

UN PROBLEMA DE ESCALA: LA CONFIGURACIÓN SOCIAL DEL PUERTO EN LAS CIUDADES DEL CARIBE COLOMBIANO DURANTE EL SIGLO XIX^(*)

Sergio Paolo Solano D.^(**)

^(*)Capítulo del libro Jorge Elías y Antonino Vidal (eds.), *Ciudades Portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*. (Barranquilla, Universidad del Norte-Universidad del Magdalena, 2010), pp. 398-441.

^(**) Profesor Asociado del Programa de Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena e Indias, Colombia. Miembro del grupo de investigaciones *Frontera, Sociedad y Cultura del Caribe y Latinoamérica* de esa institución (categoría **B** en la clasificación de Colciencias). En los últimos tres años ha publicado artículos en: *European Review of Latin American and Caribbean Studies* No. 88 (Ámsterdam, Centre for Latin American Research and Documentation, 2010); *Mundo Agrario* vol. 10, No. 20 (La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 2010); *Diálogos de Saberes* No. 32 (Bogotá, Universidad Libre, 2010); *Gaceta Laboral* vol. 16, No. 2 (Maracaibo, Universidad del Zulia, 2010); *Memorias* No. 12 (Barranquilla, Universidad del Norte, 2010); *Indiana* No. 26 (Berlín, Ibero-Amerikanisches Institut, 2009); *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* No. 2 (Mar del Plata, Universidad Nacional del Mar del Plata, 2009); *H-Industri@* No. 4 (Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 2009); *Cuadernos de Desarrollo Rural* No. 62 (Bogotá, Universidad Javeriana, 2009); *Revista de Estudios Sociales* No. 31 (Bogotá, Universidad de los Andes, 2008); *Historia Caribe* No. 13 (Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2008); *Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica* No. 7 (Barranquilla, Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena, 2008); *Palobra* No. 9 (Cartagena, Universidad de Cartagena, 2008); e *Historia Crítica* No. 34 (Bogotá, Universidad de los Andes, 2007). Actualmente investiga sobre el mundo social del trabajo en Colombia durante el siglo XIX y sobre la configuración étnica de la región Caribe colombiana en esa centuria. ssolanod@unicartagena.edu.co

Presentación

Las historiografías sobre las ciudades portuarias latinoamericanas presentan desniveles en los temas tratados. Mientras que para Argentina, por ejemplo, los estudios han avanzado mucho más allá de la relación puerto-comercio internacional,¹ en el caso colombiano hasta comienzos de los años noventa estuvieron dominados por la agenda planteada por las investigaciones de los historiadores estadounidenses que entre 1940 y 1960 estudiaron el impacto de los medios de transportes en el crecimiento económico de los países latinoamericanos. Para los puertos del Caribe colombiano la obra que ha tenido mayor influencia es la que Theodore Nichols dedicó al estudio de la función de los medios modernos de transporte (vapores fluviales y ferrocarriles) en las disputas entre Barranquilla, Cartagena y Santa Marta por hacerse al mayor volumen de la carga del comercio internacional del país, los procesos de modernización de las obras portuarias y las posibilidades de crecimiento económico de esas ciudades.²

¹ De estudiar las relaciones entre los puertos y el comercio internacional la historiografía argentina pasó a los temas sociales y culturales. Sobre el primer aspecto ver: Luís A. Romero, “La lucha por el puerto”, en José L. Romero y Luís A. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 1, Buenos Aires, ed. Abril, 1983, pp. 49-67; Haydée Gorostegui, “El puerto de la pampa húmeda”, en J. Romero y L. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 1, pp. 325-338; James R. Scobie y Aurora Ravina, “El puerto y los ferrocarriles”, en J. Romero y L. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 2, pp. 19-30; Susan Socolow, “Buenos Aires and its hinterland in the eighteenth century”, in Franklin Knight and Peggy Liss (eds.), *Atlantic port cities: economy, culture, and society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991, pp. 240-261. Acerca de los aspectos sociales y culturales: James R. Scobie y Aurora Ravina, “El centro, los barrios y el suburbio”, en J. Romero y L. Romero, *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, tomo 2, pp. 173-200; Margarita Gutman y Jorge Hardoy, *Buenos Aires*, Barcelona, Mapfre, 1992; Jeremy Adelman, “State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21”, in *Journal of Latin American Studies* vol. 25, No. 1, Cambridge University Press, 1993, pp. 73-102; María Feijoo, “Las trabajadoras porteñas a comienzos del siglo”, en Diego Armus (comp.), *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*, Buenos Aires, Suramericana, 1990, pp. 281-311; Charles Bergquist, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Bogotá, Siglo XXI, 1988, pp. 125-188.

² Theodore Nichols, “Rise of Barranquilla”, in *Hispanic American Historical Review* vol. 34,

Se trata de un tema recurrente debido a que la moderna historiografía sobre esta región nació condicionada por la búsqueda de respuestas a la diversidad de problemas que han acosado a esas ciudades desde mediados del siglo XX, en especial el atraso económico. Por eso el comercio internacional y los puertos que lo hacían posible es persistente en los estudios dedicados a esas ciudades, hasta tal punto que sigue determinando en buena medida la reorientación que se ha dado desde el último decenio de esa centuria a esta parte, cuando el centro de las reflexiones se ha desplazado al empresariado como el agente del crecimiento o estancamiento económico de las ciudades portuarias.³ Así, buena parte de las investigaciones sobre el empresariado se concentra en su condición de agente introductor de los medios modernos de transportes (navegación fluvial a vapor y ferrocarriles),⁴ o en su función de eslabón entre las economías del interior del país y los mercados internacionales. También se estudian las relaciones entre los ciclos de las economías internacional y nacional y las inversiones de capitales, los procedimientos de acumulación de capitales por parte quienes mediaban entre zonas productoras y consumidoras y el desplazamiento de las inversiones hacia otras áreas de la economía.⁵

No. 2, Duke University Press, 1954, pp. 158-174; *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973. También resaltan las investigaciones de Robert Gilmore y John Harrison sobre la navegación fluvial a vapor y la economía tabacalera del tercer cuarto del siglo XIX, determinaron buena parte los problemas estudiados por la moderna historiografía de los años ochenta y noventa del siglo XX relativa a los puertos del Caribe colombiano. Robert Gilmore and John Harrison, "Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river", in *Hispanic American Historical Review* vol. 28, No. 3, Duke University Press, 1948, pp. 335-359; Robert Beyer, "El transporte y la industria del café en Colombia", en Jesús A. Bejarano (comp.), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, Bogotá, La Carreta, 1977, pp. 244-264.

³ Donde más se nota la influencia del modelo de T. Nichols es en el trabajo de Eduardo Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Barranquilla, Cámara de Comercio-Cerec, 1987.

⁴ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla 1875-1930*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1993; Gabriel Poveda, *Vapores fluviales en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo-Colciencias, 1998.

⁵ Ver la colección de estudios monográficos sobre historia económica y empresarial del

Pese a ser investigaciones necesarias para una historiografía regional débil, no cabe duda que su centro de gravedad es el comercio exterior colombiano de la colonia y del primer siglo republicano,⁶ y que solo toca aspectos parciales del puerto. Desde la perspectiva de esos estudios el puerto se circunscribe a la condición de un sitio orillero para el arribo de embarcaciones para la carga, descarga y almacenaje de mercadería, o se le reduce a la condición de un conjunto de cifras sobre el comercio internacional y a un aditamento de las economías productivas del interior de Colombia. Y esta reducción no logra superarse agregándole algunos datos sociales, étnicos y culturales, las

Caribe colombiano que desde 1999 ha publicado el Centro de Estudios Económicos Regionales del Banco de la República (Cartagena). http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg5.htm; S. P. Solano y J. Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, pp. 11-19; Joaquín Vilorio y Adolfo Meisel, *Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927*, Cuadernos de Historia Económica y Empresarial No. 1, Cartagena, Banco de la República, 1999; María T. Ripoll, *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de casos*, Cartagena, Universidad de los Andes-Universidad Tecnológica de Bolívar, 2007. Un balance crítico sobre los estudios empresariales del Caribe colombiano en Ana M. Rhenals y Francisco Flórez, “Distintos sujetos bajo un mismo predicado: reflexión historiográfica sobre la historia empresarial en el Caribe colombiano”, en *El Taller de la Historia* No. 1, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2009, pp. 139-159.

⁶ El punto más alto de estas investigaciones fue el trabajo de José A. Ocampo, *Colombia y la economía mundial 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI-Fedesarrollo, 1984. Estudios sobre el comercio por Cartagena durante el periodo colonial en: René de la Pedraja, “Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* No. 8, Bogotá, Universidad Nacional, 1976, pp. 107-125; “El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801”, en *Desarrollo y Sociedad* No. 2, Bogotá, Universidad de los Andes, 1979, pp. 214-215; Anthony McFarlane, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* No. 11, Bogotá, Universidad Nacional, 1983, pp. 43-69, “El comercio en la vida económica y social neogranadina”, en Beatriz Castro (ed.), *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, Bogotá, Norma, 1996, pp. 363-389, y *Colombia antes de la independencia*, Bogotá, Banco de la República-El Ancora eds., 1998; Lance Grahn, “Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII”, en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Banco de la República, Cartagena, 2005, pp. 19-53. Últimamente el tema se ha convertido en una variable muy importante para explicar el atraso económico que caracteriza a la región Caribe colombiana. Adolfo Meisel, “¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?”, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (eds.), *El rezago de la Costa Caribe colombiana*, Cartagena, Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad del Norte-Universidad Jorge Tadeo Lozano, 1999, pp. 57-84.

protestas sociales o algunas anotaciones hiperbólicas acerca del cosmopolitismo de las ciudades portuarias.⁷

Esto no se compadece con las tendencias internacionales en los estudios sobre este tema, los que exploran la vida social y cultural de los puertos, las formas de recepción y readaptación de los objetos culturales que circulan a través de los circuitos mercantiles,⁸ y por otro lado los mares más allá de las condiciones naturales, como realidades históricas que integran espacios, sociedades y culturas. De igual forma se investiga aspectos internos de la vida portuaria (salud pública, conflictos sociales, ocio, configuración espacial, formas de trabajo y otros temas, relaciones entre la comunidad portuaria y el resto de la ciudad).⁹ Por otra parte las relaciones puerto-forelands se está integrando en perspectivas más amplias, en la que, por ejemplo, el mar Caribe aparece integrado como una economía-mundo, con sus

⁷ Fernando Uricoechea, “Resabios tribales y cosmopolitismo periférico: Bogotá y Cartagena en 1900”, en *Revista Colombiana de Sociología* No. 1, Bogotá, Universidad Nacional, 1990, pp. 89-100; Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez, “La actividad comercial en Cartagena y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX”, en *Estudios Sociales* No. 1, Medellín, FAES, 1986, pp. 46-101; “Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900”, en Gustavo Bell (comp.), *El Caribe colombiano*, Barranquilla, Uninorte, 1988, pp. 139-193. Sobre la relación puerto-protesta social ver: Miguel Urrutia, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Bogotá, Universidad de los Andes, 1969, pp. 79-80; Edgar Caicedo, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, Bogotá, Ceis, 1971, pp. 59-60; Daniel Pècaut, *Política y sindicalismo en Colombia*, Medellín, La Carreta, 1973, pp. 91-93; Alfredo Gómez, *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina. Colombia, Brasil, Argentina y México*, Barcelona, Ruedo Ibérico, 1980, pp. 17-49; Mauricio Archila, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*, Bogotá, Cinep, 1991, pp. 63-66.

