

De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del Gran Caribe en el Siglo XIX.

Sergio Paolo Solano de las Aguas*

Facultad de Ciencias Humanas

Universidad de Cartagena de Indias

□ Artículo recibido 21 de enero de 2010, aceptado el 25 de marzo de 2010 y publicado electrónicamente el 20 de diciembre de 2010.

* Sergio Paolo Solano es Profesor Asociado del Programa de Historia de la Facultad de Ciencias Humanas de Universidad de Cartagena de Indias; miembro del Grupo de Investigación *Frontera, Sociedad y Cultura en el Caribe y Latinoamérica* (Categoría A-1 en Colciencias); Director de la revista *El Taller de la Historia* del Programa de Historia de la mencionada Universidad. Sus líneas de investigación son: Historia social del trabajo, Mundo agrario: economía, sociedad y poder, y Espacios, indígenas y sociedad en el Caribe colombiano durante el siglo XIX. Autor de los libros: *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930* (Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura, 2003); *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla 1875-1930* (Barranquilla: Universidad del Atlántico, 1993); *Bibliografía histórica del Caribe colombiano* (Barranquilla: Universidad del Norte, 1998).

E-mail: ssolanod@unicartagena.edu

Resumen

En este artículo estudio el significado del espacio portuario y sus consecuencias en la configuración social y cultural de las ciudades marítimas y fluviales que lo contenían. Mi reflexión se centra en los pequeños espacios situados en los centros históricos que concentraban las labores portuarias y otras actividades que determinaban la totalidad de la vida de esas poblaciones. Esas áreas fueron vitales hasta que por las nuevas actividades, el crecimiento demográfico y urbano de la primera mitad del siglo XX, fueron sacadas a las afueras de las ciudades y aisladas del resto de los espacios urbanos y de otras actividades con las que habían permanecido confundidos durante varios siglos.

El argumento central de este artículo propone 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. Ese protagonismo del puerto en la vida urbana se debió a la diversidad de actividades que contenía, pues era espacio de trabajo, intercambio cultural, plaza de mercado, sitio de diversión y ocio. Esto marcó de singular manera a la sociedad de los puertos pues determinó unas dinámicas sociales, culturales, laborales distintas a las escenificadas en las ciudades mediterráneas.

Palabras clave: puertos, Gran Caribe, ciudad portuaria, espacio polifuncional, plaza portuaria, plaza central

Historiografía económica y social sobre los puertos

Hasta comienzos de los años noventa, la historiografía sobre los puertos del Caribe colombiano¹ estuvo dominada por la agenda de las investigaciones planteada por los historiadores estadounidenses, que entre 1940 y 1960 estudiaron el impacto de los medios de transportes en el crecimiento económico de los países latinoamericanos. La obra que ha tenido mayor influencia es la de Theodore Nichols (1954 158-174; 1973) sobre 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

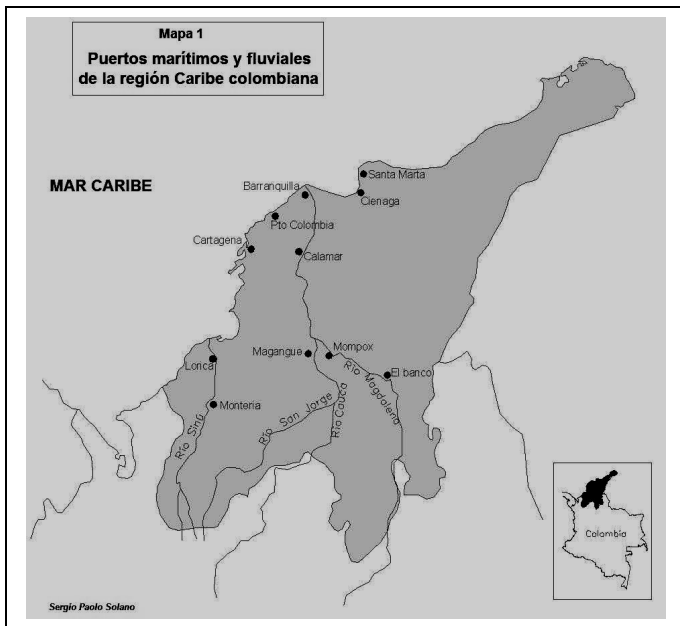
Desde Nichols hasta los años recientes el énfasis se ha puesto en los aspectos económicos de las actividades portuarias. La variable central de esta historiografía es el comercio exterior colombiano de la Colonia y del primer siglo republicano,³ por lo que el puerto termina circunscrito a la condición de un

¹ Los autores más representativos son Posada 1987; 1997 205-368; Solano y Conde 1993; Zambrano 1998; Poveda 1998.

