa Fé dicha propuesta y se adjudicó a los proponentes. Este fue el primer contrato de navegación en el Río Magdalena.

Los aborígenes desde tiempos ancestrales navegaban por el río en piraguas fabricadas de troncos de árboles corpulentos, excavando a fuego y pulida con los instrumentos de la época.

En 1560 con la inventiva de Alonso de Olalla y Hernando Alcocer se construyeron los bongos, o champanes como se les conoció por muchísimo tiempo, los cua-



Ilustración 5.



Ilustración 6.



Ilustración 7.

les comenzaron a navegar en forma regular hacia 1564⁷. Un champán era un casco de madera reforzado con vigas longitudinales y transversales, calafateado con brea. Podría medir entre 13 y 20 metros de eslora y hasta 2.25 metros de manga. La parte central estaba cubierta por una toldilla semicilíndrica con estructura y costillar de guadua cubierto con hojas de

palma tejidas. Debajo de esta toldilla iban los pasajeros y la carga delicada. Se impulsaba con bogas que tenían una pértiga fuerte de 5 o 6 metros de largo que apoyaban a su hombro y al lecho del río recorriendo de proa a popa la toldilla y de esta forma lograr el avance de la embarcación. Ver figura # 5⁸. Se sobrecoge el ánimo pensar en la monotonía desesperante de los largos viajes que tenían que hacer este viaje. Uno, dos y hasta tres meses permanecía el viajero encorvado bajo la techumbre pajiza y dentro del reducido espacio del champán,

acosado por nubes de insectos y sin otro espectáculo que la tarea lenta y paciente de los bogas, sus cantos crudos y el grito triste con que acompañaban a ratos la faena. Los virreyes, los representantes del Monarca español, grandes señores, de peluca empolvada y casaca bordada de oro pasaron por la dura pena de la vida del champán. Este medio de

transporte se utilizó para las travesías largas del Magdalena durante toda la colonia y muy adentrada la República. Este penoso sistema de navegación subsistió por espacio de casi tres siglos. Desde la primera expedición de Quesada en 1536 hasta el año de 1824, en que surcó por el Magdalena el primer barco de vapor, había transcurrido 288 años. Su uso no se extinguió con la llegada del vapor al río. Continúo siendo una fuente importante de comunicación hasta finales del siglo XVIII.

NAVEGACIÓN A VAPOR POR EL RÍO MAGDALENA.

Gabriel Poveda Ramos en su libro "Vapores fluviales en Colombia" describe que no fue Juan Bernardo Elbers el primero en navegar a vapor por el río como muchos historiadores establecen. Antes de que este empresa-

rio alemán consiguiera el privilegio por 20 años por parte del gobierno colombiano, Ignacio Camacho trajo de los Estados Unidos un barco que no se sabe fielmente por donde ingreso al rio. Bien pudo ser por la misma barra de Bocas de Ceniza, o bien por la Ciénaga Grande o por la boca del río Viejo. Se sabe que navegó por algún tiempo y su dueño solicito al gobierno un “privilegio exclusivo” que le fue negado en razón al fracaso técnico de su barco “Clermont”. Otros dos barcos más incursionaron: “Momposina” de 51 toneladas al mando del piloto Hermenegildo Herrera y el “Manhattan”, propiedad del americano Silas Burrows. Ambas embarcaciones fracasaron por no ajustarse a las difíciles condiciones de navegación.

Elbers, trajo en 1824 un primer vapor bautizado como “Fidelidad” el cual fue devuelto a los Estados Unidos por no ser adecuado para los menesteres requeridos. Posteriormente en 1825, trajo otro vapor: el “General Santander”, también poco apropiado para el tráfico en el río. Ese mismo año introdujo el “Gran Bolívar”, traído como los anteriores de los Estados Unidos, también con mayor calado del requerido para que pudiera navegar sin dificultades. Las exploraciones y la tenacidad de Elbers le permitieron establecer rutas de navegación y fue así como destinó el “Gran Bolívar” para la ruta entre Santa Marta y Cartagena y el “General Santander” para navegar en el bajo Magdalena. Para 1829 y ya con mayor experiencia para lo que realmente era adecuado, trajo un tercer barco, bautizado como “Libertador” el cual llegó a Santa Marta en agosto de 1829. Dos meses antes de su llegada, el gobierno colombiano en cabeza del Simón Bolívar y representado por José Manuel Restrepo, le revocó en forma unilateral el privilegio obtenido, aduciendo incumplimiento del contrato establecido. Para completar su desgracia los



Ilustración 8.