⁸ Antonio García, *El mar de los deseos. El Caribe hispano-musical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI-Universidad de Quintana Roo-Estado Libre y Soberano de Quintana Roo-Unesco, 2002, pp. 19-54; Rosario Márquez, *El trasvase cultural a América. Las bibliotecas privadas de los emigrantes españoles en el siglo XVIII*, Sevilla, Aconcagua Libros, 2002; “El comercio de libros entre España y América: la petición de un librero de La Habana en el siglo XVIII”, en Pedro Cátedra, María Paíz y María López (coords.), *La memoria de los libros. Estudios sobre la historia de lo escrito y de la lectura en Europa y América*, vol. 2, Madrid, Centro Internacional de Investigación de la Lengua Española, 2004, pp. 567-598.

⁹ Ver los ensayos compilados en el libro de Bernardo García y Sergio Guerra (eds.), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Veracruz, Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana, 2002.

rutas de intercambio y sus centros portuarios,¹⁰ lo que viene a facilitar la exploración del mundo social y cultural que circula con las mercaderías, las gentes y las embarcaciones.

Distintas razones explican ese desnivel entre la historiografía colombiana y la del resto del continente, como también el que el puerto haya quedado circunscrito a la sola perspectiva económica. En primer lugar resalta el hecho de ser Colombia un país que se ha formado de espaldas al mar, lo que llama la atención si se tiene en cuenta que posee litorales sobre el Caribe y el océano Pacífico. Esta paradoja tiene dos explicaciones. La primera es la pérdida de protagonismo político y económico de Cartagena en el concierto de las ciudades colombianas a comienzos del siglo XIX debido al alto precio en vidas y riqueza material que pagó en la lucha por la República. Durante casi todo el siglo XIX hubo una relación inversamente proporcional entre esa pérdida de protagonismo y el ascenso y hegemonía del interior andino, en especial de Bogotá. Su recuperación, a finales de esa centuria, coincidió con la centralización política y administrativa del país, el despegue de la economía cafetera y la consolidación definitiva de Bogotá y Medellín como las ciudades más importantes de Colombia. Aunque Barranquilla tuvo un crecimiento económico y demográfico significativo, su protagonismo en la política nacional fue muy débil, y sus habitantes mostraron poco interés por alcanzar un peso representativo en las decisiones nacionales.

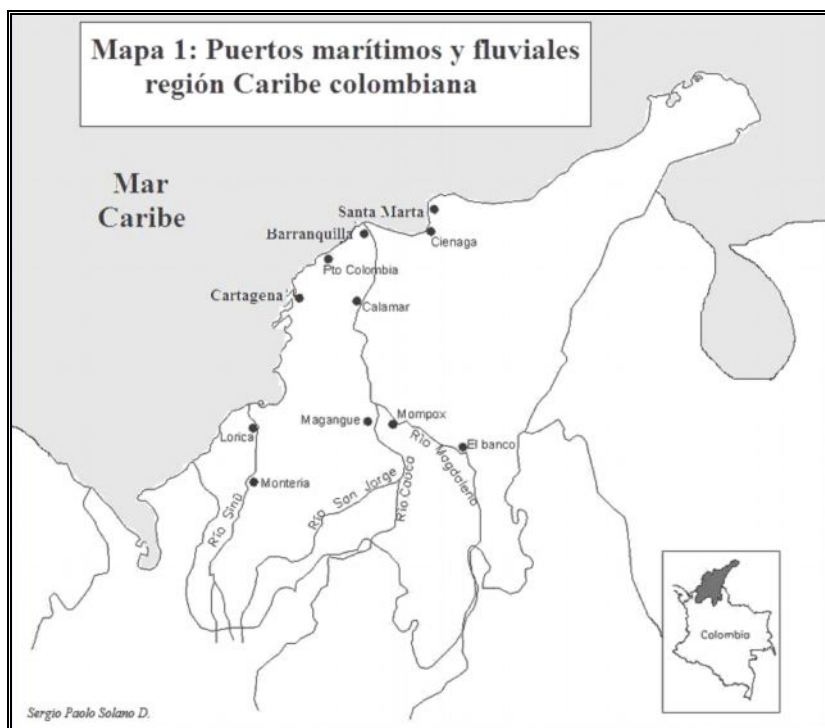
¹⁰ Antonino Vidal, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria*, Lebrija, España, Agrija Eds., 1998, pp. 27 y ss.; *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002; "Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI", en *Historia Caribe* No. 9, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2004, pp. 120-137. Acerca del Caribe como una realidad histórica, social, étnica y cultural ver: Franklin Knighth and Colin Palmer, "The Caribbean. A regional overview", en F. Knighth and C. Palmer, *The modern Caribbean*, pp. 1-19; Antonio Gaztambide-Geigel, "La invención del Caribe en el siglo XIX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico", en *Revista Mexicana del Caribe* No. 1, México, Universidad de Quintana Roo, 1996, pp. 74-96; A. García, *El mar de los deseos. El Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, pp. 19-54.

Esta desventaja en el protagonismo en la vida del país, facilitó el desmérito del Caribe colombiano en el contexto de las relaciones de alteridades y en el imaginario nacional sobre las relaciones entre la geografía-historia y sociedad nacional. En efecto, –y esta es la segunda causa del desmedro de la historiografía sobre las ciudades portuarias colombianas–, esta pérdida dio vía libre a la construcción unas relaciones de alteridades que desde los centros del poder racializaron la geografía nacional.¹¹ Elites, intelectuales y políticos de la región andina identificaron a las llanuras del Caribe como solo propicias para ser habitadas por negros y mulatos y como no aptas para la civilización. Sobre los países de la cuenca del Caribe se construyeron estereotipos que identificaban a sus habitantes con la vida licenciosa y la molicie,¹² y desde comienzos del siglo XIX el discurso geográfico insertó a la región costeña colombiana en el océano Atlántico, al que se asoció como un vínculo con la civilización europea.¹³

¹¹ Zandra Pedraza, “Y el verbo se hizo carne... Pensamiento social y biopolítica en Colombia”, en Santiago Castro-Gómez (ed.), *Pensar el siglo XIX. Cultura, biopolítica y modernidad en Colombia*, Pittsburgh, Universidad de Pittsburgh, 2004, pp. 184-199; Julio Arias, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2005, pp. 94-112, 128-137; Alfonso Múnera, *Fronteras imaginadas*, Bogotá, Planeta, 2005, pp. 66-88; Claudia García, *Las fiebres del Magdalena. Medicina y sociedad en la construcción de una noción médica colombiana, 1859-1886*, Bogotá, Universidad Nacional, 2006, pp. 47 y ss; Jason McGraw, “Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930”, en *Revista de Estudios Sociales* N° 27, Bogotá, Universidad de los Andes, 2007, pp. 62-75; Jorge Uribe, “Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-1939)”, en Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (eds.), *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*, Bogotá, Universidad Javeriana, 2008, pp. 205-221; Francisco Flórez, “Representaciones sobre el Caribe en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas. Geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX”, en *Historia y Espacio* No. 31, Cali, Universidad del Valle, 2008, pp. 35-59.

¹² Adrián Serna, *Ciudadanos de la geografía tropical. Ficciones históricas de lo ciudadano*, Bogotá, Universidad Distrital, 2006. En especial ver en capítulo 6: “La construcción nacional del indio Caribe”, pp. 421-449.

¹³ Gustavo Bell, “¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe”, en Alberto Abello (comp.), *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano-Museo Nacional de Colombia, 2006, pp. 123-143. Aún los estudios arqueológicos sobre las comunidades indígenas de la Costa Caribe colombiana fueron prisioneros de las teorías difusionistas, es decir, se les vio como simples escalas de las grandes migraciones que se



Los efectos de este reduccionismo racial apenas empezamos a conocerlos gracias a estudios recientes sobre los discursos del mestizaje elaborado por las elites colombianas para brindarle una supuesta base homogénea a la nación, como también a la deconstrucción de los discursos arqueológicos de mediados del siglo XX y a las investigaciones sobre las comunidades indígenas en el siglo XIX en el área de la región Caribe colombiana situada entre el margen occidental del bajo curso del río Magdalena y los límites con Panamá (ver mapa 1).¹⁴

asentaron en el interior andino donde si se desarrolló una civilización precolombina. Carl Langebaek, “Pasado indígena en la Costa Caribe: interpretación en cinco actos”, en A. Abello, *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*, pp. 38-66; “Historia y arqueología. Encuentros y desencuentros”, en *Historia Crítica* No. 27, Bogotá, Universidad de los Andes, 2005, pp. 111-124.

¹⁴ A. Múnera, *Fronteras imaginadas*, pp. 129-152; C. Langebaek, “Pasado indígena en la Costa Caribe: interpretación en cinco actos”, pp. 38-66; Sergio Paolo Solano, “La novela Yngermina de Juan José Nieto y el mundo racial del Bolívar Grande en el siglo XIX”, en *Revista de Estudios Sociales* No. 31, Bogotá, Universidad de los Andes, 2008, pp. 34-47;

Para lo que me interesa en este ensayo, uno de sus resultados ha sido menoscabar la importancia que tienen los puertos en la formación de la sociedad y la cultura de este país, reducir su estudio a la simple condición de sitios de paso de las conquistas de la modernidad que viajaban con destino al interior andino, y en consecuencia, excluir a las ciudades portuarias como espacios de producción y reproducción de la civilización, y desmeritar sus aportes a la construcción de la nación.¹⁵ Así que mientras persistan los estudios de los puertos por los lados del tráfico comercial esa imagen será difícil de superar hasta por la historiografía que se hace desde el interior de esta región.

Pues bien, superar esta situación empieza por reconsiderar las ideas bases sobre el puerto, en especial su reducción a los aspectos geográficos y económicos. La agenda de investigaciones que se desarrolla en otras latitudes muestra que, en primer lugar, el puerto es una construcción social de los grupos humanos, dinamizada por distintos sectores sociales, étnicos y culturales que desde perspectivas convergentes y/o divergentes lo han construido y reconstruido a lo largo del tiempo. Por tanto, se trata de una realidad móvil en el tiempo y con unas relaciones complejas y cambiantes con la ciudad que lo contiene.

No es lo mismo, a manera de ilustración, la relación puerto-ciudad en centros imperiales del Antiguo Régimen (España, Inglaterra), que en las colonias.¹⁶ En la primera situación, el puerto tiene una vieja

“Raza, mestizaje, nación y ciudadanía. Identidades indígenas en el Caribe colombiano durante el siglo XIX”, en *Memorias* No. 12, Barranquilla, Universidad del Norte, 2010. <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/memorias/article/view/711/381>

¹⁵ Eduardo Posada, “El regionalismo político en la Costa Caribe colombiana”, en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (eds.), *El rezago de la Costa Caribe colombiana*, Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad del Norte, 1999, pp. 331-351.

¹⁶ Jacob Price, “Competition between ports in British long distance trade, c. 1660-1800”, en Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid, CSIC, 1996, pp. 19-36; Gordon Jackson, “The british port system, c. 1850-1913”, en *Ibid*, pp. 77-97; Dolores

historia y se ha dotado de una infraestructura que puede especificar sus funciones, mientras que muchos puertos coloniales (vgr., Veracruz –México-, Trujillo –Honduras-, Cartagena, Puerto Madero –Argentina-) tuvieron que esperar mucho tiempo para que las autoridades españolas los dotaran de condiciones mínimas para su funcionamiento. Tampoco es igual la función del puerto en una sociedad colonial que en una sociedad republicana,¹⁷ pues en el primer caso algunos puertos (Cartagena, La Habana, Veracruz) tenían el monopolio del comercio al interior del imperio mientras que otros solo tenían la condición de puertos de permisión o cabotaje. Además, las restricciones al comercio por fuera del imperio también pusieron limitaciones a muchas posibilidades de las que si gozaban otros puertos, y tuvieron que esperar el establecimiento del libre comercio adoptado por las repúblicas a mediados del siglo XIX para que se habilitaran para el tráfico con cualquier país del mundo.