² Entre los ensayos que 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, destaca la investigación de Robert Gilmore y John Harrison (1948, 335-359) sobre la navegación fluvial a vapor y la economía tabacalera del tercer cuarto del siglo XIX. Léase también Beyer (1977 244-264).

³ El punto más alto de estas investigaciones fue el trabajo de Ocampo (1984). Estudios sobre el comercio por Cartagena durante el periodo colonial: De la Pedraja (1976, 107-125; 1979, 214-215); Mcfarlane, (1983, 43-69; 1996, 363-389 y 1998, 153-280); Grahn (2005, 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. Meisel (1999, 57-84).

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



La recurrencia de esa imagen en buena medida se explica tanto por la perspectiva económica de los estudios como porque estos tuvieron que dar con las causas de la crisis que ha acosado a esas ciudades desde mediados del siglo XX. Aún en el caso de las recientes reorientaciones operadas en los estudios históricos sobre el empresariado como agente del crecimiento o estancamiento económico de las ciudades portuarias, la función del puerto sigue anclada a la

mencionada imagen. 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), 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 de quienes mediaban entre zonas productoras y consumidoras, y el desplazamiento de las inversiones hacia otras áreas de la economía.⁴

Esta inclinación no está a tono con las tendencias internacionales en los estudios sobre este tema, 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.⁵ De igual forma se estudia los mares más allá de las condiciones naturales, como realidades históricas que integran espacios, sociedades y culturas. También 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).⁶ Por otra parte las relaciones puerto-forelands se están integrando en perspectivas más amplias, en la que, por ejemplo, el mar Caribe aparece integrado como una economía-mundo, con sus rutas de intercambio y

⁴ Ver la colección de estudios monográficos sobre historia económica y empresarial del Caribe colombiano, que desde 1999 ha publicado el Centro de Estudios Económicos Regionales del Banco de la República (Cartagena), en http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg5.htm; Solano y Conde (1993, 11-19); Vilorio y Meisel (1999); Ripoll (2007). Un balance crítico sobre los estudios empresariales del Caribe colombiano en Rhenals y Flórez (2009, 139-159).

⁵ Véase García (2002, 19-54); Márquez (2002; 2004, 567-598).

⁶ Ver los ensayos compilados en el libro de García y Guerra, eds. (2002). También ver: Goularti (2009, 35-43); Gantús (2009, 159-169); Crespi (2009); Mateo y Nieto, comps. (2009, 13-20); Caruso, (2009, 141-153).

sus centros portuarios,⁷ lo que viene a facilitar la exploración del mundo social y cultural que circula con las mercaderías, las gentes y las embarcaciones.

Razones del desmérito historiográfico de los puertos colombianos

Distintas razones explican ese desnivel entre la historiografía colombiana y la del resto del continente, como también 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 hegemónico 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 del país. Aunque Barranquilla tuvo un crecimiento económico y demográfico significativo, su protagonismo en la política nacional fue muy débil, y sus

⁷ Véase Vidal (1998, 27; 2002; 2004, 120-137). Acerca del Caribe como una realidad histórica, social, étnica y cultural ver: Knighth, y Palmer (1989, 1-19); Gaztambide-geigel (1996, 74-96); García (1998, 19-54).

habitantes poco interesados se mostraron por alcanzar un peso representativo en las decisiones nacionales.

