

Trabajo, mercado, ocio y trasgresión: Las ciudades portuarias del Caribe colombiano, 1850-1930

Work, Market, Leisure and Transgression: The port cities of the Colombian Caribbean, 1850-1930

Sergio Paolo Solano D.*

Resumen

Este artículo propone una lectura del mundo portuario de la región Caribe colombiana como un espacio multifuncional, es decir, como centro de acopio y movilización de mercaderías, sitio de trabajo, plaza de mercado, espacio de ocio y diversión y espacio público alterno y en disputa con la plaza central. Estas funciones lo convirtieron en el epicentro desde donde se irradió el crecimiento urbano, la formación de nuevos grupos sociales, una cultura que fue integrando elementos de otras latitudes y en la que sobresalía la proclividad a la continua trasgresión de los controles de las instituciones y de las elites. Señala que la peculiaridad de las ciudades portuarias radica en que la hegemonía de la plaza central como espacio de control y del poder le era disputada por el espacio portuario, hasta cierto punto formado de abajo hacia arriba, más democrático, hasta que fueron trasladados a las afueras de las ciudades y las nuevas obras lo separaron de las demás funciones.

Palabras claves: Puertos - espacio polifuncional - cultura portuaria - grupos sociales - mercado - ocio - trasgresión

Abstract

This article proposes a reading of the port world in the Colombian Caribbean region as a multifunctional space, i.e. as a collection center and mobilization of goods, a work site, a market square, a leisure, entertainment and public space and in dispute as an alternative to the central plaza. These features made it the epicenter where, among other things, urban growth and the formation of new social groups were fomented, together with a culture that integrated elements from other latitudes and excelled in the proclivity to continued transgression of the controls of the institutions and elites. The peculiarity of the ports is that the hegemony of the central square as an area of control and power was disputed by the port area, that was formed, to some extent, from the bottom up, in a more democratic way, until they were transferred to the city's outskirts and new infrastructure separated them from other functions..

Key Words: Ports - multifunctional space - port culture - social groups - market - leisure - transgression

* Profesor Asociado del Programa de Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena de Indias, Colombia. Miembro del grupo de investigaciones *Frontera, Sociedad y Cultura*. Recientemente publicó artículos en las revistas *El Taller de la Historia* n° 1, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2009; *Amauta* N° 13, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2009; *Revista de Estudios Sociales* n° 31, Bogotá, Universidad de los Andes, 2008; *Historia Caribe* n° 13, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2008; *Cuadernos de Literatura de Hispanoamérica y el Caribe* n° 7, Barranquilla, Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena, 2008; *Palobra* n° 9, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2008; *Historia Crítica* n° 34, Bogotá, Universidad de los Andes, 2007; *Justicia* n° 12, Barranquilla, Universidad Simón Bolívar, 2007. Dirección. Avenida 2ª N 65-149, Barrio Crespo, Cartagena, Colombia.
ssolanod@unicartagena.edu.co



En Latinoamérica es la historiografía argentina la que más se ha ocupado de los puertos como objetos de análisis desagregados y/o relacionados con otros aspectos de la historia económica. De una fase inicial en la que las investigaciones sólo se centraron en relacionar los puertos con sus respectivos *hinterlands*¹, en el decenio de 1980 se pasó a estudiar los aspectos sociales, políticos y culturales del mundo portuario. Un primer aspecto que concentró la atención fue el papel desempeñado por los trabajadores de los puertos en la protesta social de los siglos XIX y XX, y la influencia de las ideologías políticas de izquierda, sus formas de difusión y las resignificaciones que les dieron aquellos. Huelgas, organizaciones gremiales, ideologías, formas de acciones directas más otras formas de resistencia ocuparon el interés de los historiadores sociales de este país.² Luego la cultura se fue convirtiendo en un tema atrayente para los investigadores, gracias al peso de las corrientes migratorias en la configuración cultural de esa nación, a que el tango ha sido identificado como una música porteña por excelencia y al surgimiento de una cultura portuaria en el sentido estricto del término.

En contraste, desde los trabajos seminales de Fred Rippy, Theodore Nichols y otros estadounidenses entre los años 1940 y 1960 interesados en estudiar el impacto de los medios de transporte en el crecimiento económico³, la historiografía sobre Colombia ha tendido a subordinar

¹ Esas investigaciones se inspiraron en Price, Jacob "Economic function and the growth of american port towns in the eighteenth century", in *Perspectives in American History*, v. VIII, Boston, University of Harvard, 1974, pp. 123-186.

² Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, Buenos Aires, Altamira, 2000; Bergquist, Charles *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Bogotá, Siglo XXI, 1988, pp. 125-188; Feijoo, María "Las trabajadoras porteñas a comienzos del siglo", en Armus, Diego (comp.) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990, pp. 281-311; Adelman, Jeremy "State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21", in *Journal of Latin American Studies*, v. 25, N° 1, Cambridge University Press, 1993, pp. 73-102; Gutiérrez, Leandro y Romero, Luis A. "Los sectores populares y el movimiento obrero: un balance historiográfico", en *Sectores populares, cultura y política*, Buenos Aires, Sudamericana, 1995, pp. 195-212.

³ Rippy, Fred "Dawn of the railway era in Colombia", *The Hispanic American Historical Review*, v. 23, N° 4, Duke University Press, 1943, pp. 650-663; Gilmore, Robert and Harrison, John "Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river", in *The Hispanic American Historical Review*, v. 28, N° 3, Duke University Press, 1948, pp. 335-359; Nichols, Theodore "Rise of Barranquilla", in *The Hispanic American Historical Review*, v. 34, N° 2, Duke University Press, 1954, pp. 158-174; *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973; Beyer, Robert "El transporte y la industria del café en Colombia", en Bejarano, Jesús A. (comp.) *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, Bogotá, La Carreta, 1977, pp. 244-264.

el estudio de los puertos a las investigaciones sobre el comercio exterior y la economía agroexportadora, convirtiéndolos en un aditamento de las economías del interior del país. Desde esta perspectiva los puertos terminan siendo unos simples sitios orilleros para la carga y descarga de mercadería.⁴ Las razones no tienen mucho que ver con la tardanza en el desarrollo de la historiografía moderna sobre la región Caribe colombiana, sino más bien con el hecho de que por diversas razones este país se ha formado de espaldas al mar.