Asimismo, tampoco es igual el significado del puerto para una ciudad cuya vida depende de él, que cuando ésta ha logrado diversificar su economía y sociedad a tal grado de complejidad que el puerto termina siendo solo una actividad más. De igual forma, no es lo mismo un puerto que espacialmente no ha logrado diferenciarse del resto del espacio público de los centros históricos de las ciudades, al puerto que

Romero y Amaya Sáenz, “La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX”, en *Ibid.*, pp. 185-212; José Casado, “Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la edad media y la moderna. Ensayo de aproximación”, en *Ibid.*, pp. 215-251.

¹⁷ Fernando Monge y Margarita del Olmo, “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico”, en A. Guimerá y D. Romero, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, pp. 215-233; Jacob Price, “Summation: The American panorama of Atlantic port cities”, in Franklin Knighth and Peggy Liss (eds.), *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991, pp. 262-276; A. Vidal, “Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI”, pp. 120-137. Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano-Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena, 2003, y “Trabajo, mercado, ocio y transgresión: las ciudades portuarias del Caribe colombiano, 1850-1930”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* No. 2, Mar del Plata, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, pp. 45-60.

está en situación contraria y que ya ha salido hacia las afuera de la ciudad o que su espacio se ha diferenciado y aislado del resto de la ciudad.

En consonancia con la dirección crítica anotada, en este ensayo presento una lectura sobre la diversidad de funciones del espacio portuario y sus consecuencias en la configuración social y cultural de Barranquilla y Cartagena. El problema que estudio es la significación de ese espacio en el mundo urbano, social y cultural que lo contenía. Para ello propongo una reducción de la escala de análisis pues más que las ciudades portuarias propiamente dichas, el eje de mis cavilaciones está constituido por los pequeños espacios situados en los centros históricos de las mismas en los que se concentraban las labores portuarias y otras actividades que determinaban la totalidad de la vida de esas poblaciones. Ese espacio fue vital hasta que por las nuevas actividades, el crecimiento demográfico y urbano de la primera mitad del siglo XX fueron sacados a las afueras de las ciudades y aislados del resto de los espacios urbanos y de otras actividades con las que habían permanecido confundidos durante varios siglos.

Dos argumentos articulan este ensayo. Primero, que en comparación con las ciudades mediterráneas organizadas en torno a la plaza central, las ciudades portuarias poseyeron una dualidad entre ese espacio como sitio de residencia de los notables, las autoridades civiles y eclesiásticas, y en consecuencia de control social, y la plaza portuaria que por su polifuncionalidad en cierta medida fue construida de abajo hacia arriba. Segundo, que ese protagonismo del puerto en la vida urbana se debió a la diversidad de actividades que contenía, pues era espacio de trabajo, de intercambio cultural, plaza de mercado, sitio de diversión y de ocio.

Reducción de la escala de análisis. el puerto y la plaza central

Desde los años setenta las investigaciones sobre la historia social y cultural del puerto empezaron a sentir las limitaciones del énfasis económico que se le dio al tema. Por un lado, el interés en el impacto económico de la actividad portuaria llevó a que el puerto y la ciudad terminaran siendo una misma cosa que se intercambiaba sin ningún problema y sin tener presente las especificidades de la vida portuaria y sus consecuencias en la vida de la ciudad.¹⁸ Dos decenios después los historiadores sociales eran conscientes de que puerto y ciudad tenían diferencias genéticas e históricas hasta que el desarrollo de esta última absorbió al primero. Por otra parte, el interés en la vida social y cultural del puerto obligó a criticar la acostumbrada conversión del puerto en un paisaje geográfico, o en la sumatoria de una infraestructura, más tecnología, más embarcaciones, más cifras volumétricas en mercancías o en dinero del comercio y otros factores que sin duda intervienen, mientras que se dejaba de lado a las gentes que le dan sentido.¹⁹

¹⁸ El problema lo había percibido Jacob Price en sus estudios sobre la historia económica de los puertos estadounidenses del siglo XVIII, al observar que las relaciones entre puerto-ciudad en los casos de Boston, New York y Philadelphia eran diferentes debido a los distintos vínculos entre las actividades económicas, sus hinterlands, los grupos humanos y sus puertos. Jacob Price, "Economic function and the growth of American port towns in the eighteenth century", in *Perspectives in American History*, vol. VIII, Boston, University of Harvard, 1974, pp. 123-186.

¹⁹ F. Monge y M. del Olmo, "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico", pp. 215-233; F. Monge, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica", en *Hispania* vol. LVIII, No. 198, Madrid, CSIC, 1998, pp. 307-326; "Owen Sound, Canadá (1815-1996). De enclave portuario colonial a ciudad provincial", en *Revista de Indias* vol. LXI, No. 221, Madrid, CSIC, 2001, pp. 167-194. Monge ve llamativa la propuesta de algunos antropólogos e historiadores de ampliar el espacio social para análisis del puerto mediante la creación de los conceptos de "litoral society" y "maritime community" pues permiten incluir el campo de las valoraciones y estilos de vida determinados por la presencia del mar y desde los que se construyen y reproducen las poblaciones que lo forman. F. Monge, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica", pp. 316-317. En el caso de los puertos modernos de la provincia de Buenos Aires (La Plata, Mar de Plata, Necochea-Quequén, Bahía Blanca) algunos historiadores resaltan la importancia de los procesos de colonización, las

El problema central que empezó a plantearse es que si el puerto era un vértice de confluencias externas e internas, aquel modelo estaba imposibilitado para comprender el proceso de construcción de ese sitio desde adentro, el significado que tuvo para los distintos grupos sociales que lo convirtieron en su espacio vital, como también su impacto en la construcción de la vida de los habitantes de una ciudad. En consecuencia, tampoco permite comprender las formas que adquirieron los encuentros de estas gentes con las expresiones de las culturas de otras latitudes y las asimilaciones y resignificaciones que hicieron. Ese modelo deja de lado que en ese espacio se construyó una visión particular del mundo sobre la economía, el trabajo, las técnicas, el cuerpo, las relaciones de género, las relaciones con lo divino y las autoridades, el ocio, visión que a través de un lenguaje singular lleno de expresiones, gestos, símbolos, actitudes se irradió entre diversos sectores sociales y los demás espacios de la ciudad. Para la ciudad que tenía una relación genética dependiente del puerto, era imposible escapar a lo que se tejía en la cotidianidad de éste.

Este énfasis en lo social concluyó que la diferencia más significativa entre el puerto y la ciudad era la función genética del primero con relación a la segunda. Esta relación fue más evidente en el caso del imperio español que ligó los puertos de sus posesiones americanas a procesos de colonización, originando asentamientos humanos que durante mucho tiempo se mantuvieron como sus aditamentos. Las historias de La Habana, Veracruz, Cartagena, Trujillo y de los puertos menores del Caribe son ejemplos de esta relación genética.²⁰

industrias, astilleros, servicios, actividades laborales, barrios que se construyeron a sus alrededores, produciéndose un deslinde entre los distritos urbanos y los portuarios. Esto los ha llevado a elaborar categorías de análisis diferenciadas entre la “comunidad portuaria” que posee un fuerte identidad étnica y ocupacional, la que se distingue social y espacialmente de la “ciudad portuaria”. Graciela Silvestri, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2003.

²⁰ Arturo Sorhegui, *La Habana en el mediterráneo americano*, La Habana, Universidad de La Habana, 2007, pp. 5-46; Bernardo García, *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*, Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992; A. Vidal, “Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI”, pp. 120-137; Elizet Payne, *El puerto de Trujillo*,

En el siglo inicial de la conquista y colonización la vida social de estos puertos estuvo marcada por el continuo desplazamiento de sus habitantes, el predominio de la población flotante, el continuo trasegar por el mar Caribe, el arribo de embarcaciones y colonizadores, lo que estimulaba el desorden en la vida social, política y administrativa.²¹ Cuando a finales de esa centuria el mar Caribe se constituyó en escenario de las luchas interimperiales, la Corona española decidió fortalecer la colonización del interior del continente y organizar de sus puertos con fortificaciones y presencia militar permanente.²²

Pero la presencia de regimientos militares y la delimitación formal de las plazas públicas no necesariamente garantizaron el control sobre las conductas sociales de sus habitantes; además, muchas veces las soldadescas estimularon comportamientos disolutos y desórdenes.²³ En La Habana, al igual que en Veracruz o en Cartagena colonial, el puerto se convertía en el refugio de los sectores subalternos que de hecho lo dominaban, mientras que otras áreas podían ver transcurrir su día tras día en cierta quietud. La vida portuaria de Veracruz fue de

un viaje hacia su melancólico abandono, Tegucigalpa, Gauymuras, 2007.

²¹ Manuel Tejado, *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1954; María Borrego, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983; “La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700”, en Adolfo Meisel (ed.), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Universidad del Norte-Ecoe, 1994, pp. 76-77; Carmen Gómez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.

²² Antonio Gutiérrez, “La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial”, en *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, Madrid, CEHOPU, 1985, pp. 145-159; Pedro Pérez y Pedro Vivas, “Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano”, en *Ibid*, pp. 161-180.

²³ Allan Kuethe, “Flexibilidad racial en las milicias disciplinadas de Cartagena de Indias”, en *Historia y Cultura* No. 2, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1994, pp. 177-191; Juan Marchena, “Sin temor al Rey ni a Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial”, en Allan Kuethe y Juan Marchena (eds.), *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Valencia, Universitat Jaume I, 2005, pp. 31-100; Margarita Garrido, “Vida cotidiana en Cartagena de Indias en el siglo XVII”, en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Cartagena, Banco de la República, 2007, pp. 451-498.

este tenor, pues pese a que se fortificó tardíamente, y a que se le asignó un papel importante en la defensa del sistema portuario e imperial español sobre el Caribe, la vida cotidiana de su recinto histórico que había surgido en torno a un puerto de difícil condiciones para el tráfico de embarcaciones y de mercaderías, estuvo marcada por la no diferenciación de sus funciones.²⁴ Muchas quejas de los viajeros de otras latitudes sobre los comportamientos disolutos y el desorden entre los habitantes de las ciudades del Caribe que visitaron en los siglos XVIII y XIX, como también acerca de la ausencia de control por parte de las autoridades, fueron suscitadas a partir de la observación de la vida en los puertos.²⁵

Entonces, la doble condición de puerto y fortaleza militar no lleva a concluir que de manera automática se organizaran las funciones de los espacios urbanos, en especial de las plazas públicas, y que el espacio portuario ya no concentrara una diversidad de funciones y que dejara de ser el corazón de la ciudad²⁶. Todo lo contrario; lo que resalta es que ese espacio tuvo una consecuencia significativa en la configuración del mundo social y urbano que lo contenía, pues su condición de plaza pública con una multiplicidad de funciones le permitió disputarle el

²⁴ Carmen Blázquez, “Comerciantes y desarrollo urbano: la ciudad y puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Tiempos de América* No. 5-6, Valencia, Universitat de Jaumè, 2000, pp. 21-36; Guadalupe Jiménez, “An Atlantic silver entrepôt: Vera Cruz and the house of Gordon and Murphy”, in F. Knigh and P. Liss, *Atlantic port cities*, pp. 149-167; Hipólito Rodríguez, “Veracruz. Del puerto de la conquista al de la independencia y la modernidad”, en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 65-85; Adriana Gil, “Vida cotidiana en Veracruz a fines del XVIII”, en *Ibid*, pp. 115-132.

²⁵ Bernardo García, “Veracruz en la primera mitad del siglo XIX. Testimonios de viajeros”, en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 215-237; para el caso de los puertos colombianos ver la colección de apartes de los relatos de los viajeros que las visitaron en: Aníbal Noguera M (ed.), *Crónica grande del río de la Magdalena* 2 vols., Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980.