Ilustración 9.



Ilustración 10.

otros dos vapores sufrieron accidentes y averías graves. El “General Santander” se fue a pique en la boca del caño Arriba (junio de 1929) y el “Gran Bolívar” en noviembre del mismo año padeció igual suerte, esta vez en el caño de la Tablaza. Sin desanimarse por estos reveses, Elbers obtuvo de nuevo su privilegio en 1835 y fundo una nueva compañía. Construyo en sus astilleros un nuevo vapor bautizado “Susana” en honor a su esposa y botado en 1837. No es claro que llegara a navegar según algunos historiadores, pero conociendo a tenacidad de este hombre parece poco verosímil. De nuevo en 1836 anularon su privilegio por medio de un proyecto de Ley orquestado por sus enemigos políticos. El gobierno de José Hilario López en 1852 dispuso que se indemnizara a Elbers, pero casi nada pudo cobrar, pues murió el 4 de agosto de 1853.

A la empresa de Elbers le siguió la “Compañía Anglo Granadina” formada por Francisco Montoya y Joaquín de Mier con otros socios. Además incorporaron a los británicos Julius Plock y Dundas Logan, con quienes ordenaron construir en Glasgow un barco bautizado “Unión” el cual llegó heroicamente a Santa Marta en Julio de 1839, acondicionado con velas, con quilla plana y dos ruedas de paletas sumergidas. Llegó bien, pero bajo estas circunstancias debió ser una proeza náutica. Navegó en el rio hasta 1841, cuando expropiado por el Gobierno durante la guerra civil de “Los Supremos” fue cañoneado y hundido cerca de Bodega Central. La compañía se disolvió al perder su único barco.

En 1846 ante el apoyo del gobierno de Tomas Cipriano de Mosquera, los empresarios Francisco Montoya y Joaquín de Mier formaron de nuevo otra compañía para explotar la navegación por el rio magdalena y se denominó “Compañía de Vapores de

Santa Marta". Se trajeron en principio dos buques ordenados en estados Unidos, el "Magdalena" que llego a Santa Marta al mando del capitán William Chapman julio de 1847 y el "Nueva Granada" hacia mediados de septiembre del mismo año viniendo capitaneado por Henry Bickman. Posteriormente se unió a la compañía el vapor "Manzanares" el cual llego por primera vez a puerto colombiano en 1852. Entro al río por la Bocas de Ceniza y fue el primer vapor que subió hasta Caracolí, venciendo los famosos chorros del Mesuno, Perico y la temible vuelta de Roncoy entre La Dorada y Honda.

Con la re apertura del canal del Dique en 1851, Montoya y De Mier constituyeron en 1851 la "Compañía de Vapores de Cartagena". Compraron el vapor "Calamar" a la compañía de la Junta provisional de Cartagena, de la cual obtuvo el privilegio de navegar por el canal del dique. En 1852 el canal se cerró y la compañía suspendió sus operaciones, liquidándose finalmente en 1854. En 1855 también se liquidó la de Santa Marta (ver Ilustración # 9), sin duda alguna por los numerosos accidentes de sus barcos y la falta de subsidios por parte del Gobierno.

A partir de 1850 y hasta finales del siglo hubo un gran número de compañías navieras que incursionaron en el río, atraídos en un principio por el aumento en las exportaciones de tabaco, especialmente de Ambalema. Muchas de ellas se quebraron a los pocos años de fundadas y algunas pocas lograron sobrevivir por periodos más largos. Mencionamos las siguientes:

- Empresa de Samper & Co. Trajeron un vapor pequeño bautizado como "Honda" que en su primer viaje tuvo un percance y se hundió. No conozco la fecha de su fundación
- Empresa Hamburger, Batis y Chapman. Adquirió en Panamá en



Ilustración 11.