Entre otras razones, esa actitud mucho tiene que ver con la racialización de la geografía de esta parte del país realizada por las elites, intelectuales y políticos de la región andina, quienes identificaron las llanuras de la región Caribe como no aptas para la civilización y con una población mayoritaria de origen africano, y por esa vía como un espacio para la barbarie.⁵ Esto ha implicado ver a los puertos como simples sitios de paso de las conquistas de la modernidad, y en consecuencia, excluirlos como espacios de producción y reproducción de la civilización, es decir, como centro de receptáculos de elementos sociales y culturales de otras latitudes que las convirtieron hasta cierto punto en poblaciones *sui generis* en el concierto del poblamiento, las sociedades y las culturas colombianas.

La carencia de estudios sobre diversos aspectos de la vida portuaria ha originado una serie de lugares comunes ("cosmopolitismo", "universalismo" y "desorden genera-

⁴ Véase, por ejemplo, Posada, Eduardo *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Barraanquilla, Cerec-Cámara de Comercio, 1987; *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Bogotá, Banco de la República-El Áncora eds., 1998, pp. 205-313; Zambrano, Milton *El desarrollo del empresariado en Barranquilla (1880-1945)*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998; Abello, Alberto y Giaimo, Silvana (comps.) *Poblamientos y ciudades del Caribe colombiano*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano-Fonade-Universidad del Atlántico, 2000.

⁵ Pedraza, Zandra "Y el verbo se hizo carne... Pensamiento social y biopolítica en Colombia", en Castro-Gómez, Santiago (ed.), *Pensar el siglo XIX. Cultura, biopolítica y modernidad en Colombia*, Pittsburgh, Universidad de Pittsburgh, 2004, pp. 184-199; Arias, Julio *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; Múnera, Alfonso *Fronteras imaginadas*, Bogotá, Planeta, 2005, pp. 66-88; García, Claudia *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; McGraw, Jason "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; Uribe, Jorge "Sociología biológica, eugenesia y biotipología en Colombia y Argentina (1918-1939)", en Castro-Gómez, Santiago y Restrepo, Eduardo (eds.) *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX*, Bogotá, Universidad Javeriana, 2008, pp. 205-221.



lizado”), que terminan no diciendo nada sobre los procesos históricos-concretos que determinaron las características de las sociedades portuarias de la región Caribe.⁶ Con el propósito de revertir esta creencia muy arraigada en los estudios sociales, en este artículo presentamos una lectura sobre la polifuncionalidad de los puertos colombianos y sus consecuencias en la configuración de la sociedad y de la cultura de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, los tres principales puertos de este país sobre el mar Caribe. A partir de un ejercicio comparativo con otros puertos latinoamericanos, en la parte inicial mostramos que estas ciudades portuarias se vieron limitadas en sus posibilidades de crecimiento por la escasa influencia que ejercieron sobre sus espacios inmediatos. Después argumentamos que en comparación con las ciudades mediterráneas que se organizaron en torno a la plaza central, las ciudades portuarias enfrentaban una especie de dualidad entre esa plaza como sitio de control social y de residencia de los notables, las autoridades civiles y eclesiásticas, y la plaza portuaria que por la polifuncionalidad era mucho más democrática, construida de abajo hacia arriba. Es ahí, más que en los lugares comunes de “cosmopolitismo”, “universalismo” y “desorden generalizado”, donde hay que buscar las peculiaridades de las ciudades portuarias colombianas en comparación con las del mundo andino del mismo país. Luego mostramos que pese a esa limitación, el puerto, entendido como espacio de trabajo, de intercambio cultural, plaza de mercado, sitio de diversión y de ocio, marcó profundamente a estas ciudades y dejó su impronta en la formación de las clases sociales modernas, en especial en sus trabajadores que durante la primera mitad del siglo XX abanderaron la protestas sociales en Colombia.

Puertos y desarrollo

Poco decenios después de alcanzar los países latinoamericanos la condición de Estados independientes sus elites dirigentes se esforzaron en aprovechar las ventajas que empezaba a ofrecer la economía del Atlántico Norte (apertura de sus mercados a las producciones extranjeras, disponibilidad de capitales y recursos tecnológicos, demanda de materias primas y productos de consumo valorizados en los diferentes mercados internacionales, abaratamiento de los costos del transporte, etc.), para impulsar un modelo de desarrollo económico basado en las exportaciones agropecuarias, para así garantizarse los dividendos

que les permitieran adquirir y aclimatar las conquistas materiales y espirituales de la civilización occidental con las que se sentían identificadas.

En las recién creadas repúblicas aún no integradas mediante una economía nacional, el modelo agroexportador privilegió a aquellas regiones que estaban en capacidad para producir, extraer y/o acaparar el comercio de los artículos demandados internacionalmente, y que al mismo tiempo gozaban de ciertas facilidades o de medios pecuniarios para conectarse con los mercados internacionales. Su viabilidad dependió de la construcción de sistemas de transportes que permitieran movilizar los productos desde las zonas de producción y acopio a los puertos, para luego ser enviados a Europa occidental y los Estados Unidos, y que al mismo tiempo transportara las importaciones hasta sus lugares de destinos. Estos medios hasta cierto punto estaban a la mano en la economía del Atlántico Norte, interesada en integrar las nuevas geografías a sus circuitos de tráfico gracias a las ventajas que le ofrecía la aplicación de los logros de la Revolución Industrial al sistema de transportes terrestres, fluvial e interoceánico. Ferrocarriles y buques a vapor para navegación fluvial eran las novedades tecnológicas que estaban a la mano, las que hicieron presencia en este subcontinente al poco tiempo de haber sido inventadas, debido a las inversiones extranjeras que se abrían paso en una geografía semivirgen para facilitar el acceso a la explotación y comercialización de las materias primas y productos de consumo latinoamericanos que tenían demanda en los mercados internacionales.⁷

El efecto del transporte moderno sobre las economías latinoamericanas fue diverso, pues hizo de las regiones que privilegió las áreas más dinámicas de las economías nacionales, logro conseguido muchas veces a costa de trastocar los viejos circuitos mercantiles heredados de la colonia. En consecuencia, fue el factor que más influyó en la formación de nuevas jerarquías urbanas en el subcontinente pues al responder a las necesidades de un modelo económico que privilegiaba el “desarrollo hacia fuera”, el transporte moderno concedió ciertas prerrogativas a las ciudades portuarias beneficiadas por sus localizaciones estratégicas en los espacios en que operaba ese modelo. La ubicación de los puertos en los vértices formados por la intersección de las vías que canalizaban todo el tráfico mercantil de los productos extranjeros y nacionales, permitía a los empresarios que realizaban las operaciones de importar y exportar quedarse con buena parte de la ganancia que proporcionaba el tráfico internacional durante el siglo XIX y comienzos del siguiente, gracias a que organizaron y colocaron a su servicio los circuitos

⁶ Excepciones a la historiografía señalada en la nota 3 son los trabajos de Vidal, Antonino (*Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002, pp. 239-284), quien se interesó por combinar los aspectos económicos con los socio-raciales y culturales del puerto de Cartagena durante la colonia, como también mi libro *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, (Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano-Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena, 2003) en el que me centré en presentar facetas del mundo portuario diferentes a las estrictamente económicas, en especial los aspectos laborales, sociales y culturales.