²⁶ A. Sorhegui, *La Habana en el mediterráneo americano*, pp. 5-46; “La Habana-Veracruz. El mediterráneo americano y el circuito imperial hispánico 1519-1821”, en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 23-43; Mercedes García, “Vida y ambientes en La Habana intramuros del siglo XVIII”, en B. García y S. Guerra, *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, pp. 87-112.

protagonismo a la plaza central en la vida de la ciudad. Era a partir del puerto y no de la plaza central que la ciudad se reproducía. Esta diversidad de funciones tomó cuerpo en la acción de múltiples actores sociales que diariamente lo construían en distintas proporciones. Por eso, a diferencia de la plaza central construida desde arriba y controlada por las autoridades, las elites y la iglesia, el mundo portuario se hizo de manera inversa. Esto relegó a la plaza central a la sola función simbólica del poder, y aunque en determinadas circunstancias podía constituirse en área de desorden en razón de las fiestas y protestas, éstas solo eran momentos excepcionales.

El proceso social y de especialización social urbana de la ciudad llevó a que los notables, alguna vez residenciados en torno a puerto, se desplazaran hacia otras zonas de la ciudad con un valor simbólico en correspondencia con los nuevos estatus y roles sociales que fueron construyendo. La plaza central y sus alrededores más inmediatos, con su iglesia, la casa consistorial, los símbolos del poder y las casas de dos plantas donde residían las familias de la elite,²⁷ se consolidó como un espacio de residencia que infructuosamente se esforzó para que todos los caminos condujeran a ella y por ejercer un control que era menguado por la existencia del puerto.

De todo lo anterior puede concluirse que como un singular sitio público abierto y multifuncional, durante varios siglos el puerto presentó una dinámica diferente a la que le conocemos actualmente. En él los controles sociales funcionaban de manera distorsionada y el orden surgía más de un acuerdo tácito entre sus múltiples actores que por los controles ejercidos por las elites y las autoridades. Toda la

²⁷ Miguel Rojas-Mix, *La plaza como instrumento de dominación colonial*, Barcelona, Muchnik, 1978, pp. 111-126 y 187-209; James R. Scobie, "Consideraciones acerca de la atracción de la plaza en las ciudades provinciales argentinas 1850-1900", en Sergio Bagú, Gregorio Weinberg y Leopoldo Zea (eds.), *De historia e historiadores: homenaje a José Luis Romero*, México, Siglo Veintiuno, 1982, pp. 357-385; Antonio Aledo, "El significado cultural de la plaza hispanoamericana. El ejemplo de la plaza mayor de Mérida", en *Tiempos de América* No. 5-6, Valencia, Universitet de Jaumè, 2000, pp. 37-48.

dinámica social, económica, étnica y cultural, como también la polifuncionalidad de este espacio predisponía a la trasgresión, de la que participaban todos los grupos, incluyendo a los representantes de las instituciones.²⁸

Polifuncionalidad del espacio portuario en las ciudades del Caribe colombiano

Esa característica del espacio portuario es palpable en el caso de Cartagena de Indias, ciudad que se formó alrededor de la Plaza de La Mar (de la Aduana) la que articuló un cordón de plazas con funciones diversas (de la Yerba, Carnicería y Matadero), que se prolongaban hacia la playa del Arsenal, área en la que se establecieron talleres, careneros, astilleros, pulperías y cantinas. Entre la Boca del Puente (Torre del Reloj) y la bahía de Las Ánimas (Muelle de los Pegasus) se creó espontáneamente un sitio de mercado público (ver plano 1).²⁹

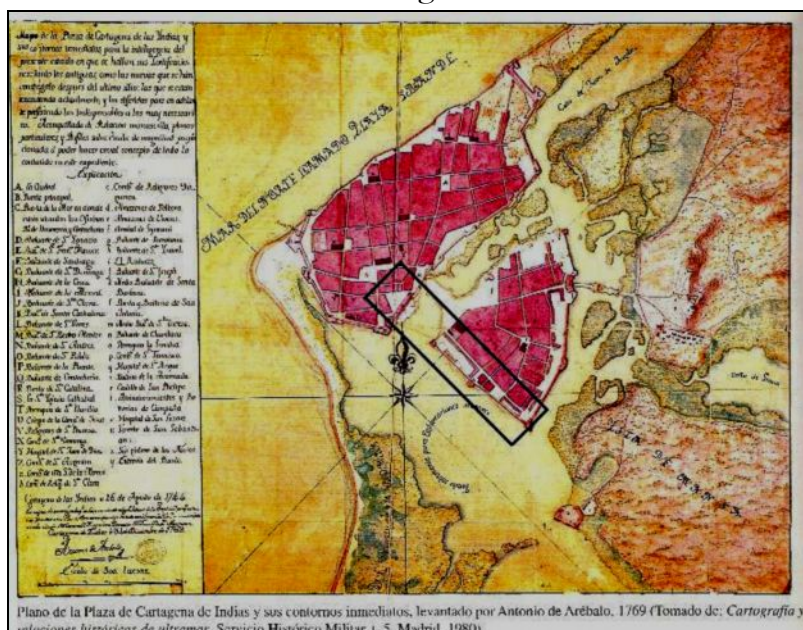
El puerto de esta ciudad era un fondeadero en la bahía de las Ánimas en que anclaban grandes naves para ser cargadas o descargadas por medio de embarcaciones menores, las que luego se movilizaban hacia las orillas de la Plaza de la Mar. A diferencia de los puertos que tenían muelles para grandes embarcaciones, en las orillas de aquella plaza se confundían estas pequeñas embarcaciones de carga con las que encargadas de movilizar el comercio de cabotaje de productos y personas de la región.³⁰

²⁸ Muriel Laurent, *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2008, pp. 209-239, 361-366, 517-543; Lance Grahn, "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en H. Calvo y A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, pp. 19-53.

²⁹ María Borrego, "Norma y planimetría. Tradición y modernidad en la Cartagena Indiana del quinientos", en Ariel Castillo (comp.), *Respirando el Caribe. Memorias de la Cátedra del Caribe Colombiano*, vol. 1, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano-Ministerio de Cultura-Universidad del Atlántico, 2001, pp. 29-47.

³⁰ Sobre las diferencias de los puertos con muelles y los que solo tenían fondeadero ver: Ignacio González, "Tecnología portuaria", en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*,

Plano 1: Cartagena en 1769



En el recuadro en negro aparece el área del puerto, mercado, talleres y diversión

Las investigaciones sobre los orígenes de Barranquilla también señalan la importancia del pequeño embarcadero fluvial precolombino en el margen occidental del bajo curso del río Magdalena como el sitio que estimuló a sus alrededores el desarrollo del colonial sitio de vecinos libres que en la segunda mitad del siglo XIX despegó como el principal puerto colombiano (plano 2).³¹ Sobre la red de canales

pp. 139-141.

³¹ José A. Blanco, *El norte de Tierradentro y los orígenes de Barranquilla*, Bogotá, Banco de la República, 1987, pp. 193 y ss.; Armando Arrieta y Ruth Hernández, *Los inicios de Barranquilla. Poblamiento en el bajo Magdalena siglos XVI al XVIII*, Barranquilla, Universidad del Norte, 2006, pp. 63-102. De igual forma, las historias de los puertos fluviales de Calamar, Magangué, El Banco y Mompos sobre el bajo curso del río Magdalena, como también las de Lórica y Montería, sobre el bajo curso del río Sinú, son muy similares (mapa 1), pues con excepción de Mompos, los demás puertos fluviales fueron poblamientos lineales, es decir de pocas proporciones perpendiculares con relación a los cursos de estos ríos, sino con escasas y largas calles que corrían paralelas a los cursos de estas corrientes. Los relatos de los viajeros describen esas áreas como espacios de múltiples funciones indiferenciadas.

fluviales que se desprendían del curso principal del río Magdalena se fue organizando un sistema continuo de plazas que servían para atraque de embarcaciones, depósito de mercaderías, venta de productos de primera necesidad, talleres y pequeños astilleros y sitios de diversión.

A los puertos de ambas ciudades colombianas confluía el comercio interior y exterior y el mercado diario, al tiempo que lugar de atraque de naves y pequeñas embarcaciones. Durante mucho tiempo mercado y puerto constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural. Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales, obligatoriamente aparecían como sus prolongaciones. Desde la colonia, al puerto de Cartagena arribaban por vía del mar y del Canal del Dique las provisiones diarias (productos de pan coger, carnes, verduras, pescados), materias primas para artesanos y talleres, materiales para la construcción, leña, hierba para el ganado (tanto en Cartagena como en Barranquilla existían la plaza de la Hierba), etc. Desde la temprana colonia su despensa fue el área del valle del río Sinú desde donde se transportaban los productos por medio de embarcaciones de cabotaje, que descargaban en la Bahía de Las Ánimas. El espacio entre esta y la Boca del Puente (actual Torre del Reloj) fue descrito así por un visitante español de mediados del siglo XVIII: “Está retirada del puerto como unos 500 pasos. En este antemural hay una plaza, en donde las negras gateras venden vituallas de comer”. Para 1815 el general español Pablo Morillo ordenó destruir las treinta y siete tiendas conocidas como los “Portales del Puente”. La orden rezaba: “Y atendiendo también que a dichas casas están colocadas sobre el Muelle que sirve para el tráfico general, y que ellas contienen tabernas, revendedores, y en fin a cuanto puede contribuir al desorden hasta poder servir de pretexto a reunirse en estas casas de concurrencia, gentes de la plebe...”.³²

³² Mariano Gelabert, “Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estaba a fines de 1817”, en *Boletín Historial* No. 157, Cartagena, Academia de Historia de Cartagena, 1983, p. 46.

Setenta años después se describió el mismo espacio en los siguientes términos: “MERCADO. Se conocen con este nombre los edificios siguientes: 1º, la *Carnicería*, situada en el mismo punto que ocupó el primer convento Dominicano, donde se expenden las carnes; y 2º, varios tinglados fabricados del lado de la muralla, donde se sitúan las revendedoras sin orden alguno”. Sobre el puerto se anotó: “Las embarcaciones que arriban al puerto, procedentes principalmente del Sinú, fondean a la orilla misma de la bahía, en la parte llamada impropriamente muelle, y en dicho punto verifican la venta de los efectos que traen”.³³

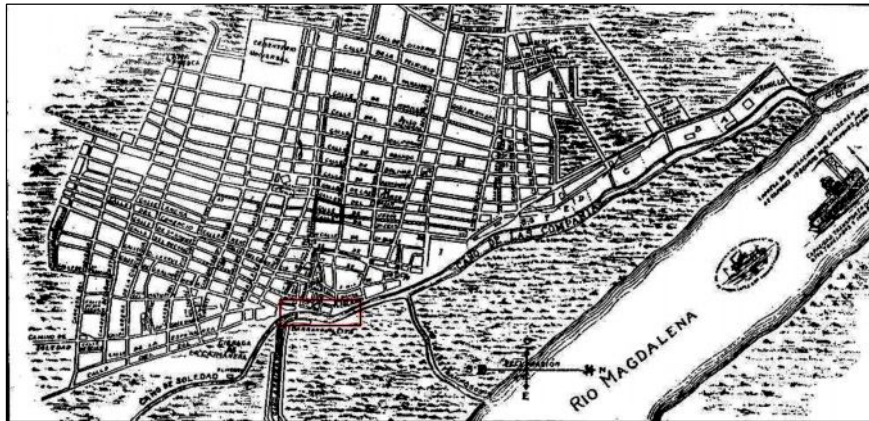
De igual forma Barranquilla siempre dependió del tráfico acuático. En 1843 en el área del Puerto Real como se le llamaba a la zona portuaria y de mercado situada sobre un canal que se desprendía del río Magdalena, el personero municipal solicitaba al Concejo Municipal que estableciera un orden “... respecto al lugar que deben ocupar las embarcaciones que se construyen y refaccionan en esta villa, y el lugar que deben también ocupar las que traen víveres para el abasto...”, procediendo el cabildo a reglamentar el uso de los espacios en el puerto lo que muy pronto fue violado.³⁴

³³ José Urueta, *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Estado Soberano de Bolívar, en los Estados Unidos de Colombia*, Cartagena, tip. de Donaldo Grau, 1886, p. 40; sobre el mercado a mediados del siglo XVIII ver Fray Juan de Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza*, tomo 1, Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la República, 1956, p. 41.