Ilustración 12.



Ilustración 13.

1852 un vapor llamado "Gorgona" de casco de hierro y 5 pies de calado (demasiado para el río). Rebautizado como "Barranquilla", durante varios años con buen éxito. Fue desguazado finalmente en 1856.

- Magdalena Steam Navigation Company. Con tres vapores: "Estrella", "Anita" e "Isabel", navegando bajo bandera inglesa iniciaron su operación en 1854 con pobres resultados dada su pobre adecuación para trabajos en el río. Al suspender sus operaciones algunos de sus barcos, entre ellos el "Estrella" pasaron a la recién formada Compañía Unida de Navegación por vapor en el Río Magdalena, como vemos en el conocimiento de embarque firmado por el Capitán W. H. Chapman de la ilustración # 10.

- Compañía Americana. Fue fundada en New York. Adquirió los restos del vapor "Barranquilla" de la Hamburger, Batis y Chapman e importó dos vapores en piezas que se ensamblaron en los patios de la compañía. El primero se llamaba "General Mosquera" y fue dado al servicio en 1856.

Fue muy famoso en su tiempo por cuanto en su primer viaje produjo un cuantioso flete (\$19.000) equivalente a la cuarta parte de su costo y el segundo se llamó "Bogotá" que se perdió en los peñones de Garrapata en su cuarto viaje. En su segundo año de funcionamiento esta compañía paso a formar parte de la Compañía Unida de Navegación.

- Compañía Unida de Navegación por vapor en el Río Magdalena. Organizada y fundada por Roberto A. Joy, logró reunir a mediados de los años cincuenta y hasta finales de los ochenta todas las empresas entonces existentes. Fue una compañía muy bien organizada y con buenos resultados. Contó con numerosos vapores entre ellos el "Confianza" del cual vemos en la ilustración # 11 un conocimiento de embarque fechado el 22 de enero de 1876. En 1867 se alió con la Compañía Nacional establecida seis años antes, pero al año siguiente le compro sus vapores llamados "Vengoechea", "Tequendama" y "Tairona". En 1890 se

extinguió la United Magdalena Steam Co. Cinco vapores constituían su flota y pasaron a la propiedad de la Compañía Colombiana de Transportes.

- Compañía de Ramon Ortega. No se conoce información detallada de esta empresa, pero reportamos por primera vez un conocimiento de embarque que se muestra en la ilustración # 12.
- Empresa Fruhhling & Goschen. En 1856 inició sus actividades con el vapor “patrono” de ruedas a los costados, casco de hierro y 4 pies de calado. En 1864 se incendió en Mompos.
- Empresa Henry Wells. Esta empresa trajo un solo vapor que se hundió en su segundo viaje.
- Empresa A. Weckbecker. Trajo un primer vapor en 1858 que navegó por varios años en el alto Magdalena de Honda a Ambalema. Se perdió totalmente en 1863. Para 1864 ordenó dos vapores más que llegaron en piezas y fueron ensamblados en puerto bajo los nombres de “Alemania” y “América”. El primero se perdió en 1865, volcándose por falta de estabilidad; el segundo naufragó 1867 frente a Nare. Años más tarde en 1873, incorporo a la empresa dos nuevos barcos: el “Molke” y el “Werder”. Después de varios años de servicio fueron abandonados en los patios de la compañía.

- Compañía Anónima, Compañía de Navegación por el Dique de Cartagena, Vapor Colombia, Compañía nacional, Compañía del Dique fueron pequeñas empresas que no trascendieron en el tiempo, por la causa más común y era la de los accidentes y naufragios en el río.

- Compañía Alemana. En 1869, los comerciantes Hoenigsberg, Wessel & Co del comercio de Barranquilla compraron el vapor “Australia” de la empresa del Señor Weckbecker y los re bautizaron como “Bismarck”. Compraron otros barcos para mantener la continuidad del negocio que se mantuvo durante 18 años y finalmente se refundió en la Compañía Colombiana de Transportes.