⁷ Sobre la introducción de barcos a vapor en los ríos colombianos y ferrocarriles que conectaban zonas de producción con los puertos del Caribe véase Nichols, Theodore *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973, pp. 37-60, 109-125; Ortega, Alfredo *Ferrocarriles colombianos. Resumen histórico* 2 vols., Bogotá, Imp. Nacional, 1920-1923; Poveda, Gabriel *Vapores fluviales en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo-Colociencias, 1998, pp. 1-171.



mercantiles más dinámicos. Al mismo tiempo, la misma condición portuaria les permitía entrar en contacto y aclimatar en sus espacios los logros materiales y espirituales de Europa occidental y Norteamérica, por lo que durante el periodo que estudiamos marcharon a la cabeza del progreso en Latinoamérica.⁸

Las probabilidades de desarrollo de cada puerto dependieron tanto de sus localizaciones estratégicas en el “cuello de la botella” que representaba el tráfico nacional-internacional, como también de la cercanía o lejanía con relación de las zonas de producción y extracción. Hubo ciudades portuarias que influyeron de manera decisiva sobre el espacio regional que las rodeaba y los convirtieron en ricos *hinterlands* agropecuarios que las proveían de los productos que exportaban. Al parecer, los efectos de las elites sobre estos espacios dependieron de las tradiciones económicas preexistentes que cristalizaron en una cultura empresarial de empuje y de la vocación de dominio y de transformación del espacio sobre el que ejercían su influencia. Por esta vía, las elites empresariales y otros grupos sociales de esas ciudades combinaron la condición de productores con la especulación comercial y la mediación del comercio de productos con destino y/o provenientes del interior de sus países.

Quizá el caso más exitoso fue el de Argentina, país con inmensas costas sobre el Océano Atlántico, que disfruta de las cuatro estaciones, que logró responder favorablemente a las demandas de los mercados internacionales por ciertos productos. Las significativas migraciones de europeos y la especialización de las zonas en la producción de objetos de demanda internacional, atrajo capitales extranjeros que se encargaron de construir una red de comunicaciones que convergieron a los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe, ubicados en su costa Atlántica y a lo largo del río Paraná. Como estas vías operaron en una geografía que poco obstaculizaba la integración económica, las zonas de producción terminaron siendo los *hinterlands* de esas ciudades portuarias en el sentido estricto del término. En medio de una intensa competencia esos puertos lograron sostener sus crecimientos económicos entre otras razones porque las producciones que favorecían el tráfico comercial (lana, ganado, trigo, vid) implicaron inversiones para mejorarlas, lo que estabilizó sus presencias en los mercados internacionales.⁹

⁸ El mejor estudio de síntesis sobre estos temas sigue siendo el de Romero, José Luis *Latinoamérica las ciudades y las ideas*, Medellín, Universidad de Antioquia, 1998, pp. 295-382.

⁹ Cortés, Roberto “El crecimiento de la economía argentina, 1870-1914”, en Bethell, Leslie (ed.) *Historia de América Latina*, tomo 10, Barcelona, University Cambridge Press-ed. Crítica, 1991, pp. 34-35. Para James Scobie, Buenos Aires, a la que clasifica entre las ciudades comerciales-burocráticas, debió su extraordinario crecimiento demográfico de finales del siglo XIX gracias al “... virtual monopolio que a través de su puerto ejercía sobre las exportaciones argentinas, que aumentaban sin interrupción, así como sobre la entrada de artículos de consumo procedentes del extranjero”. Además, era el epicentro del sistema ferroviario nacional. Scobie, James “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930”, pp. 217-218, 219. Pofman Alejandro y Romero, Luis A. *Sistema socioeconómico y estructura regional*

En Brasil, Santos, puerto de Sao Paulo, fue favorecido por el crecimiento de la economía cafetera, al igual que Río de Janeiro y Salvador (al noreste), ligado a la economía extractiva cauchera y a las productivas de cacao y azúcar. Según Emilia Viotti da Costa, “Las ciudades brasileñas fueron más producto de la expansión del comercio internacional que del crecimiento del mercado interno; por eso estuvieron orientadas hacia Europa y tuvieron un papel relativamente poco importante en la transformación del interior del país”.¹⁰

Para la misma época, Monterrey, ciudad mexicana cerca de la frontera con los Estados Unidos con el que se hallaba conectado a través de una vía férrea, durante mucho tiempo monopolizó los circuitos mercantiles que ligaban al oeste mejicano con el noroeste, para enrumbarse a Norteamérica, gracias a su conexión ferroviaria con el cercano puerto de Tampico y con la capital del país. En Cuba, isla del Caribe que dependía de una economía azucarera de plantación, “El gran auge azucarero tuvo lugar en regiones que tenían fácil acceso a puertos que, a mediados de siglo [XIX], ya eran servidos por una creciente red de ferrocarriles”.¹¹ Igual su-

en la Argentina, Bueno Aires, Amorrotu, 1973; Lynch, John “Las repúblicas del Río de la Plata”, en Bethell, L. op. cit., tomo 6, pp. 264-315; Sobre Buenos Aires véase Sábato, Hilda “Trabajar para vivir o vivir para trabajar: Empleo ocasional y escasez de mano de obra en Buenos Aires, ciudad y campaña, 1850-1880”, en Sánchez-Albornoz, Nicolás (comp.) *Población y mano de obra en América Latina*, Madrid, Alianza ed., 1985, pp. 149-184; Gutman, Margarita y Hardoy, Jorge *Buenos Aires*, Barcelona, ed. Mapfre, 1992; Socolow, Susan “Buenos Aires and its hinterland in the eighteenth century”, in Knight, Franklin and Liss, Peggy (eds.) *Atlantic port cities: economy, culture, and society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991, pp. 240-261.

¹⁰ Para esta autora, “... la construcción de vías férreas se realizó principalmente para facilitar la circulación de productos brasileños hacia el mercado internacional, y por esta razón se solían concentrar en las áreas cafeteras y azucareras y se orientaban hacia las ciudades portuarias”. Viotti da Costa, Emilia “Brasil: la era de las reformas, 1870-1889”, en Bethell, L. op. cit., tomo 10, pp. 374-375.