³⁴ Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla (Colombia), *Libro de 1848. Varios*. Carta dirigida al Cabildo Parroquial y fechada en febrero 8 de 1848; Entre abril y diciembre de 1847 pagaron impuestos por traer productos a Barranquilla 954 embarcaciones. Ver *Libro de 1847. Industria y comercio*, folios 154r-169v; *Libro de 1847. Cuentas*; *Libro de 1843. Actas*; Actas de junio 20 y 27 de 1843. Una radiografía de esta situación la presenta Eliseo Reclus al describir al puerto de Barranquilla formado por, “Pequeños diques flotantes en la ribera del canal y llenos de bongos, lanchas y canoas; astilleros cubiertos con techos de hojas de palma, almacenes de depósitos en donde indios y negros arrumaban productos de todas clases; carenas de fierro constantemente golpeadas por el martillo de centenares de obreros. A mi paso por allí, había diez vapores flotando en construcción”. Eliseo Reclus, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Cartagena, Gobernación de Bolívar, 1935.

Muchos años después de la llegada de su familia (1868) a esta ciudad, el presbítero Pedro María Revollo recordó al mercado público así: “... desembarcamos en el puerto principal del mercado público, que era entonces una extensa planada arenosa. No se había construido todavía el edificio llamado mercado. En esa explanada levantaban los mercaderes tiendas o toldas para ampararse del sol, o barracas móviles”. Para finales del siglo XIX se decía que a esta ciudad, “... vienen por agua casi todos los artículos que se expenden en la plaza, y no por tierra, como sucede en otras partes” (ver plano 2).³⁵

Plano 2: Zona portuaria de Barranquilla, siglo XIX



En el recuadro rojo aparece el área de mercado, puerto, talleres, astilleros y sitios de diversión

Es fácil imaginar lo que sucedía en estos sitios. Alrededor de las embarcaciones se arremolinaban vivanderos, tenderos y pregoneras para adquirir los productos para la reventa, como también jornaleros (luego llamados “braceros”) ofreciendo sus servicios para transportar las cargas; carretilleros y cocheros nunca faltaban. Adquiridas las provisiones desde muy tempranas horas y aprovechando el fresco de la mañana, los vivanderos instalaban sus toldas, las barracas y tiendas

³⁵ Pedro Revollo, *Mis memorias*, Barranquilla, ed. Mejoras, 1998, p. 29; Eusebio Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*, Bogotá, La Luz, 1896, p. 35.

abrían sus puertas y el público aflúa en medio de un ambiente festivo.³⁶

En esos espacios abiertos se confundían marineros, bogas, pescadores, navegantes fluviales, pequeños, medianos y grandes comerciantes, comisionistas, vivanderos, jornaleros, braceros, artesanos, vagos y prostitutas. Eran espacios propicios para que en sus alrededores surgieran establecimientos de diversión, lo que se facilitaba mucho más en los puertos del siglo XIX carentes de obras de infraestructura y formados espontáneamente donde las condiciones naturales lo toleraban. Con la llegada de las embarcaciones, un gran número de personas subían a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, pequeños, vagos, vendedores, prostitutas, niños, aurigas, carretilleros, limosneros, etc.). Si el pasajero bajaba a tierra y recorría sus inmediaciones lo que avizoraba era mesas de juego, fandangos nocturnos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, posadas de mala muerte, vagos, lupanares.

Aún en 1952 se dibujaba al puerto fluvial de Magangué como un hervidero humano en el que se confundían viajeros, braceros, navegantes, lancheros, vendedores, etc.: “Cada llegada de barco o lancha es una hora de fiesta para Magangué, y como esto es todo el día, todos los días parecen días de fiesta en los muelles”. Por tanto, para el tripulante saltar a tierra era condición simple para adentrarse

³⁶ Una descripción parecida sobre los sitios de mercados de algunas ciudades de la Europa mediterránea hizo Fernand Braudel: “Frecuentado en días fijos, el mercado es un centro natural de vida social. Es el lugar de encuentro, es allí donde las gentes se entienden, donde se injuria, donde se pasa de las amenazas a los golpes; es allí donde se originan incidentes, procesos reveladores de complicidad; es allí donde se producen las más bien raras intervenciones de la ronda de la guardia, ciertamente espectaculares, pero también prudentes; allí es donde circulan las noticias políticas y las otras”. *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII*, tomo 2, Madrid, Alianza ed., 1989, p. 10. Pero a diferencia de otras regiones donde la ley y la tradición estipularon días fijos, los centros portuarios importantes tenían la peculiaridad de que dada la las características del clima que tiende a corromper rápidamente los alimentos perecederos y debido a la intensidad de las transacciones económicas que se realizaban, el mercado de abasto estaba abierto diariamente.

de inmediato en un mundo de diversión; si había premura se podía ingerir algunos tragos de licor pero si el tiempo lo permitía lo usual era la borrachera, la participación en fandangos y la posibilidad del amor furtivo con las amantes que iban surgiendo en cada puerto. Así, en 1893 un viajero se quejaba porque "... no hace el buque más que atracar a un puerto, y ya no se ve un sólo sirviente; todos se marchan a tierra. Es en vano reclamar. El capitán dice no sé...". El inglés Robert Cuninngame Graham, quien durante la primera Guerra Mundial recorrió la Costa, anotó: "En Colombia... una estación de ferrocarril, o una plataforma de tranvía, o un muelle de vapores, son una especie de plaza pública en la cual muchas gentes pueden encontrar espacio agradable para holgazanear y criticar, pasar el tiempo del día o despedir a un amigo con acento lloroso, por muy corto que sea el viaje".³⁷

Los relatos de los viajeros, al igual que la literatura, las crónicas y los artículos de la prensa comercial y los informes oficiales de la época nos muestran a los puertos como unos espacios de calurosos y tachonados aquí y allá del insalubre miasma. Ahí lo cotidiano era la saturación de la atmósfera con las múltiples voces y las risas destempladas, el ambiente rasgado por las palabras y gestos obscenos que herían el aire y a quienes inútilmente las censuraban. El olfato era agredido o agrado por la confusión entre el sempiterno aroma del licor, el agrio vaho de los disolutos y los fuertes olores de los desechos orgánicos. Las relaciones entre hombres y mujeres estaban mediadas por las pasiones licenciosas dadas la facilidad con que se vivía la relación corporal entre los cabrones y prostitutas que atraían a los recién llegados. Las fondas y pulperías en los alrededores en las que se

³⁷ Robert Cuninngame Graham, *Cartagena y las riberas del Sinú*, Montería, Gobernación de Córdoba, 1968, p. 199. "Veinte años después", en BLAA, *El Porvenir*, Cartagena, enero 22 de 1893; sobre la vida lúdica de los navegantes ver el poema al capitán Antonio Salcedo escrito por Adolfo Martí, *Romances y cántigos*, Barranquilla, imp. Departamental, 1961, pp. 87-90. *Biografía de ciudades colombianas. Magangué*, Cartagena, ed. Turismo, 1952; también ver *Geografía económica de Colombia. Bolívar*, Bogotá, Contraloría General de la República, 1942, p. 637.

ingería licor hasta la inconsciencia, los vagos, los trabajadores y las gentes de todos los colores, el empresario, la autoridad en muchos casos incompetente, el ambiente truculento y en medio de una infinita consternación el foráneo que veía con enfado todo lo que ocurría a su alrededor porque en épocas pretéritas de recato y mesura casi siempre se escribió con censura acerca de la vida portuaria. Eran constantes las quejas porque en esa tierra de permisión la sensualidad estaba a flor de piel. En 1893 un viajero nacional hizo una descripción del puerto fluvial de Barranquilla que vale la pena citar: “Antes de arrimar al muelle pasamos por el lavadero público, en donde más de cien mujeres en traje peculiar del oficio, si traje puede llamarse a aquellos escasos jirones que señalan sus formas, respondían al saludo grotesco de los marineros, formándose entre la algazara de aquellas y la de estos, una vocería mayor que la que conoce el lector ya desde la salida de Yeguas”. Casi un cuarto de siglo después apareció esta nota en un diario cartagenero: “El Hormiguero. Así le dicen a un solar de la playa de Barahona [actual área del Centro de Convenciones, sobre la playa del Arsenal], en el cual se desarrollan constantemente películas asombrosas, pero “para hombres solos”, que dicen por ahí...”.³⁸

Esto era así porque los puertos eran los espacios urbanos en que desembocaban y se reproducían todas las necesidades, las pasiones, las picardías, alcanzando el espíritu trasgresor su mayor expresión traducido en códigos culturales colectivos que mediatizaban las relaciones entre los grupos sociales y entre estos y las instituciones. Como sitios de acciones ilícitas mayores (compra de autoridades, contrabando, burla de impuestos, etc.) y menores (necesidades fisiológicas a la vista pública, pequeñas trampas en las transacciones, sexo en cualquier lugar si las “benditas” circunstancias lo permitían, etc.) en ellos se desarrollaba una psicología colectiva transgresora de

³⁸ O’Drasil, *De Bogotá a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya, y estadía en esa ciudad por ocho meses 1893*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994, p. 42; “El hormiguero”, en AHC, *La Unión Comercial*, Cartagena, abril 28 de 1916.

la que participaban todos los sectores sociales y aún las autoridades oficiales y eclesiásticas. Era una pequeña psicología que impregnaba los actos cotidianos y aún las relaciones entre los géneros. En ese cuerpo social lo extraño era la ley, la que solo alcanzaba a medrar. Por tanto, la cultura del puerto contiene muchos elementos que están entre lo legal y lo ilegal, separados por una débil línea transgredida sin causar traumas, hecho que estimuló y reforzó el doble sentido del habla popular que violenta los códigos del buen hablar.³⁹

Pero mercados y ferias de las ciudades no portuarias también han sido y son centros de desorden y una desprevenida lectura de la obra de F. Braudel ya citada divierte al lector con sus descripciones sobre el desorden cultural como factor consustancial al mercado. La singularidad de las sociedades portuarias radicaba en que permitía a sus habitantes unas relaciones culturales con personas de otras latitudes y con una tecnología de cierta que estaban ausentes en el mundo interiorano. Esas relaciones dejaban sus improntas en el refuerzo del “desarreglo de las conductas sociales”, al marcarlas con un sincretismo cultural más intenso. Muchos elementos de las subculturas laborales de marineros y gentes de todas las procedencias eran asimilados y resignificados por los sectores populares. Canciones de trabajo, vocabulario técnico, jergas, santos patronos, proverbios y adagios, “*souvenires*”, conocimientos astronómicos y meteorológicos, formas de ingerir licor, experiencias sexuales de otras latitudes, rituales como el bautismo de las embarcaciones y del novel navegante, leyendas mitológicas, historias, chistes, supersticiones y magias para conjurar el peligro, juegos de azar, etc., de estas subculturas llegaron a formar parte del corpus cultural popular. Como era lugar de confluencia de personas y tecnologías de diversas procedencias la