- Existieron también la Compañía Antioquena de Navegación, la Compañía Internacional de Vapores, La



Ilustración 14.

compañía de Navegación por Vapor del Dique i Rio Magdalena Limited, La Compañía de Navegación del Rio Lebrija, Compañía de navegación por el Rio Sogamoso y la Compañía de Cisneros de propiedad de Francisco José Cisneros. En las ilustraciones siguientes bajo el # 12, 13, 14 y 15, podemos detallar ejemplares de conocimientos de embarque utilizados por estas compañías.

utilizados por estas compañías.

A partir de 1886, es bastante extenso y complejo seguir paso a paso el desarrollo de las Empresas establecidas posteriormente, en consonancia con el incremento de la población y del comercio. Sería entonces materia de otro artículo que continúe con esta interesante faceta del crecimiento industrial de Colombia en las postrimerías del siglo XIX y lo concerniente al siglo XX, hasta su desaparición por cuenta de las dificultades propias del río, la guerra de tarifas entre los sobrevivientes, el desarrollo del transporte aéreo, ferroviario y carretero y la problemática laboral alrededor de esta actividad.



Ilustración 15.

Finamente, referente al conocimiento de embarque como tal, podemos decir que los Estados Unidos siempre estuvieron a la vanguardia en la Legislación Marítima. En 1893

introdujeron el “Harter Act”. El propósito de esta fue el de poner fin a las exoneraciones de alcances extremos introducidas por los transportadores, imponiendo un mínimo de requerimientos concernientes a la responsabilidad de la carga que les han sido consignadas. Esta legislación sirvió como ejemplo para muchos otros países. En 1921, en La Haya (Holanda) la “International Law Association”, presentó las reglas conocidas como Reglas de la Haya. El propósito fue el de regular la responsabilidad y las obligaciones del transportador de mercancías por vía marítima y proteger a un tercero tenedor de un conocimiento de embarque. Después de algunos cambios y aceptada por muchos países, fue introducida por la Convención Internacional de Bruselas el 25 de agosto de 1924. Estas



Ilustración 16.



Ilustración 17.

disposiciones fueron reformadas posteriormente el 23 de octubre de 1968 en Bruselas, las cuales se les conoce como las reglas de La Haya y Visby (HVR). Posteriormente el 30 de marzo de 1978 la convención para el transporte de mercancías por mar, modificó estas reglas, mejor conocidas como las “Reglas de Hamburgo de 1978”. En el año de 2009 se introdujeron las llamadas “Reglas de Rotterdam” (RR) que establecen una serie de modificaciones en el régimen jurídico del transporte que regulan, de mayor y menor calado pero que, indetectablemente, producen unos efectos en el contrato de seguro marítimo: la ampliación del ámbito de responsabilidad por custodia de las mercancías representa una ventaja evidente para el interés de los aseguradores de la carga. Estas reglas se encuentran en un proceso lento de ratificación a nivel mundial.

Guía de ilustraciones:

Ilustración 1. Conocimiento de embarque de Cádiz a Cartagena fechado el 4 de enero de 1756, cubriendo dos cajones de loza.

Ilustración 2. Conocimiento de embarque otorgado por el Maestre de navío “Nuestra Señora del Carmen”. Imagen del AGN.

Ilustración 3. El Maestre de la fragata particular “La Vizcaya”, ampara por este documento 304 cajones para ser transportados desde Cartagena a los Reinos de Castilla. Firmado el 30 de junio de 1788. Imagen tomada del AGN

Ilustración 4. Conocimiento de embarque cubriendo 400 barriles de harina embarcados por cuenta de la Real Hacienda, de Philadelphia a Cartagena, otorgado el 16 de noviembre de 1787. Imagen tomada del Archivo General de la Nación.

Ilustración 5. Postal con la Ilustración de un Champan por el río Magdalena.

Ilustración 6. Champan negociando los rápidos de Honda.