¹¹ Moreno Fragnals, Manuel “Economías y sociedades de plantaciones en el caribe español, 1860-1930”, en Bethell, L. *Historia de América Latina*, tomo 7, p. 177; Scobie, James “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930”, en *Ibid.*, p. 219. Frederic Mauro, historiador francés especializado sobre América Latina, resalta también la importancia de las ciudades portuarias en su modelo de la *tetrarquía urbana*, que le sirve para describir el papel de las principales ciudades en el orden económico de los países del subcontinente. Para el caso de México, la tetrarquía -el distrito capital, Monterrey, Jalisco- era completada por el puerto caribeño de Veracruz, el que desde la colonia venía prestando servicios a la economía de ese país, y luego fue conectado con la ciudad capital por medio de un ferrocarril construido bajo el gobierno de Porfirio Díaz. La propuesta de Mauro para estudiar a partir de unos indicadores de crecimiento económico, demográfico, urbano, como también de las funciones de poder de las urbes (la gran ciudad capital, la ciudad industrial, la ciudad tradicional y aristocrática y la ciudad portuaria) en el contexto de un país o región, y sus vínculos con los principales circuitos de la economía internacional, es un modelo funcionalista que puede encajar perfectamente en el propuesto por J. Scobie en el ensayo citado.



cedió con el puerto de Maracaibo, ciudad que era el punto de entrada y salida de buena parte de la producción del occidente venezolano y de la cuenca del golfo homónimo.¹²

Lo que señalan estos casos es que fueron las ciudades portuarias las que inicialmente tuvieron los mejores indicadores de crecimiento (demográfico, urbano, servicios públicos, económico), al tiempo que la vida social se hacía más compleja con el surgimiento de las clases sociales modernas y con un mundo cultural que llamaba la atención, para bien o para mal, en medio de la monotonía de unos países que hasta este momento seguimos imaginando presas de una vida bucólica. De ahí que en la literatura histórica relativa al siglo y medio de vida republicana latinoamericana, las ciudades portuarias ocupen un papel de primer orden como epicentros de formación de un mundo económico, social y cultural que a los ojos de cualquier observador de la época aparecía como diferente del mundo circundante.

Alrededor de las mencionadas innovaciones de la moderna economía capitalista en estas ciudades se empezaron a formar las clases sociales modernas, lo que corrió paralelo con el aireamiento de la cultura gracias a los fáciles contactos que mantenían sus habitantes con el mundo exterior, en especial en aquéllos puertos que recibieron fuertes corrientes migratorias provenientes de Europa (caso del Cono Sur y Brasil) o que las recibieron a lo largo de los siglos, con una lentitud aluvial (caso de las islas del Caribe). Por eso, las ciudades portuarias, además de llamar la atención por sus funciones en el “modelo de desarrollo hacia fuera”, también han sido objeto de estudio como escenarios en los que se formaron las expresiones sociales que caracterizan a las sociedades modernas, y porque allí los conflictos entre éstos adquirieron ciertas peculiaridades que los diferenciaban de los vividos en los demás sectores de la economía

Mauro, Frederic “Comentarios comparativos sobre el desarrollo de Medellín”, en *Los estudios regionales en Colombia: el caso de Antioquia*, Medellín, Faes, 1982, pp. 155-170. Para un estudio detallado e integrado entre Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y otros puertos en el Golfo de México y sus relaciones con los espacios terrestres circundantes durante el periodo corrido entre la independencia y el porfirato véase Trujillo, Mario *El Golfo de México en la centuria decimonónica: entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Miguel Á. Porrúa-Ciesas, 2005. Acerca de Tampico y el desplazamiento que realizó de Veracruz véase Kuntz, Sandra “La redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la frontera norte (1870-1929)”, en *Frontera Norte*, v. 13, n° 24, Baja California, Colegio de la Frontera Norte, 2000, pp. 111-157; Jiménez, Guadalupe “An Atlantic silver entrepot: Veracruz and the house of Gordon and Murphy”, in Knight, F. and Liss, P. *Atlantic port cities*, op. cit., pp. 149-166.

¹² Cardozo, Germán *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Maracaibo, Universidad del Zulia, 1991, pp. 144-254; Vásquez, Belín “El puerto de Maracaibo: elemento estructurante del espacio social marabino (siglo XVIII)”, en *Cuadernos de Historia*, N° 14, Maracaibo, Universidad del Zulia, 1986; Bermúdez, Nilda “Referentes identificadores del imaginario urbano de la ciudad de Maracaibo para finales del siglo XIX”, en *IV seminario internacional de estudios del Caribe colombiano. Memorias*, Barranquilla, Universidad de Cartagena-Universidad del Atlántico, 2000, pp. 391-419; Deas, Malcolm “Venezuela, Colombia y Ecuador”, en Bethell, L. op. cit., tomo 6, pp. 175-201.

que empleaban mano de obra asalariada.

Al respecto Michel M. Hall y Hobart A. Spalding jr. han indicado que al depender la suerte de la economía de los países latinoamericanos de los vínculos con los mercados internacionales, la importancia de los sistemas de transportes fue mayúscula, y por tanto la significativa posición estratégica que tenían sus trabajadores, hecho del que sacaron un gran poder de negociación, como también permite comprender las características de sus conflictos y el interés del Estado por controlarlos. Al evaluar el papel de las migraciones europeas en la formación del movimiento obrero de países con mayores niveles de desarrollo en el subcontinente, estos historiadores han llamado la atención acerca de la necesidad de prestar más atención a los factores internos: “Muchos de los problemas que se han atribuido a la presencia de gran número de inmigrantes fueron fruto principalmente de la reciente formación de la clase trabajadora”¹³.

Ahora bien, a pesar de que Colombia se mostró rezagada con relación a los niveles de crecimiento económico alcanzados por Argentina, Brasil, México y Cuba, el modelo agroexportador también le demandó la introducción de los medios de transporte modernos, los que convergieron hacia las ciudades portuarias de la Costa Caribe. Una vez que triunfó la república y se inició un lento desmonte de los privilegios coloniales, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla cifraron todas las esperanzas en poder dotarse de vías y medios expeditos de comunicación y transporte para estar en mejores condiciones para competir por acaparar el mayor volumen del comercio internacional colombiano. Vías fluviales libres de obstáculos, barcos a vapor y ferrocarriles fueron el centro de la atención política de las elites de esas ciudades. Las dos primeras, con unas condiciones naturales que les permitían disfrutar de unos fondeaderos marítimos excelentes y protegidos de los vientos fuertes, luchaban por convertirse en puertos fluviales, la menor de las veces financiado por la inversión extranjera en obras de ingeniería hidráulica en los canales que desaguaban en la Ciénaga Grande de Santa Marta y Canal del Dique, que les permitieran una fácil comunicación con el cauce principal del río Magdalena. La última, puerto fluvial sobre esta arteria, comprometía todos sus empeños por alcanzar la condición de puerto marítimo, ya fuera canalizando unos pequeños caños que desaguaban en la ensenada de Sabanilla, o luego uniéndose a ésta por medio de un ramal férreo en 1871 (medida que imitó Cartagena en 1894 pero en sentido inverso, con el ferrocarril que la unía al puerto fluvial de Calamar), más tarde complementando esta obra el Muelle de Puerto Colombia, para después esforzarse en lograr el respaldo nacional para las obras de canalización de Boca de Cenizas, sitio en el que el Magdalena desagua en el mar Caribe (véase mapa 1).