³⁹ Julio Escamilla, *Fundamentos semiolingüísticos de la actividad discursiva*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998, pp. 69-78; Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez, “Política, lenguaje y control social en la región Caribe colombiana durante el penúltimo periodo finisecular”, en Freddy Ávila (ed.), *El español del Caribe colombiano*, Cartagena, Alcaldía de Cartagena, 2007, pp. 103-153.

cultura portuaria era abierta a la posibilidad de asimilaciones y adaptaciones, como lo demuestra la actitud de las personas cultas que se encargaron de recoger y divulgar por medios impresos las expresiones y el habla popular, pues mientras que los gramáticos y latinistas del interior de Colombia (Miguel Antonio Caro y Rufino José Cuervo) se dedicaban infructuosamente a intentar mantener puro el idioma, Manuel Lanao Loaiza, Adolfo Sundheim, Pedro María Revollo y Mario Alario Di Filippo hacían todo lo contrario en el caso de la Costa y reconocían en este un cuerpo vivo.⁴⁰

Sin embargo, el espacio portuario también era el más grande lugar de trabajo que sus muelles, astilleros y talleres familiarizaba con las diversas formas de tecnología. Al igual que su relación con el mercado, los talleres y astilleros que atendían las necesidades de las embarcaciones formaban con el puerto una sola entidad. Sin duda que los astilleros navales y los talleres artesanales ligados a éstos no representaban ninguna novedad en el Caribe colombiano pues gracias a su ubicación geográfica y a su papel estratégico en el comercio imperial, la Cartagena colonial se convirtió en puerto de arribo de los convoyes españoles que llegaban con cierta intermitencia y de pequeñas y medianas embarcaciones que durante todo el año traficaban entre las posesiones españolas del área del Caribe.⁴¹

⁴⁰ Adolfo Sundheim, *Vocabulario costeño*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1993 (1ª edición: 1922); Pedro Revollo, *Costeñismos colombianos*, Barranquilla, ed. Mejoras, 1942; Mario A. di Filippo, *Lexicón de colombianismos*, Cartagena, ed. Bolívar, 1964. Antonio Prada, *Una vida a bordo del puerto*, Barranquilla, eds. Antillas, 1999, pp. 9-10. Por subcultura laboral entendemos, siguiendo a Peter Burke, el conjunto de conocimientos, experiencias, formas de transmitirse, relaciones con la tecnología de los diferentes oficios urbanos. La llama subcultura porque no se hallan separadas totalmente de la cultura popular, de la que forman parte. *La cultura popular en la Europa moderna*, Madrid, Alianza ed., 1991, p. 78; algunas descripciones de la cultura de los marineros en *Ibid.*, pp. 86-90. Sobre los proverbios de origen marítimo apropiados por los navegantes ver la colección que aparece en Julio Acosta, *Manual del navegante*, Barranquilla, 1945, pp. 133-134.

⁴¹ Sobre el puerto de Cartagena ver M. Borrego, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*; “La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700”, pp. 76-77; M. Tejado, *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos*; Enrique Dorta, *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1998;

La actividad naval en la Cartagena colonial no estuvo al nivel de la desarrollada en La Habana, Guayaquil y El Callao, puertos en los que se crearon astilleros navales de significativas proporciones.⁴² En aquella ciudad solo se construyó un carenero en el último cuarto del siglo XVIII, y en 1768 un pequeño muelle en el sector de La Machina con tres filas de cubos de mampostería de 4 metros cuadrados. Lo usual es que desde mucho tiempo atrás la tradición había habilitado las playas del Arsenal (sector del barrio Getsemaní que da hacia la bahía de Las Ánimas) como sitio para la construcción y reparación de embarcaciones menores, en razón de, como reza un documento de 1818, "... hasta ahora la comodidad de tenerlos a la mano de la población ha sostenido esta obra en el paraje en que se halla, causando notable daño a la defensa de la Plaza aumentándose sus terrenos a la derecha e izquierda con las astillas que se han arrojado y se arrojan...".⁴³

Allí se formó una amplia tradición artesanal ligada al barrio de Getsemaní, cuya inmediatez a la zona portuaria lo convirtió en epicentro de talleres y en sitio de pequeños y medianos astilleros improvisados en las orillas por maestros de riberas, herreros, calafates, quienes con sus actividades impregnaban el ambiente con el olor de la

algunos aspectos de la vida económica del puerto de Cartagena en los siguientes trabajos: A. Vidal, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria*, pp. 27 y ss; R. de la Pedraja, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", pp. 107-125; A. McFarlane, "Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias", pp. 43-69, "El comercio en la vida económica y social neogranadina", pp. 363-389, y *Colombia antes de la independencia*. También ver Manuel Lucena G., "Ciencia y crisis política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)", en *Revista de Historia Naval* No. 30, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990, pp. 31-38; Humberto Triana, "La Escuela Náutica de Cartagena", en *Boletín Cultural y Bibliográfico* No. 8, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1964.

⁴² Juan C. Diz y Fernando Duque, "La construcción naval: las instalaciones en tierra", en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, pp. 105-115.

⁴³ M. Gelabert, "Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estaba a fines de 1817", p. 46.

estopa y el alquitrán (ver plano I).⁴⁴ Aspectos de la vida colonial en este puerto los conocemos por algunas descripciones de los científicos Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748) y fray Juan de Santa Gertrudis (1757), al igual que del padre Antonio Julián (1743) para el caso de Santa Marta. Un siglo después Eliseo Reclus (1855) hizo lo mismo para el caso de Barranquilla.⁴⁵

Cuando los dispositivos mecánicos movidos por la fuerza del vapor se introdujeron con la república Cartagena empezaba a perder protagonismo y las construcciones navales se desplazaron hacia el puerto de Barranquilla. La imposibilidad de constituir una flota marítima nacional y la consolidación de la navegación fluvial facilitó ese protagonismo de esta ciudad que disfrutó de un más fácil acceso al río Magdalena, en cuyas riberas se desarrollaron los talleres y astilleros fluviales. En efecto, fue con el fortalecimiento de la navegación fluvial a vapor durante la segunda mitad del siglo XIX que las compañías fluviales construyeron astilleros y talleres en algunos puertos fluviales.

El primer astillero de Barranquilla lo fundó en 1832 Juan B. Elbers, la que estaba provista de forjas, fuelles, etc. Luego le siguió el de la Compañía Unida en 1856.⁴⁶ Un decenio después, en 1866, otra

⁴⁴ J. Urueta, *Cartagena y sus cercanías*, p. 90. José Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, imp. Departamental, 1912, p. 23. (2ª edición corregida y aumentada por Eduardo Gutiérrez de P.).

⁴⁵ Jorge Juan y Antonio de Ulloa, “Relación histórica de un viaje a la América Meridional”, en Eduardo Gutiérrez de Piñeres (comp.), *Documentos para la historia del departamento de Bolívar*, Cartagena, imp. Departamental, 1924; F. Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza*; Antonio Julián, *La perla de América*, Bogotá, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1951; E. Reclus, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, p. 46.

⁴⁶ Tomás Mcausland, “Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824”, en Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (eds.), *Directorio anuario de Barranquilla*, Barranquilla, imp. El Comercio, 1892, pp. 4-43. E. Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*, pp. 103-104. Enrique Rasch S., *Directorio guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Barranquilla, tip. El Conservador, 1910, pp. 50-53. “La Compañía Antioqueña de Transportes”, en *El Día*, Barranquilla, septiembre 28 de 1916. Sobre los astilleros en 1925 ver Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, Barcelona, eds. Artes Gráficas, 1926, p. 288.

empresa construyó un dock. En 1886 la Compañía Colombiana de Transportes contaba con bodegas, muelles, un taller mecánico con tornos movidos por vapor, fundición, herrería, carpintería, dos slips, un dock y tres almacenes de materiales, los que estaban unidos al ferrocarril por medio de un ramal férreo. Durante los tres primeros decenios del siglo XX, cada nueva compañía naviera construía talleres y astilleros o heredaba los de las empresas que se fusionaban o desaparecían. Talleres, astilleros y slips servían para reparar y ensamblar cascos de vapores, diseñar y construir piezas de máquinas, calderas y muchas más operaciones del ramo de la metalmecánica. En ellos laboraban muchos trabajadores al mando de ingenieros-mecánicos.⁴⁷

Ahora bien, como es de imaginar, estas formas de trabajo ayudaron a la formación de los grupos sociales modernos, en especial los trabajadores asalariados, los que tuvieron ciertas singularidades que no se encuentran en ningún otro sector laboral. Estos trabajadores generaron una subcultura laboral de singular relevancia para el desarrollo de la clase obrera si tenemos en cuenta que el trabajo en los puertos fue elevado a la condición de ocupación ideal por los estratos bajos de la población, por representar una prolongación de formas de vida no obligadas a disciplinarse como si ocurría en la economía fabril, y porque las luchas reivindicativas allí adelantadas permitieron a los trabajadores alcanzar mejoras materiales ausentes en otros estratos asalariados.

Lo atrayente de la subcultura laboral portuaria estaba representado en las peculiares formas de contratación y de promoción laboral, actitud

⁴⁷ Sobre las consecuencias de las innovaciones tecnológicas en el tránsito del siglo XIX al XX ver Josef Konvitz, "The crisis of Atlantic port cities, 1880-1920", in *Comparative Studies in Society and History*, vol. 36, No. 2, Cambridge University Press, 1994, pp. 293-318. "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", en AHDA, *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906. Alejandro López, "Barranquilla industrial", en *Liga de Comercio de Barranquilla* No. 69, Barranquilla, 1937, p. 3.

frente a la vida en la que lo lúdico cumplía un papel destacado, al igual que las relaciones de solidaridad entre sí y con las comunidades ribereñas de los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge (ver mapa 1). Además, una jerga llena de anglicismos, singulares relaciones de autoridad en los oficios, formas de vestir acorde con la jerarquía de los estos, estilos de emulación y otras manifestaciones culturales que atraían a los jóvenes de extracción popular, determinando una inestabilidad laboral en otras áreas industriales de la que se quejaban los empresarios aún en los años 1940.⁴⁸ Eso explica las crecientes romerías de jóvenes de los estratos más bajos de la población de quienes se apostaban en los alrededores de los puertos, estaciones, muelles, mercado público y en el corazón del área comercial, compitiendo por conseguir la colocación momentánea en una actividad que solo exigía la suficiente capacidad física para los trabajos pesados y un mínimo grado de concentración.

Cuando nos concentramos en analizar las actitudes de los trabajadores frente a la presión ejercida por el aumento de la oferta laboral, se manifiestan varios hechos de significativa importancia para entender el mundo social portuario como un territorio en el que los grupos sociales vivieron con grados de autonomías. En el caso de los trabajadores fue resultado de que durante buena parte del siglo XIX aparecieron como una entidad con cierto grado de independencia frente a los empresarios al momento de contratar debido a la intermitencia de la carga movilizada. Presión laboral y autonomía llevaron a que los trabajadores racionalizaran la oferta de trabajo

⁴⁸ El caso de Ismael Escamilla, máximo dirigente de los trabajadores navieros durante los años 1940 es representativo: de origen campesino, en 1917 se trasladó con su familia a Barranquilla; en 1930 era albañil y después tintorero; en 1934 ingresó a trabajar en un vapor en calidad de aprendiz de ingeniero y en 1937 ascendió a sebero y de aquí salió a dirigir las luchas del gremio. *Semana*, Bogotá, junio 19 de 1948. La queja de los empresarios aparece en José Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su pasado y su presente*, Barranquilla, Banco Dugand, 1922, p. 169. E. P. Thompson, *Tradicón, revuelta y conciencia de clase*, Barcelona, ed. Crítica, 1983, p. 284. Alcides Arguedas, *La danza de las sombras*, Bogotá, Banco de la República, 1983, pp. 32-33; "La crónica. En el puerto", en AHC, *El Demócrata*, Magangué, marzo 8 de 1920.

organizando cuadrillas y turnos laborales para contratar colectivamente.