Las desigualdades en el protagonismo de las ciudades y regiones en la vida de este 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 significación de los puertos en la historiografía colombiana–, esta pérdida dio vía libre a la construcción de unas relaciones de alteridades que desde los centros del poder racializaron la geografía nacional.⁸ Elites, intelectuales y políticos de la región andina identificaron a las llanuras del Caribe como sólo 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,⁹ 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.¹⁰

Los efectos de este reduccionismo racial apenas empezamos a conocerlos gracias a estudios recientes sobre los discursos del mestizaje elaborados por las élites colombianas para brindarle una supuesta base homogénea a la nación, como también a las investigaciones centradas deconstrucción de los discursos arqueológicos de mediados del siglo XX y a las

⁸ Cf. Pedraza (2004, 184-199); Arias (2005, 94-112, 128-137); Múnera (2005, 66-88); García (2006, 47); McGraw (2006, 354-522; 2007, 62-75); Uribe (2008, 205-221); Flórez (2008, 35-59).

⁹ Cf. Serna (2006), en especial ver Capítulo 6, 421-449; Amodio (1999, 9-29).

¹⁰ Bell (2006, 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 asentaron en el interior andino donde se desarrolló una civilización precolombina. Langebaek (2005, 38-66; 2005, 111-124).

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.¹¹

Resultado de esta racialización de la geografía regional 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, e incluso desmeritar sus aportes a la construcción de la nación. Esa imagen también está presente en las respuestas dadas por la historiografía sobre esta región, la cual no escapa al reduccionismo de solo estudiar al papel de los puertos en el tráfico comercial.

Un replanteamiento de los estudios sobre los puertos

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.

¹¹ Véase Múñera (2005, 129-152); Langebaek (2006, 38-66); Solano (2008, 34-47). Sobre la mencionada área del Caribe colombiano ver: Solano, Flórez y Malkún (2008, 67-121).

No es lo mismo, a manera de ilustración, la relación puerto-ciudad en centros imperiales del Antiguo Régimen (España, Inglaterra), que en sus colonias.¹² En la primera situación, el puerto tiene una vieja historia y se ha dotado de una infraestructura que puede especificar sus funciones, mientras que muchos puertos coloniales (verbigracia, Veracruz-México, Trujillo-Honduras, Cartagena-Colombia, 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,¹³ pues en el primer caso algunos puertos (Cartagena, La Habana, Veracruz) tenían el monopolio del comercio al interior del imperio mientras que otros sólo 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 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 al comercio con cualquier país del mundo.

Asimismo, tampoco es igual la significación 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 sólo 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 está en situación contraria y que ya ha salido

¹² Véase Price (1996, 19-36); Jackson (1996, 77-97); Romero y Sáenz (1996, 185-212); Casado (1996, 215-251).

¹³ Véase Monge y Del Olmo (1996, 215-233); Price (1991, 262-276); Vidal (2004, 120-137); Solano (2003; 2009, 45-60; 2010, 39-60).

hacia las afuera de la ciudad o que su espacio se ha diferenciado y aislado del resto de la ciudad.

Por las anteriores razones, desde los años setenta las investigaciones sobre la historia social y cultural de los puertos 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 llevaron 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.¹⁴ Dos decenios después los historiadores sociales eran conscientes de que puerto y ciudad tenían diferencias genéticas e históricas hasta que la segunda 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 o en dinero del comercio y otros factores que sin duda intervienen, mientras que se deja de lado a las gentes que le dan sentido.¹⁵

¹⁴ 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. Véase Price (1974, 123-186).

¹⁵ Véase Monge y Del Olmo (1996, 215-233); Monge (1998, 307-326; 2001, 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 conceptos como “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. Cf. Monge (1998, 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 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

El problema central que empezó a plantearse es que si el puerto era el punto de intersección de dos ángulos opuestos por sus vértices que permitían las confluencias externas e internas, aquel modelo estaba imposibilitado para comprender el proceso de construcción de ese sitio desde adentro, la significación 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 apuntó a señalar que la diferencia más significativa era la función genética del puerto con relación a la ciudad, la que fue más evidente en el caso del imperio español que relacionó 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.¹⁶

social y espacialmente de la “ciudad portuaria”. Véase Silvestri (2003).

¹⁶ Véase Sorhegui (2007, 5-46); García (1992); Vidal (2004, 120-137); Payne (2007).

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.¹⁷ Cuando a finales de esa centuria el mar Caribe se constituyó en escenario de luchas interimperiales la Corona española decidió fortalecer la colonización del interior del continente y la organización de sus puertos con fortificaciones y presencia militar permanente.¹⁸

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.¹⁹ 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 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.²⁰ 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

¹⁷ Véase Tejado (1954); Borrego (1983; 1994, 76-77).