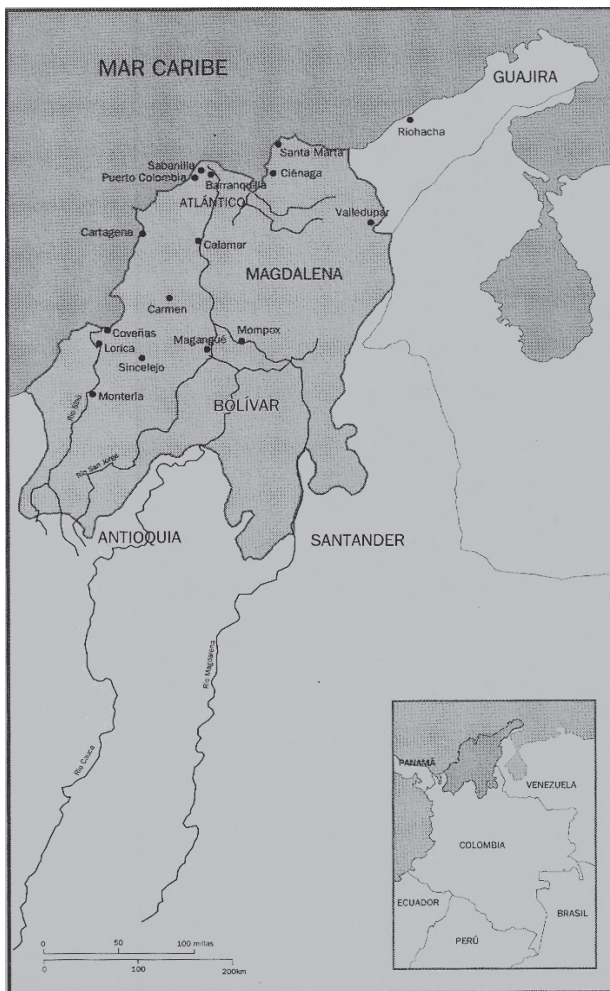
La lucha entre estas ciudades por alcanzar un papel de primer orden en la jerarquía portuaria que el modelo agroexportador privilegiaba fue intensa. El espacio geográfico

¹³ Hall, Michael y Spalding, Hobart jr. “La clase trabajadora urbana y los primeros movimientos obreros de América Latina, 1880-1930”, en Bethell L. op. cit., tomo 7, pp. 281-282; Godio, Julio *Historia del movimiento obrero latinoamericano*, 2 vols., México, 1983.



en que operaba ese modelo se circunscribía a algunas áreas de la hoya del valle del río Magdalena, en cuyo delta se hallan situadas las ciudades portuarias mencionadas. Alrededor de esta cuenca hidrográfica, a la que después se le sumó la de los ríos Cauca y San Jorge, se escenificaron los principales auge exportadores (tabaco, quina, añil, caucho, palos tintes, bálsamos y otros productos silvícolas, etc.), sometidos a los avatares de técnicas rudimentarias, catástrofes naturales, guerras civiles y a los ciclos de la economía internacional. La combinación de esos factores en distintas proporciones determinó los inestables ciclos del comercio exterior colombiano, ilustrados por José A. Ocampo para los años comprendidos entre 1830-1910.¹⁴ Por tanto, las elites de las ciudades costeñas habían aprendido que los recursos del comercio exterior sólo daban para establecer una precaria jerarquía entre los puertos, la que derivaría de la rentabilidad que ofrecieran al manejo y movilización de la carga.

Mapa 1 - Región Caribe colombiana



a su escasa concentración poblacional, a la precaria demanda y a las dificultades en las comunicaciones. Las actuales discusiones sobre el por qué durante los siglos XVIII y XIX la región Caribe colombiana no fue asiento de una economía de plantación volcada a las exportaciones, como si sucedió con otras zonas de la cuenca del Caribe bajo el dominio español e inglés, tienden a señalar como factores determinantes las características ambientales, las políticas borbónicas interesadas en no convertir a Cartagena de Indias, su principal puerto de extracción de metales preciosos y de importaciones en toda Suramérica, en un centro atractivo para los ataques de otras naciones y de los piratas, las características de la región costeña de zona de frontera con una población insubordinada y la densidad demográfica. Lo importante de este debate, independientemente de los énfasis que se hagan en unos u otros factores, es que permite concluir que las elites de esta región colombiana no se sintieron atraídas por establecer en su hipotético espacio de influencia una economía agrícola pujante, como si sucedió en Brasil, Venezuela, Cuba, Jamaica, Belice, parte de México y otras áreas de la cuenca del mar Caribe. Esa ausencia dejó una impronta muy negativa en la cultura empresarial regional, más dada al espíritu especulativo que productivo.¹⁵

Según Adolfo Meisel, buena parte del crecimiento económico y del desarrollo urbano de Cartagena, la principal población de la costa Caribe colombiana, se debió al situado fiscal, especie de subsidio que le entregaban las demás poblaciones del virreinato de la Nueva Granada para poder mantener el sistema de fortificaciones y las tropas de defensa. Las haciendas ganaderas y las estancias medianas y pequeñas dedicadas a la siembra de caña de azúcar creadas en la segunda mitad del siglo XVIII que tienen en las investigaciones de Hermes Tovar los estudios más representativos, estuvieron ligadas a las necesidades de los mercados locales, aunque alguna porción de estas producciones pudiese salir a los mercados externos vía contrabando sin que podamos, tal vez nunca, conocer sus reales proporciones. Más recientemente Meisel ha señalado que en el siglo XIX y primera mitad del XX el éxito de la fase inicial del crecimiento económico de una región y/o país dependía de la inserción satisfactoria en los mercados internacionales del sector agroexportador, mientras que las posibilidades de crecimiento del sector que producía para el mercado interno dependía tanto de su comercialización interna como del comportamiento del sector exportador. Por tanto, por el mismo carácter del modelo agroexportador las regiones que se especializaron en la producción para exportar crecieron, mientras que las vinculados a la economía nacional interior se estancaron: “tanto el ritmo como el carácter del crecimiento económico de una región están determinados por el éxito de su sector exportador, por las características de éste y por la forma como se gasta

Antes de la estabilización de las exportaciones de café (años de 1880) todo auge había sido efímero, y la región no era atractiva para las inversiones productivas debido

¹⁴ Ocampo, José A. “Las exportaciones colombianas en el siglo XIX”, en *Desarrollo y Sociedad*, N° 4, Bogotá, Universidad de los Andes, 1980, pp. 165-226.