Conclusiones

En el transcurso del decenio de 1930 los puertos del Caribe colombiano empezaron a perder muchas de sus funciones tradicionales debido al proceso de modernización que los llevó a retirarse de los centros históricos de las ciudades, trasladándose a las afuera de las mismas. En 1933 Cartagena inauguró las nuevas instalaciones portuarias construidas en la isla de Manga. Dos años después lo mismo hizo Barranquilla al inaugurar las obras de canalización de la desembocadura del río Magdalena y las instalaciones portuarias fluviales, al suroriente del centro histórico, lo que le permitió convertirse en puerto marítimo y fluvial, sin necesidad del ramal férreo que llegaba hasta Puerto Colombia. Nuevos muelles, bodegas, edificios administrativos Este aislamiento se acompañó con la modernización de algunos servicios públicos como los edificios para el abasto público que siguieron situados en los espacios donde habían estado los muelles. Las medidas de control social sobre el ocio se intensificaron pese a que las corrientes migratorias que arribaban a ambos puertos en determinados momentos las colocaban en entredicho. Se establecieron las llamadas “zonas de tolerancia” a las que se desplazaron cantinas, bares, prostitutas y parte del tráfico furtivo que había hecho de los centros históricos sus hábitats predilectos.

Al desvertebrar la multifuncionalidad del área portuaria, la nueva especialización del espacio urbano tuvo sus consecuencias sobre los trabajadores portuarios diferenciándolos de los sectores más bajos de la población con los que se mantenían confundidos. Formas más consistentes de control laboral, y el interés en controlar la contratación de la mano de obra contribuyeron a definir el perfil de los trabajadores de los puertos. Pero por otra parte terminó por afectar la

protesta social tradicional al producir una escisión en la integración de los diversos sectores que la alimentaban y apoyaban bajo las formas del motín, la asonada y la acción violenta, mientras que ayudó al desarrollo de las formas modernas de protesta (por sitio de trabajo, con cierta organización). Así las cosas, los sectores plebeyos se vieron sustraídos de las formas de protestas mientras que al lado de los trabajadores portuarios aparecieron los fabriles.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla (Colombia):

Libro de 1848. Varios.

Libro de 1847. Industria y comercio.

Libro de 1847. Cuentas.

Libro de 1843. Actas.

Archivo Histórico de Cartagena (Colombia):

La Unión Comercial, Cartagena, 1916.

Archivo Histórico del Departamento del Atlántico (Colombia): Fondo de Prensa:

Diario del Comercio, Barranquilla, 1926.

El Porvenir, Barranquilla, 1929.

El Progreso, Barranquilla, 1906.

"Liga de Comercio de Barranquilla". No. 69, Barranquilla, 1937.

Biblioteca Luís Ángel Arango (Colombia). Colección de prensa microfilmada:

Semanario de la Provincia de Cartagena, Cartagena, 1846.

Memorias, directorios comerciales, literatura e informes oficiales:

ACOSTA, Julio. *Manual del navegante*. Barranquilla, 1945.

Biografía de ciudades colombianas. Magangué. Ed. Turismo, Cartagena, 1952.

CUNINNGHAME, Grahan Robert. *Cartagena y las riberas del Sinú*. Gobernación de Córdoba, Montería, 1968.

Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas al congreso de 1917. Imp. Nacional, Bogotá, 1917.

FILIPPO, Mario di. *Lexicón de colombianismos*. Ed. Bolívar, Cartagena, 1964.

GELABERT, Mariano. “Estado en que se encontró la Plaza de Cartagena de Indias a fines del año de 1815 y en el que estaba a fines de 1817”. Boletín Historial. No. 157. Academia de Historia de Cartagena, Cartagena, 1983.

Geografía Económica de Colombia. Bolívar. Contraloría General de la República, Bogotá, 1942.

GRAU, Eusebio. “La ciudad de Barranquilla en 1896”. Imp. La Luz, Bogotá, 1896.

JUAN, Jorge. ULLOA, Antonio de. *Relación histórica de un viaje a la América Meridional*. Eduardo Gutiérrez de Piñeres (comp.). Documentos para la historia del departamento de Bolívar. Imp. Departamental, Cartagena, 1924.

JULIÁN, Antonio. *La perla de América*. Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, Bogotá, 1951.

MARTÁ, Adolfo. *Romances y cántigos*. Imp. Departamental, Barranquilla, 1961.

MCAUSLAND, Tomás. *Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824*. Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (editores). Directorio anuario de Barranquilla. Imp. El Comercio, Barranquilla, 1892.

MONSALVE, Diego. *Colombia cafetera*. Artes Gráficas, Barcelona, 1926.

NIETO, Juan José. *Geografía histórica de la provincia de Cartagena descrita por cantones*. Gustavo Bell (editor). Juan José Nieto. Escritos históricos y políticos. Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993.

O'DRASIL. *De Bogotá a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya, y estadía en esa ciudad por ocho meses 1893*. Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1994.

RASCH SILVA, Enrique. *Directorio guía comercial ilustrada de Barranquilla*. Tip. El Conservador, Barranquilla, 1910.

RECLUS, Eliseo. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*. Gobernación de Bolívar, Cartagena, 1935.

REVOLLO, Pedro María. *Costeñismos colombianos*. Ed. Mejoras, Barranquilla, 942.

_____. *Mis memorias*. Ed. Mejoras, Barranquilla, 1998.

SANTA GERTRUDIS, Fray Juan de. *Maravillas de la naturaleza*. Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1956. Tomo I.

SUNDHEIM, Adolfo. *Vocabulario costeño*. Gobernación del Departamento del Atlántico, Barranquilla, 1993.

URUETA, José. *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Estado Soberano de Bolívar, en los Estados Unidos de Colombia*. Tip. de Donaldo Grau, Cartagena, 1886.

_____. GUTIÉRREZ DE PIÑERES, Eduardo. *Cartagena y sus cercanías*. Imp. Departamental, Cartagena, 1912.

VELÁSQUEZ, Fernando. *A la bulla de los cocos*. Talleres Mogollón, Cartagena, 1970.

Historiografía:

ABELLO, Alberto y GIAIMO, Silvana (eds.). *Poblamientos y ciudades del Caribe colombiano*. Observatorio del Caribe Colombiano-Fonade-Universidad del Atlántico, Cartagena, 2000.

ADELMAN, Jeremy. "State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21". *Journal of Latin American Studies*. Vol. 25, No. 1. Cambridge University Press, 1993.

ALEDO, Antonio. "El significado cultural de la plaza hispanoamericana. El ejemplo de la plaza mayor de Mérida". *Tiempos de América*. No. 5-6. Universitet de Jaumè, Valencia, 2000.

ARCHILA, Mauricio. *Barranquilla y el río: una historia social de sus trabajadores*. Cinep, Bogotá, 1987.

_____. *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*. Cinep, Bogotá, 1991.

ARIAS, Julio. *acción y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales*. Universidad de los Andes, Bogotá, 2005.

ARRIETA, Armando y HERNÁNDEZ, Ruth. *Los inicios de Barranquilla. Poblamiento en el bajo Magdalena siglos XVI al XVIII*. Universidad del Norte, Barranquilla, 2006.

BELL, Gustavo. "¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe". Alberto Abello (comp.). *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*. Observatorio del Caribe Colombiano-Museo Nacional de Colombia, Bogotá, 2006.

BERGQUIST, Charles. *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*. Siglo XXI, Bogotá, 1988.

BEYER, Robert. "El transporte y la industria del café en Colombia". Jesús A. Bejarano (comp.). *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*. La Carreta, Bogotá, 1977.

BLANCO, José A. *El norte de Tierradentro y los orígenes de Barranquilla*. Banco de la República, Bogotá, 1987.

BLÁZQUEZ, Carmen. "Comerciantes y desarrollo urbano: la ciudad y puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII". *Tiempos de América*. No. 5-6. Universitet de Jaumè, Valencia, 2000, pp. 21-36.

BORREGO, María. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983.

_____. "La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700". Adolfo Meisel (editor). *Historia económica y social del Caribe colombiano*. Universidad del Norte, Barranquilla, 1994.

_____. "Norma y planimetría. Tradición y modernidad en la Cartagena Indiana del quinientos". Ariel Castillo (comp.). *Respirando el Caribe. Memorias de la Cátedra del Caribe Colombiano*. Observatorio del Caribe Colombiano-Ministerio de Cultura-Universidad del Atlántico, Cartagena, 2001. Vol. 1.

BRAUDEL, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII*. Alianza ed., Madrid, 1989. Tomo II.

BURKE, Peter. *La cultura popular en la Europa moderna*. Alianza ed., Madrid, 1991.

CAICEDO, Edgar. *Historia de las luchas sindicales en Colombia*. Ceis, Bogotá, 1971.

CASADO, José. "Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la edad media y la moderna. Ensayo de aproximación". Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.). *Puertos y*

sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español. CSIC, Madrid, 1996.

DIZ, Juan y DUQUE, Fernando. “La construcción naval: las instalaciones en tierra”. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. CEHOPU, Madrid, 1985.

DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*. Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1998.

ESCAMILLA, Julio. *Fundamentos semiolingüísticos de la actividad discursiva*. Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1998.

FEIJOO, María. “Las trabajadoras porteñas a comienzos del siglo”. Diego Armus (comp.). *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*. Suramericana, Buenos Aires, 1990.

FLÓREZ, Francisco. “Representaciones sobre el Caribe en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas. Geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX”. *Historia y Espacio*. No. 31. Universidad del Valle, Cali, 2008.

GARCÍA, Antonio. *El mar de los deseos. El Caribe hispano-musical. Historia y contrapunto*. Siglo XXI-Universidad de Quintana Roo-Estado Libre y Soberano de Quintana Roo-Unesco, México, 2002.

GARCÍA, Bernardo. “Veracruz en la primera mitad del siglo XIX. Testimonios de viajeros”. Bernardo García y Sergio Guerra (coords.). *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*. Universidad Veracruzana-Universidad de La Habana, Veracruz, 2002.

_____. *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*. Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, 1992.

GARCÍA, Claudia. *Las fiebres del Magdalena. Medicina y sociedad en la construcción de una noción médica colombiana, 1859-1886*. Universidad Nacional, Bogotá, 2006.

GARCÍA, Mercedes. “Vida y ambientes en La Habana intramuros del siglo XVIII”. Bernardo García y Sergio Guerra (coords.). *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*. Universidad Veracruzana-Universidad de La Habana, Veracruz, 2002.

GARRIDO, Margarita. “Vida cotidiana en Cartagena de Indias en el siglo XVII”. Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XVII*. Banco de la República, Cartagena, 2007.

GAZTAMBIDE, Antonio. “La invención del Caribe en el siglo XIX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico”. *Revista Mexicana del Caribe*. No. 1. Universidad de Quintana Roo, México, 1996.

GIL, Adriana. “Vida cotidiana en Veracruz a fines del XVIII”. Bernardo García y Sergio Guerra (coords.). *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*. Universidad Veracruzana-Universidad de La Habana, Veracruz, 2002.

GILMORE, Robert. HARRISON, John. “Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river”. *Hispanic American Historical Review*. Vol. 28, No. 3. Duke University Press, 1948.

GÓMEZ, Alfredo. *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina. Colombia, Brasil, Argentina y México*. Ruedo Ibérico, Barcelona, 1980.

GÓMEZ, Carmen. *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1984.

GONZÁLEZ, Ignacio. “Tecnología portuaria”. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. CEHOPU, Madrid, 1985.

GOROSTEGUI, Haydée. “El puerto de la pampa húmeda”. José Luís Romero y Luís Alberto Romero (comp.). *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Ed. Abril, Buenos Aires, 1983. Tomo I.