¹⁸ Véase Gutiérrez (1985, 145-159); Pérez y Vivas (1985, 161-180).

¹⁹ Véase Kuethe (1994, 177-191); Marchena (2005, 31-100); Garrido (2007, 451-498).

²⁰ Véase García (1998, 29-45); Blázquez (2000, 21-36); Jimenez, (1991, 149-167); Rodríguez (2002, 65-85); Gil (2002, 115-132).

ausencia de control por parte de las autoridades, fueron suscitadas a partir de la observación de la vida en los puertos.²¹

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 ciudad.²²

Ciudad policéntrica: el puerto y la plaza central

De los anteriores argumentos resalta una consecuencia significativa que tuvo el puerto en la configuración del mundo social y urbano que lo contenía. Por su condición de plaza pública con una multiplicidad de funciones le disputó el 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 se expresó 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 élites 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.

²¹ Véase García (2002, 215-237). Para el caso de los puertos colombianos ver la colección de apartes de los relatos de los viajeros que las visitaron en: Noruega, ed. (1980).

²² Véase Sorhegui (2007, 5-46; 2002, 23-43); García (2002, 87-112).

Las élites, alguna vez residenciadas en torno al puerto, se desplazaron 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,²³ 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.

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 Pegasos) se creó espontáneamente un sitio de mercado público.²⁴ 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.²⁵

²³ Véase Rojas-Mix (1978, 111-126 y 187-209); Scobie (1982, 357-385); Aledo (2000, 37-48); Gussinyer, (2008, 229-250).

²⁴ Cf. Borrego (2001, 29-47).

²⁵ Sobre las diferencias de los puertos con muelles y los que solo tenían fondeadero ver: González (1985, 139-141).

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.²⁶ Sobre la red de canales 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.²⁷

Es fácil imaginar lo que sucedía en estos sitios. Alrededor de las embarcaciones se arremolinaban vivanderos, tenderos y pregoneras para

²⁶ Véase Blanco (1987, 193 y ss.); Arrieta y Hernández (2006, 63-102).

²⁷ 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 [...]”. Cf. Gelabert, Mariano (1983, 46).

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 abrían sus puertas y el público afluía en medio de un ambiente festivo.²⁸ 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. 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.

Sin embargo, el espacio portuario también era el más grande lugar de trabajo. 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. 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

²⁸ Una descripción parecida sobre los sitios de mercados de algunas ciudades de la Europa mediterránea hizo Braudel (1989, 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.

españolas del área del Caribe. Sin embargo, 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.²⁹ En aquella ciudad sólo 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.³⁰

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 estopa y el alquitrán (ver plano I).³¹ 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.³² 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

²⁹ Véase Diz y Duque (1985, 105-115).

³⁰ “[...] 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 [...]”. Cf. Gelabert (1983, 46).

³¹ Urueta (1884, 90). También en: Urueta y Gutiérrez (1912, 23).

³² Juan, y De Ullua (1924).

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.

Colofón

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 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.³³

Sin embargo, 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.

³³ Véase Laurent (2009, 102-125; 2008, 209-239, 361-366, 517-543); Grahn (2005, 19-53).

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.

Bibliografía

Aledo, Antonio. 2000. El significado cultural de la plaza hispanoamericana. El ejemplo de la plaza mayor de Mérida. *Tiempos de América*. 5-6: 37-48.

Amodio, Emanuele. 1999. Los caníbales mutantes. Etapas de la transformación étnica de los Caribes durante la época colonial. *Boletín Americanista*. 49: 9-29.

Archila, Mauricio. 1991. *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*. Bogotá: Cinep.

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

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

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

Blázquez, Carmen. 2000. Comerciantes y desarrollo urbano: la ciudad y puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII. *Tiempos de América*. 5-6: 21-36.

Bell, Gustavo. 2006. ¿Costa Atlántica? No: Costa Caribe. En *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*, ed. Abello Alberto, 123-143. Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano-Museo Nacional de Colombia.

Beyer, Robert. 1977. El transporte y la industria del café en Colombia. En *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos.*, ed. Jesús Bejarano, 244-264. Bogotá: La Carreta.