¹⁵ Abello, Alberto (ed.) *Un Caribe sin plantación*, Cartagena, Universidad Nacional-Observatorio del Caribe Colombiano, 2006; Grahn, Lance “Cartagena and its hinterland in the eighteenth century”, in Knight, F. and Liss, P. *Atlantic port cities...* op. cit., pp. 168-194.



el ingreso que él genera”. Entonces, si se le compara con la región andina cafetera, el crecimiento económico de la región Caribe se vio afectado por no contar con productos con demanda internacional y el tener que consagrarse a la producción para el mercado interno.¹⁶

Las empresas norteamericanas que construyeron los ferrocarriles de Cartagena y Santa Marta siempre intentaron negociar ventajas frente al gobierno, alegando, con razones obvias, que las vías férreas tenían que atravesar por extensas zonas con las características anteriormente señaladas, en las que los empresarios no encontraban alicientes económicos y tenían que depender exclusivamente del comercio internacional. Todos los productos regionales con los que la costa Caribe se vinculó a los mercados internacionales como las maderas, productos silvícolas, algodón, tabaco e incluso la ganadería bovina, se llevaron a cabo con una precaria aplicación de moderna tecnología y sólo aprovechando los cortos *booms* de demanda internacional, dejando como secuela una naturaleza arrasada. En fin, el comercio exterior colombiano del siglo XIX dejaba muy pocas posibilidades para favorecer a los tres puertos al mismo tiempo, ni en cuanto a una distribución de la carga, como también por la ausencia de grandes capitales que asumieran la extensión del espacio de operaciones del sistema de transportes moderno.

Cuál de los tres puertos sería favorecido, fue una decisión que comenzó a despejarse desde los comienzos de La República, por circunstancias diversas. Para el caso de Cartagena, el desmonte del privilegio portuario que había disfrutado durante toda la colonia y de donde había extraído toda su grandeza, representó un severo golpe para la economía y sociedad de esta ciudad que, como ya es común decir, había pagado un precio económico y social muy alto en su lucha por la república. A esto se sumaron razones políticas de índole nacional, pues en el juego de las regiones por ganar ascendencia en las decisiones del país, se percibe un interés de sectores de la capital de la república por debilitar el escaso poder de negociación de que disfrutaba la vieja ciudad de Cartagena durante las primeras décadas de la vida independiente, lo que guarda estrecha relación con la pérdida de capacidad de influencia de su elite y la regionalización del país. Las memorias de los presidentes Pedro Alcántara Herrán y José Hilario

¹⁶ Meisel, Adolfo “¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias y el Caribe neogranadino a finales del Siglo de las Luces”, en Meisel, Adolfo y Calvo, Haroldo (eds.) *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Cartagena, Banco de la República, 2005, pp. 61-124. También véase Tovar, Hermes *Hacienda colonial y formación social*, Barcelona, Sendai, 1988. Meisel, Adolfo “¿Por qué perdió la Costa el siglo XX?”, en Calvo, Haroldo y Meisel, Adolfo (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; “Los estudios sobre la historia económica de Colombia a partir de 1990: principales temáticas y aportes”, en *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, n° 13, Cartagena, Banco de la República, 2005, pp. 37-38.

López, en las partes relativas a esta ciudad durante esos decenios, dejan ver el interés que se tenía en debilitarla en lo que sin duda sobrevivía esa vieja imagen de la Cartagena que se convirtió en el sepulcro de las finanzas del Nuevo Reino de Granada. La decisión del primero de habilitar a Sabanilla al comercio internacional en 1843, siempre y cuando los barranquilleros construyeran una edificación para la aduana, descansa sobre el “desprecio” con que veía a la sociedad cartagenera, al menos en la esfera pública.

Sumado a estos factores estaba la capacidad de que disfrutaban estas ciudades para atraer migraciones de capitales, conocimientos y cultura de otras latitudes, necesarios para impulsar la economía portuaria. En esto las características sociales y culturales debieron desempeñar un papel de primer orden, por lo que debería ser motivo de una investigación más detallada que someta a prueba algunos lugares comunes que se dan por axiomas en la historia de las ciudades costeñas. Ahora bien, pese a que conocemos el proceso y el desenlace de este conflicto gracias al trabajo *Tres Puertos de Colombia* del estadounidense Theodore Nichols, durante el período que estudiamos la actividad portuaria fue una constante en la vida de las ciudades costeñas, hasta el punto que puede afirmarse sin temor a equívoco que Santa Marta, Cartagena y Barranquilla, así como otras poblaciones intermedias de la Costa como Calamar, Mompo, El Banco y Magangué, vieron marcadas sus vidas por el mundo portuario. Algo parecido puede decirse de los demás puertos del curso del río Magdalena y sus afluentes (La Dorada, Puerto Berrio, Puerto Wilches, Honda y Girardot), y hasta cierto punto de Loricá y Montería, sobre el curso del río Sinú.

Ambiente portuario y vida urbana

Además de la función del puerto como eje fundamental de las economías de esas ciudades y de centro de convergencia de múltiples culturas que marcaron de una u otra forma a sus habitantes, también desempeñó un papel de primer orden en la formación de los grupos sociales más significativos, al tiempo que representó un espacio laboral propicio para relacionarse y conocer la tecnología moderna. De igual manera, era el sitio que más atraía a centenares de jóvenes trabajadores que aspiraban a colocarse en cualquiera de las actividades para las que se sentían aptos y porque allí el trabajo no obligaba a negarse en el recinto laboral, como si sucedía en el área fabril. Y por último, al lado de todo el sistema de transporte moderno nacional, fue el escenario del conflicto social más importante que vivió el país durante la primera mitad del siglo XX.

Hasta dónde esa condición portuaria marcó la vida de estos centros urbanos y de cada uno de sus habitantes, es un tema que aún está a la espera de una investigación que supere los lugares comunes que a priori asocian al mundo portuario con el cosmopolitismo y la apertura al cambio constante. Aquí sólo queremos señalar que estos supuestos han sido moneda corriente en los estudios sobre los puertos de la Costa Caribe colombiana que asumen una perspectiva comparativa con las ciudades del mundo



andino para resaltar las singularidades de los primeros por medio de un procedimiento comparativo que tiene como único fundamento comparar ciudades ubicadas en un mismo país, olvidando que la comparación sólo opera entre lo que en principio se puede cotejar, es decir, las singularidades de los puertos caribeños de Colombia hay que determinarlas en comparación con otros puertos del gran Caribe o de Latinoamérica.