Ilustración 7. “Bill of Lading” emitido en Londres en junio 24, 1824 y cubre un gran cargamento con destino Cartagena. Flete pagado en origen. Imagen tomada del AGN. Bogotá.

Ilustración 8. Conocimiento de embarque del bote “Joven María” de la Compañía de Vapores de Santa Marta, fechado el 3º de enero de 1851, con destino Remolino. Colección personal del autor.

Ilustración 9. Anuncio de la liquidación de la Compañía Nacional. Imagen tomada del AGN.

Ilustración 10. Conocimiento de embarque del vapor “Estrella” dado en

Santa Marta en junio 24, 1859 para el transporte de diez cajas hasta el puerto de Nare. Colección del autor.

Ilustración 11. Conocimiento otorgado en enero 22, 1876. Vapor “Confianza”. Colección personal del autor.

Ilustración 12. Conocimiento de Honda a Barranquilla, otorgado en diciembre 15, 1852 para amparar veinte cargas de tabaco. Imagen obtenida en el AGN. Bogotá.

Ilustración 13. Conocimiento otorgado en julio 28, 1876 por la Compañía Antioqueña de Navegación. Colección personal del autor.

Ilustración 14. La empresa Cisneros ampara un cargamento de Barranquilla a Caracolí el 10 de abril de 1886. Colección del autor.

Ilustración 15. Conocimiento amparando 17 cajas de níquel entre Barranquilla y Caracolí, otorgado el 10 de abril de 1886. Colección personal del autor.

Ilustración 16. El 19 de julio de 1877 La Compañía Internacional de Vapores ampara 6 bultos de mercancías de Barranquilla a Isalitas. Colección personal del autor.

Ilustración 17. Vapor “Hércules” convertido en cañonero durante una de las guerras civiles en Colombia. Colección personal del autor.

Referencias Bibliográficas

¹ Ordenanzas de la Ilustre Universidad y casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao (Insertos sus reales privilegios), aprobadas y confirmadas por el Rey nuestro señor Don Felipe Quinto (que dios guarde) año de 1737.

² *Ibíd.*, página 164. Estas disposiciones se complementan en los numerales XXXV al XLVI.

³ C.H.Haring. El comercio y la Navegación entre España y Las Indias en época de los Habsburgo. Paris-Brujas. 1939. Pág. 251, 257.

⁴ Colección personal del autor.

⁵ Imágenes tomadas del Archivo General de la Nación. AGN. Bogotá.

⁶ Barranquilla. Su pasado y su presente. José Ramón Vergara y Fernando Baena. Tomo 1º. Barranquilla. Taller Tipográfico del Banco Dugand. 1922. Página 243.

⁷ Poveda Ramos, Gabriel. Vapores Fluviales en Colombia. Tercer Mundo Editores. Bogotá 1998. Páginas 9 y 10.

⁸ Colección personal del autor.

⁹ Poveda Ramos, Gabriel. Vapores Fluviales en Colombia. Tercer Mundo Editores. Bogotá 1998. Página 30

Bibliografía General

* Poveda Ramos, Gabriel. Vapores Fluviales en Colombia. Editores Tercer Mundo. Bogotá. 1948.

* Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. de Bilbao. 1737.

* Gómez Picón, Rafael. Magdalena, Río de Colombia. Editorial Santafé. Bogotá. 1945.

* El Río Magdalena. Ministerio de Obras Públicas. Departamento de Navegación. Editorial Cromos Bogotá. 1933.

* Vergara, José Ramón y Baena, Fernando E. Barranquilla su pasado y su presente. Taller tipográfico del Banco Dugand. Barranquilla. 1922.

* Crónica grande del Río de la Magdalena. Recopilación-Notas y Advertencias. Banco Cafetero 1954-1979. Ediciones sol y Luna. Bogotá. 1980.

* Haring, C. H. El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos. Desclee, de Brouwer. Paris-Brujas. 1939.

* Archivo General de la Nación. AGN. Bogotá. Varios fondos consultados.

* Archivo personal del autor.