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

Borrego, María. 1994. La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700. En *Historia económica y social del Caribe colombiano*, ed., Adolfo Meisel, 76-77. Barranquilla: Universidad del Norte-Ecoe.

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

Braudel, Fernand. 1989. *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV-XVIII*, tomo 2. Madrid: Alianza ed.

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

Caruso, Laura. 2009. De marineros y foguistas, maquinistas y capitanes. En *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, comps. José Mateo y Agustín Nieto, Agustín, 141-153. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.

Casado, José. 1996. Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la edad media y la moderna. Ensayo de aproximación. En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, eds. Agustín Guimerá, y Dolores Romero, 215-251. Madrid: CSIC.

Crespi, Liliana. 2009. Un puerto para la trata atlántica. Marineros, comerciantes y esclavos en Buenos Aires durante los siglos XVII y XVIII. En *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, comps. José Mateo y Agustín Nieto, 13-20. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.

Diz, Juan y Fernando Duque. 1985. La construcción naval: las instalaciones en tierra. En *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, 105-115. Madrid: CEHOPU.

Flórez, Francisco. 2008. 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*. 31: 35-59.

Gantús, Fausta. 2009. El Malecón: espacio cotidiano, espacio simbólico. Campeche, México, siglo XX. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. 2: 159-169.

García, Antonio. 1998. Economía y vida cotidiana en el Veracruz del siglo XVII: 1585-1707. *Boletín Americanista*. XLVIII, 48: 29-45.

García, Antonio. 2002. *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.

García, Bernardo. 1992. *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*. Xalapa: Gobierno del Estado de Veracruz.

García, Bernardo. 2002. Veracruz en la primera mitad del siglo XIX. Testimonios de viajeros”. En *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, eds. Bernardo García y Sergio Guerra, 215-237. Veracruz: Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana.

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

García, Mercedes. 2002. Vida y ambientes en La Habana intramuros del siglo XVIII. En *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, eds. Bernardo García y Sergio Guerra, 87-112. Veracruz: Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana.

Garrido, Margarita. 2007. Vida cotidiana en Cartagena de Indias en el siglo XVII. En *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, ed. Adolfo Meisel, 451-498. Cartagena: Banco de la República.

Gaztambide-Geigel, Antonio. 1996. La invención del Caribe en el siglo XIX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico. *Revista Mexicana del Caribe*. 1: 74-96.

Gelabert, Mariano. 1983. 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*. 157.

Gil, Adriana. 2002. Vida cotidiana en Veracruz a fines del XVIII. En *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, eds., Bernardo García y Sergio Guerra, 115-132. Veracruz: Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana.

Gilmore, Robert y John Harrison. 1948. Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river. *Hispanic American Historical Review*. 28, 3: 335-359.

- Gómez, Alfredo. 1980. *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina*. Barcelona: Ruedo Ibérico.
- González, Ignacio. 1985. Tecnología portuaria. En *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, 139-141. Madrid: CEHOPU.
- Goularti, Alcides. 2009. Administración y régimen portuario brasilero del siglo XIX. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. 2: 35-43.
- Grahn, Lance. 2005. Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII. En *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, ed. Adolfo Meisel, 19-53. Cartagena: Banco de la República.
- Gussinyer, Jordi. 2008. Mesoamérica y el urbanismo del siglo XVI cristiano: la plaza indoeuropea. *Boletín Americanista*. LVIII, 58: 229-250.
- Gutiérrez, Antonio. 1985. La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial. En *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, 145-159. Madrid: CEHOPU.
- Jackson, Gordon. 1996. The british port system, c. 1850-1913. En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, eds. Agustín Guimerá y Dolores Romero, 77-97. Madrid: CSIC.

Jiménez, Guadalupe. 1991. An Atlantic silver entrepôt: Vera Cruz and the house of Gordon and Murphy. In *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, eds., Franklin Knigth and Peggy Liss, 149-167. Knoxville: The University of Tennessee Press.

Juan, Jorge y Antonio de Ulloa. 1924. Relación histórica de un viaje a la América Meridional. En *Documentos para la historia del departamento de Bolívar*, comp. Eduardo Gutierrez. Cartagena: Imp. Departamental.