Puerto y plaza central: dos espacios públicos en disputa

Ahora bien, la peculiaridad de la ciudad portuaria iberoamericana es que se construye en torno al puerto, espacio primigenio alrededor del cual se va desarrollando el resto de las áreas pobladas. Si en un momento inicial los notables se radican en él, el auge que toma la vida comercial y de las diversas labores que ahí concurren, como también el desarrollo de formas de vida aristocráticas llevan a que aquellos se desplacen hacia otras zonas de la ciudad con un valor simbólico en correspondencia con los nuevos estatus y roles sociales que van surgiendo. 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 residen las familias de la elite, se consolida como un espacio de residencia que infructuosamente se esfuerza para que todos los caminos conduzcan a ella y por ejercer un control que es menguado por la existencia del puerto. En el caso de la plaza central se trata de un espacio construido desde arriba y controlado por las autoridades, las elites y la iglesia, y aunque en determinadas circunstancias puede constituirse en área de desorden en razón de las fiestas y protestas, éstas no dejan de ser momentos excepcionales.

Por su condición de espacio público que determina las condiciones de la producción y reproducción de la vida de la ciudad, el puerto disputa a la plaza central el protagonismo de la vida pública. Como un singular sitio público abierto y multifuncional, durante varios siglos el puerto presentó una dinámica diferente a la que le conocemos actualmente debido a que era el escenario abierto para muchos actores sociales que ayudaron a construirlo desde diversas direcciones. Puede decirse que por su misma naturaleza el espacio portuario es democrático, o al menos mucho más que la plaza central, y que en aquél los controles sociales funcionan de manera distorsionada y el orden surge más de un acuerdo tácito entre sus múltiples actores que por los controles que puedan ejercer las elites y las autoridades. Toda la dinámica social, económica, étnica y cultural, como también la polifuncionalidad de este espacio predisponen a la trasgresión, de la que participan todos los grupos y aún los representantes de las instituciones. Entonces, el puerto es el corazón de la ciudad, la que late al ritmo de aquél y cuya configuración social en buena medida es determinada por la vida portuaria. A estos aspectos nos referiremos inmediatamente.¹⁷

Fue en la segunda mitad del siglo XIX cuando las dinámicas sociales y urbanas señaladas entraron en pleno funcionamiento dado que durante la colonia sólo Cartagena, y muy tardíamente Santa Marta, fueron puertos de tráfico al interior del imperio y en ciertas circunstancias, gracias al contrabando, de intercambio por fuera de los circuitos establecidos por las autoridades españolas. Durante más de siglo y medio el comercio con la metrópoli española se hacía mediante el sistema de flotas, convoyes de embarcaciones resguardadas por la armada real que en concordancia con las circunstancias internacionales y con la disponibilidad de objetos que transportar, podía ser continua o demorarse años. La abolición de este sistema a mediados del siglo XVII aunque mejoró las oportunidades para la vida de Cartagena, su mayores posibilidades se vieron afectadas por las continuas guerras con Inglaterra, las que tuvieron como escenario natural el mar Caribe. El tráfico ilegal fue un recurso muy usual pero es difícil establecer en qué medida la vida del puerto, y no solamente el tráfico de mercaderías, se vio activada por este comercio dado que no fue usual que las embarcaciones extranjeras atracaran en estos puertos con excepción de los cortos periodos en que las autoridades virreinales concedieron permisos para tal efecto.

Entonces, fueron los diversos intentos de implementar el modelo económico agroexportador en la Colombia de la segunda mitad del siglo XIX los que hicieron de la actividad portuaria un elemento de la vida cotidiana pues la libertad de comercio permitió el arribo de embarcaciones de distintas procedencias. Los seguidos auges exportadores (tabaco, quina, añil y otros productos menores, hasta llegar al café) y la necesidad de conectar las zonas productoras o extractivas con los puertos escenarios del intercambio internacional indujeron a introducir las formas modernas de transporte (barco de vapor, ferrocarriles, astilleros y talleres de ambos medios de movilización, telégrafos) en sus principales centros comerciales vinculados al mercado internacional (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y en menor medida los puertos fluviales intermedios como Magangué y Calamar), los que se constituyeron en la primigenia forma industrial en el sentido estricto del término y, por tanto, en epicentro de las primeras formas de trabajo asalariado moderno tanto por su concentración como por el empleo de tecnología.

Como sitio geográfico el puerto era el punto al que confluía todo el comercio interior y exterior y el mercado diario, lugar de atraque de grandes 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,

¹⁷ Laurent, Muriel *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; Grahm, Lance "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en Calvo, H. y Meisel, A. *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, pp. 19-53.



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 ésta 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”, situadas donde hoy se halla el Centro de Convenciones de Cartagena. La orden, fechada el 12 de diciembre de 1815, 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...”. Setenta años después un historiógrafo cartagenero 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 anotó: “Las embarcaciones que arriban al puerto, procedentes principalmente del Sinú, fondean a la orilla misma de la bahía, en la parte llamada impropia muelle, y en dicho punto verifican la venta de los efectos que traen”.¹⁸

Barranquilla siempre dependió del tráfico acuático. 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”. En 1848 el rematador de las rentas comunales de este distrito informaba que al Puerto Real, como se le llamaba a la zona portuaria y de mercado, llegaban cargas de “aguardiente de miel, panelas, maíz en tuza, desgranado, cueros, suelas, azúcar, café, tagua, madera, cacao, millo, cocos, sal, zarza, borraja violeta y rosa, dulces, esteras, jabón, ñames, casabe, etc.” En esa área todas las actividades se confundían hasta el punto que en 1843 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 Real lo que muy pronto

fue violado.¹⁹

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; cadenas de hierro constantemente golpeadas por el martillo de centenares de obreros. A mi paso por allí, había diez vapores flotando en construcción”. La estación Montoya, terminal del ferrocarril en Barranquilla y contigua al edificio de la aduana, además de ser el espacio de muchos talleres y herrerías, era una bodega abierta en la que se arrumaban las mercaderías hasta que los comerciantes y comisionistas las trasladaban a sus bodegas utilizando carros de tracción animal. 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”²⁰.