GRAHN, Lance. "Cartagena and the hinterland in the eighteenth century". Franklin Knighth and Peggy Liss (eds.). *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*. The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991.

_____. "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII". Adolfo Meisel. Haroldo Calvo (eds.). *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Banco de la República, Cartagena, 2005.

GUTIÉRREZ, Antonio. "La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial". *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*. CEHOPU, Madrid, 1985.

GUTMAN, Margarita y HARDOY, Jorge. *Buenos Aires*. Mapfre, Barcelona, 1992.

HOBSBAWM, Eric. "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias". *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Crítica, Barcelona, 1979.

JACKSON, Gordon. "The British port system, c. 1850-1913". Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*. CSIC, Madrid. 1996.

JIMÉNEZ, Guadalupe. "An Atlantic silver entrepôt: Vera Cruz and the house of Gordon and Murphy". Franklin Knighth and Peggy Liss (eds.). *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*. The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991.

KNIGHT, Franklin y PALMER, Colin. "The Caribbean. A regional overview". Franklin Knighth and Colin Palmer (eds.). *The modern Caribbean*. The University of North Carolina Press, Chape Hill, 1989.

KONVITZ, Josef. "The crisis of Atlantic port cities, 1880-1920". *Comparative Studies in Society and History*. Vol. 36, No. 2. Cambridge University Press, 1994.

KUETHE, Allan. "Flexibilidad racial en las milicias disciplinadas de Cartagena de Indias". *Historia y Cultura*. No. 2. Universidad de Cartagena, Cartagena, 1994.

LANGEBAEK, Carl. "Pasado indígena en la Costa Caribe: interpretación en cinco actos". Alberto Abello (comp.). *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*. Observatorio del Caribe Colombiano-Museo Nacional de Colombia, Bogotá, 2006.

_____. "Historia y arqueología. Encuentros y desencuentros". *Historia Crítica*. N° 27. Universidad de los Andes, Bogotá, 2005.

LAURENT, Muriel. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Universidad de los Andes, Bogotá, 2008.

LUCENA G., Manuel. "Ciencia y crisis política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)". *Revista de Historia Naval*. No. 30. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1990.

MARCHENA, Juan. "Sin temor al Rey ni a Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial". Allan Kuethe y Juan Marchena (eds.). *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*. Universitat Jaume I, Valencia, 2005.

MÁRQUEZ, Rosario. *El trasvase cultural a América. Las bibliotecas privadas de los emigrantes españoles en el siglo XVIII*. Aconcagua Libros, Sevilla, 2002.

_____. "El comercio de libros entre España y América: la petición de un librero de La Habana en el siglo XVIII". Pedro Cátedra, María Paíz y María López (coords.). *La memoria de los libros. Estudios sobre la historia de lo escrito y de la lectura en Europa y América*. Vol. 2. Centro Internacional de Investigación de la Lengua Española, Madrid, 2004.

McFARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia*. Banco de la República-El Ancora eds., Bogotá, 1998.

_____. “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. No. 11. Universidad Nacional, Bogotá, 1983.

_____. “El comercio en la vida económica y social neogranadina”. Beatriz Castro (editora). *Historia de la vida cotidiana en Colombia*. Norma, Bogotá, 1996.

McGRAW, Jason. “Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930”. *Revista de Estudios Sociales*. No. 27. Universidad de los Andes, Bogotá, 2007.

MEISEL, Adolfo. “¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?”. Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (eds.). *El rezago de la Costa Caribe colombiana*. Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad del Norte-Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1999.

MONGE, Fernando. “Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica”. *Hispania*. Vol. LVIII, No. 198. CSIC, Madrid, 1998.

_____. “Owen Sound, Canadá (1815-1996). De enclave portuario colonial a ciudad provincial”. *Revista de Indias*. Vol. LXI, No. 221. CSIC, Madrid, 2001.

_____. OLMO, Margarita del. “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico”. Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Actas del coloquio internacional El Sistema Portuario Español. CSIC, Madrid, 1998.

MÚNERA, Alfonso. *Fronteras imaginadas*. Planeta, Bogotá, 2005.

NICHOLS, Theodore. “Rise of Barranquilla”. *Hispanic American Historical Review*. Vol. 34, N° 2. Duke University Press, 1954.

_____. *Tres puertos de Colombia*. Banco Popular, Bogotá, 1973.

NOGUERA, Aníbal (ed.). *Crónica grande del río de la Magdalena*. 2 vols. Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1980.

OCAMPO, José A. *Colombia y la economía mundial 1830-1910*. Siglo XXI eds., Fedesarrollo, Bogotá, 1984.

ORTEGA, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos. Resumen histórico*. Imp. Nacional, Bogotá, 1920-1923. 2 vols.

PAYNE, Elizet. *El puerto de Truxillo, un viaje hacia su melancólico abandono*. Gauymuras, Tegucigalpa, 2007.

PÈCAUT, Daniel. *Política y sindicalismo en Colombia*. La Carreta, Medellín, 1973.

PEDRAJA, René de la. "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. No. 8. Universidad Nacional, Bogotá, 1976.

_____. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801". *Desarrollo y Sociedad*. No. 2. Universidad de los Andes, Bogotá, 1979.

PEDRAZA, Zandra. "Y el verbo se hizo carne... Pensamiento social y biopolítica en Colombia". Santiago Castro-Gómez (editor). *Pensar el siglo XIX. Cultura, biopolítica y modernidad en Colombia*. Universidad de Pittsburgh, Pittsburgh, 2004.

PÉREZ, Pedro. VIVAS, Pedro. "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano". *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*. CEHOPU, Madrid, 1985.

POSADA, Eduardo. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Cerec-Cámara de Comercio, Barranquilla, 1987.

_____. “El regionalismo político en la Costa Caribe colombiana”. Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (eds.). *El rezago de la Costa Caribe colombiana*. Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad del Norte, Cartagena, 1999.

POVEDA, Gabriel. *Vapores fluviales en Colombia*. Tercer Mundo-Colciencias, Bogotá, 1998.

PRADA, Antonio. *Una vida a bordo del puerto*. Ed. Antillas, Barranquilla, 1999.

PRICE, Jacob. “Economic function and the growth of American port towns in the eighteenth century”. *Perspectives in American History*. vol. VIII. University of Harvard, Boston, 1974.

_____. “Summation: The American panorama of Atlantic port cities”. Franklin Knight and Peggy Liss (eds.). *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*. The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991.

_____. “Competition between ports in British long distance trade, c. 1660-1800”. Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*. CSIC, Madrid, 1996.

RESTREPO, Jorge y RODRÍGUEZ, Manuel. “La actividad comercial en Cartagena y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX”. *Estudios Sociales*. No. 1. Faes, Medellín, 1986.

_____. “Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900”. Gustavo Bell (comp.). *El Caribe colombiano*. Uninorte, Barranquilla, 1988.

RHENALS, Ana Milena y FLÓREZ, Francisco. “Distintos sujetos bajo un mismo predicado: reflexión historiográfica sobre la historia empresarial en el Caribe colombiano”. *El Taller de la Historia*. No. 1. Universidad de Cartagena, Cartagena, 2009.

RIPOLL, María T. *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de casos*. Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena, 2007.

RODRÍGUEZ, Hipólito. “Veracruz. Del puerto de la conquista al de la independencia y la modernidad”. Bernardo García y Sergio Guerra (eds.). *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*. Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002.

ROJAS-MIX, Miguel. *La plaza como instrumento de dominación colonial*. Muchnik, Barcelona, 1978.

ROMERO, Dolores y SÁENZ, Amaya. “La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX”. Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*. CSIC, Madrid. 1996.

ROMERO, Luís A. “La lucha por el puerto”. José Luís Romero y Luís Alberto Romero (comp.). *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Ed. Abril, Buenos Aires, 1983. Tomo I.

SCOBIE, James. “Consideraciones acerca de la atracción de la plaza en las ciudades provinciales argentinas 1850-1900”. Sergio Bagú, Gregorio Weinberg y Leopoldo Zea (editores). *De historia e historiadores: homenaje a José Luis Romero*. Siglo Veintiuno, México, 1982.

_____ y RAVINA, Aurora. “El puerto y los ferrocarriles”. José Luís Romero y Luís Alberto Romero (comp.). *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Ed. Abril, Buenos Aires, 1983. Tomo II.

_____ y RAVINA, Aurora. “El centro, los barrios y el suburbio”. José Luís Romero y Luís Alberto Romero (comp.). *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Ed. Abril, Buenos Aires, 1983. Tomo II.

SERNA, Adrián. *Ciudadanos de la geografía tropical. Ficciones históricas de lo ciudadano*. Universidad Distrital, Bogotá, 2006.

SILVESTRI, Graciela. *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, 2003.

SOCOLOW, Susan. "Buenos Aires and its hinterland in the eighteenth century". Franklin Knight and Peggy Liss (eds.). *Atlantic port cities: economy, culture, and society in the Atlantic World, 1650-1850*. The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991.

SOLANO, Sergio Paolo. *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*. Observatorio del Caribe Colombiano-Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena, Cartagena, 2003.

_____. "La novela Ynggermina de Juan José Nieto y el mundo racial del Bolívar Grande en el siglo XIX". *Revista de Estudios Sociales*. No. 31. Universidad de los Andes, Bogotá, 2008.

_____. "Trabajo, mercado, ocio y transgresión: las ciudades portuarias del Caribe colombiano, 1850-1930". *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. No. 2. Universidad Nacional de Mar del Plata, La Plata, 2009.

_____. "Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores en los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930". *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*. No. 88. Centro de Estudios y Documentación Latinoamericanos, Ámsterdam, 2010.

_____. "Raza, mestizaje, nación y ciudadanía. Identidades indígenas en el Caribe colombiano durante el siglo XIX". *Memorias* No. 12. Universidad del Norte, Barranquilla, 2010. <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/memorias/article/view/711/381>

_____ y CONDE, Jorge. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*. Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1993.

_____ y FLÓREZ, Roicer. "Política, lenguaje y control social en la región Caribe colombiana durante el penúltimo periodo

finisecular”. Freddi Ávila (editor). *El español del Caribe colombiano*. Alcaldía de Cartagena, Cartagena, 2007.

SORHEGUI, Arturo. “La Habana-Veracruz. El mediterráneo americano y el circuito imperial hispánico 1519-1821”. Bernardo García y Sergio Guerra (eds.). *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*. Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana, Veracruz, 2002.

_____. *La Habana en el mediterráneo americano*. Universidad de La Habana, La Habana, 2007.

TEJADO, Manuel. *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1954.

THOMPSON, E. P. *Tradición, revuelta y conciencia de clase*. Ed. Crítica, Barcelona, 1983.

TRIANA, Humberto. “La Escuela Náutica de Cartagena”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. No. 8. Biblioteca Luís Ángel Arango, Bogotá, 1964.

URIBE, Jorge. “Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-1939)”. Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (editores). *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*. Universidad Javeriana, Bogotá, 2008.

URICOECHEA, Fernando. “Resabios tribales y cosmopolitismo periférico: Bogotá y Cartagena en 1900”. *Revista Colombiana de Sociología*. No. 1. Universidad Nacional, Bogotá, 1990.

URRUTIA, Miguel. *Historia del sindicalismo en Colombia*. Universidad de los Andes, Bogotá, 1969.

VIDAL, Antonino. *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria*. Agrija eds., Lebrija-España, 1998.

_____. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2002.

_____. "Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI". *Historia Caribe*, No. 9. Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2004.

VILORIA, Joaquín y MEISEL, Adolfo. "Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* No. 1. Banco de la República, Cartagena, 1999.

ZAMBRANO, Milton. *El desarrollo del empresariado en Barranquilla 1880-1945*. Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998.