Knigth, Franklin and Colin Palmer. 1989. The Caribbean. A regional overview. In *The modern Caribbean*, eds. Knigth Franklin and Colin Palmer, 1-19. Chape Hill: The University of North Carolina Press.

Kuethe, Allan. 1994. Flexibilidad racial en las milicias disciplinadas de Cartagena de Indias. *Historia y Cultura*. 2: 177-191.

Langebaek, Carl. 2005. Historia y arqueología. Encuentros y desencuentros. *Historia Crítica*. 27: 111-124.

Langebaek, Carl. 2006. Pasado indígena en la Costa Caribe: interpretación en cinco actos. En *El Caribe en la nación colombiana. Memorias*, ed. Alberto Abello, 38-66. Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano-Museo Nacional de Colombia.

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

Laurent, Muriel. 2009. '...y todos ellos roban a sus conciudadanos'. Acerca del delito de contrabando en el siglo XIX colombiano. *Historia Crítica*. 40: 102-125.

Marchena, Juan. 2005. Sin temor al Rey ni a Dios. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial. En *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, eds. Allan Kuethe y Juan Marchena, 31-100. Valencia: Universitat Jaumè I.

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

Márquez, Rosario. 2004. El comercio de libros entre España y América: la petición de un librero de La Habana en el siglo XVIII. En *La memoria de los libros. Estudios sobre la historia de lo escrito y de la lectura en Europa y América*, eds. Pedro Cátedra, María Paiz, y María López-Vidriero, 2: 567-598. Madrid: Centro Internacional de Investigación de la Lengua Española.

McFarlane, Anthony. 1983. Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. 11: 43-69.

McFarlane, Anthony. 1996. El comercio en la vida económica y social neogranadina. En *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, ed. Beatriz Castro, 363-389. Bogotá: Norma.

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

McGraw, Jason. 2006. *Neither slaves nor tyrants: race, labor and citizenship in Caribbean Colombia, 1850-1930*. Thesis PhD, University of Chicago.

McGraw, Jason. 2007. Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930. *Revista de Estudios Sociales*, 27: 62-75.

Meisel, Adolfo. 1999. ¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?. En *El rezago de la Costa Caribe colombiana*, eds. Adolfo Meisel y Haroldo Calvo, 57-84. Cartagena: Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad del Norte-Universidad Jorge Tadeo Lozano.

Monge, Fernando y Margarita del Olmo. 1996. Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico. En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, eds. Agustín Guimerá y Dolores Romero, 215-233. Madrid: CSIC.

Monge, Fernando. 1998. Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica. *Hispania*. LVIII, 198: 307-326.

Monge, Fernando. 2001. Owen Sound, Canadá (1815-1996). De enclave portuario colonial a ciudad provincial. *Revista de Indias*. LXI, 221: 167-194.

Múnera, Alfonso. *Fronteras imaginadas*. Bogotá: Planeta, 2005.

Nichols, Theodore. 1954. Rise of Barranquilla. *Hispanic American Historical Review*. 34, 2: 158-174.

Nichols, Theodore. 1973. *Tres puertos de Colombia*. Bogotá: Banco Popular.

Noguera, Aníbal, ed. 1980. *Crónica grande del río de la Magdalena* 2 vols. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero.

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

Payne, Elizet. 2007. *El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*. Tegucigalpa: Gauymuras.

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

De la Pedraja, René. 1976. Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. 8: 107-125.

De la Pedraja René. 1979. El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801. *Desarrollo y Sociedad*. 2: 214-215.

Pedraza, Zandra. 2004. Y el verbo se hizo carne... Pensamiento social y biopolítica en Colombia. En *Pensar el siglo XIX. Cultura, biopolítica y modernidad en Colombia*, ed. Santiago Castro-Gómez, 184-199. Pittsburgh: Universidad de Pittsburgh.

Pérez, Pedro y Pedro Vivas. 1985. Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano. En *Puertos, y fortificaciones en América y Filipinas*, 161-180. Madrid: CEHOPU.

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

Posada, Eduardo. 1997. *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*. Bogotá: Banco de la República-El Áncora Eds.

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

Price, Jacob. 1974. Economic function and the growth of American port towns in the eighteenth century. *Perspectives in American History*. VIII: 123-186.

Price, Jacob. 1991. Summation: The American panorama of Atlantic port cities. In *Atlantic port cities. Economy, cultura and society in the Atlantic world, 1650-1850*, eds. Knigh Franklin and Liss Peggy, 262-276. Knoxville: The University of Tennessee Press.

Price, Jacob. 1996. Competition between ports in British long distance trade, c. 1660-1800". En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, eds. Agustín Guimerá, y Dolores Romero, 19-36. Madrid: CSIC.

Restrepo, Jorge y Manuel Rodríguez. 1986. La actividad comercial en Cartagena y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX. *Estudios Sociales*. 1: 46-101.

Restrepo, Jorge y Manuel Rodríguez. 1988. Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900. En *El Caribe colombiano*, ed. Gustavo Bell, 139-193. Barranquilla: Uninorte.

Rhenals, Ana M. y Francisco Flórez. 2009. Distintos sujetos bajo un mismo predicado: reflexión historiográfica sobre la historia empresarial en el Caribe colombiano. *El Taller de la Historia*. 1: 139-159.

Ripoll, María T. 2007. *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de casos*. Cartagena: Universidad de los Andes-Universidad Tecnológica de Bolívar.

Rodríguez, Hipólito. 2002. Veracruz. Del puerto de la conquista al de la independencia y la modernidad. En *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, eds Bernardo García y Sergio Guerra, 65-85. Veracruz: Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana.

Rojas-Mix, Miguel. 1978. *La plaza como instrumento de dominación colonial*. Barcelona: Muchnik.

Romero, Dolores y Sáenz Amaya. 1996. La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX. En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. *Actas del Coloquio internacional el Sistema Portuario Español*, eds. Agustín Guimerá, y Dolores Romero, 185-212. Madrid: CSIC.

Scobie, James. 1982. Consideraciones acerca de la atracción de la plaza en las ciudades provinciales argentinas 1850-1900. En *De historia e historiadores: homenaje a José Luis Romero*, eds. Sergio Bagú,, Gregorio Weinberg y Leopoldo Zea, 357-385. México: Siglo Veintiuno.

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

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

Solano, Sergio Paolo y Jorge Conde. 1993. *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla 1875-1930*. Barranquilla: Universidad del Atlántico.

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

Solano, Sergio Paolo. 2008. La novela Yngermina de Juan José Nieto y el mundo racial del Bolívar Grande en el siglo XIX. *Revista de Estudios Sociales*. 31: 34-47.

Solano, Sergio Paolo. 2009. Trabajo, mercado, ocio y transgresión: las ciudades portuarias del Caribe colombiano, 1850-1930. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. 2: 45-60.

Solano, Sergio Paolo. 2010. Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930. *European Review of Latin American and Caribbean Studies*. 88: 39-60.

Solano, Sergio Paolo, Roicer Flórez y William Malkún 2008. Ordenamiento territorial y conflictos jurisdiccionales en el Bolívar Grande, 1800-1886. *Historia Caribe*. 13: 67-121.

Sorhegui, Arturo. 2002. La Habana-Veracruz. El mediterráneo americano y el circuito imperial hispánico 1519-1821. En *La Habana/Veracruz Veracruz/La*

Habana, eds. Bernardo García y Sergio Guerra, 23-43. Veracruz: Universidad de La Habana-Universidad Veracruzana.

Sorhegui, Arturo. 2007. *La Habana en el mediterráneo americano*. La Habana: Universidad de La Habana.

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

Uribe, Jorge. 2008. Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-1939). En *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*, eds. Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo, 205-221. Bogotá: Universidad Javeriana.

Uricoechea, Fernando. 1990. Resabios tribales y cosmopolitismo periférico: Bogotá y Cartagena en 1900. *Revista Colombiana de Sociología*. 1: 89-100.

Urueta, José. 1884. *Cartagena y sus cercanías*. Cartagena: Imp. A. Araujo.

Urueta, José y Eduardo Gutiérrez. 1912. *Cartagena y sus cercanías*. Cartagena: Imp. Departamental. (2ª edición corregida y aumentada por Eduardo Gutiérrez).

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

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

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

Vidal, Antonino. 2004. Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI. *Historia Caribe*. 9: 120-137.

Viloria, Joaquín y Adolfo Meisel. 1999. *Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927*. Serie Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N° 1. Cartagena: Banco de la República.

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