En torno a 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 abrían sus puertas y el público afluía en medio de un ambiente festivo.²¹ Pero a

¹⁸ Urueta, José *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Estado Soberano de Bolívar, en los Estados Unidos de Colombia*, Cartagena, tip. de Donald Grau, 1886, p. 40; sobre el mercado a mediados del siglo XVIII véase Santa Gertrudis, Fray Juan de *Maravillas de la naturaleza*, tomo 1, Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la República, 1956, p. 41.

¹⁹ 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. Véase *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. Grau, Eusebio *La ciudad de Barranquilla en 1896*, Bogotá, imp. La Luz, 1896, p. 35.

²⁰ Reclus, Eliseo *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Cartagena, Gobernación de Bolívar, 1935. Parecida imagen la había presentado Juan José Nieto en su “Geografía histórica de la provincia de Cartagena descrita por cantones”, en Bell, Gustavo (ed.) *Juan José Nieto. Escritos históricos y políticos*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1993. Revollo, Pedro *Mis memorias*, Barranquilla, ed. Mejoras, 1998, p. 29.

²¹ 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*



diferencia de otras regiones donde la ley y la tradición estipularon días fijos, los centros portuarios importantes tenían la peculiaridad de que dadas 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. Entonces, día tras día era el sitio de promoción de los productos que se vendían por medio de gritos, coplas, teatralidad, risa, en fin, el “pregón” descrito por muchos poetas y compositores del área del Caribe, como Fernando Velásquez, poeta de Cartagena.²²

En esos espacios abiertos se confundían marineros, bogas, pescadores, navegantes fluviales, pequeños, medianos y grandes comerciantes, comisionistas, vivanderos, jornaleros, braceros, artesanos, vagos, prostitutas y todo lo que el género humano ha producido por estos lares. En medio de la monotonía de las poblaciones, los puertos eran los lugares en los que se vivía intensamente. Al ser sitios de múltiples funciones a él convergían flujos humanos de todas las condiciones sociales, eran los 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.

Como es de suponer, todas esas circunstancias hacían de estos espacios polifuncionales los sitios de confluencia de un gran número de personas quienes 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, lancharos, 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 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 Cuningham 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”²³.

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 calor intenso y tachonados aquí, allá y acullá 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 agradado por la confusión entre el sempiterno aroma del licor, el agrio vaho de los disolutos y los fuertes olores de los desechos humanos. Las relaciones entre hombres y mujeres estaban mediadas por las pasiones licenciosas dada 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 ingería licor hasta la inconciencia, 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 permisividad 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 éstos, 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], en el cual se desarrollan constantemente películas asombrosas, pero “para hombres sólo”, que dicen por ahí...”²⁴.

²³ Cuningham Graham, Robert *Cartagena y las riveras del Sinú*, Montería, Gobernación de Córdoba, 1968, p. 199. “Veinte años después”, en *El Porvenir*, Cartagena, enero 22 de 1893. Sobre la vida lúdica de los navegantes véase el poema al capitán Antonio Salcedo escrito por Martá, Adolfo *Romances y cántigos*, Barranquilla, imp. Departamental, 1961, pp. 87-90. *Biografía de ciudades colombianas. Magangué*, Cartagena, ed. Turismo, 1952; también véase Romero Aguirre, Alfonso (coord.) *Geografía económica de Colombia*. Bolívar, Bogotá, Contraloría General de la República, 1942, p. 637.

²⁴ O’Drasil *De Bogotá a Barranquilla en tren, mula y a bordo del vapor Francisco Montoya, y estadia en esa ciudad por ocho meses 1893*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994, p. 42; “El Hormiguero”, en *La Unión Comercial*, Cartagena, abril

y *capitalismo siglos XV-XVIII*, tomo 2, Madrid, Alianza, 1989, p. 10.

²² Velásquez, Fernando *A la bulla de los cocos*, Cartagena, Talleres Mogollón, 1970; Camargo, Jaime *El manisero el rey de los pregones*, Barranquilla, Publicaciones Comerciales, 2002.



Esto era así porque los puertos eran los espacios urbanos en que desembocaban y se reproducían todas las necesidades, las pasiones, las picardías y el espíritu trasgresor que ahí alcanzaba su mayor expresión y se traducían en códigos culturales colectivos que mediatizaban las relaciones entre los grupos sociales y entre éstos y las instituciones. Como sitios de ilícitos 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 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 hasta el punto de llegar a convertirse cierta “picardía y viveza” en un atributo de los hombres con éxito entre las mujeres. En ese cuerpo social lo extraño era la ley, la que sólo 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.²⁵

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 unas tecnologías 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 que alimentaba una actitud que podemos calificar de “libertaria”. 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

28 de 1916.

²⁵ Escamilla, Julio “Actitudes discursivas del hombre costeño”, en *Fundamentos semiolingüísticos de la actividad discursiva*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998, pp. 69-78; Solano, Sergio Paolo y Flórez, Roicer “Política, lenguaje y control social en la región Caribe colombiana durante el penúltimo periodo finisecular”, en Ávila, Freddy (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 del país (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 éste un cuerpo vivo.²⁶

También se desarrolló un humor que lindaba en lo grotesco pues el puerto era el sitio donde la burla se hacía más directa, el chiste no se andaba con rodeos para señalar y caricaturizar al objeto de la burla pues la comparación entre lo local y lo foráneo invitaba a la comparación hiperbólica. Por eso, y por muchas razones más, la cultura portuaria era por antonomasia iconoclasta, mundana e innovadora, si se le compara con el ideal católico de sociedad. Recientemente el autor de una interesantísima memoria, quien fuera por más de 25 años trabajador portuario en Cartagena, presenta una descripción del trabajador portuario que vale la pena citar en extenso, porque como bien lo dice al final, “fue no sólo el clásico representante del hombre caribeño, sino también del portuario universal”:

Poseedor de una exuberante voluptuosidad, un talante bohemio y disipado, el portuario de Cartagena hace su aparición en forma en la vida de la ciudad, en los umbrales de los años 20. Trabajador sui generis, producto quizá del cotidiano trato con ciudadanos de las más variadas etnias, africanos, canadienses, dominicanos, ingleses, haitianos, griegos, boricuas, norteamericanos, cubanos, etc., ese permanente roce no sólo produjo una jerga muy particular en su cotidiana expresión, sino también una cultura urbana muy especial, ya que todo lo generado en el interior del puerto repercutía con fuerza en el ámbito de la ciudad. Personaje irreverente, mujeriego, bebedor de tragos y rápido para propiciar parrandas descomunales, amante de la música que lo identifica con el entorno Caribe: la salsa, el vallenato, el reggae y la terapia dejando en la ciudad una estela de irreverencia funcional como característica protuberante, que marcó a todos los que estuvimos vinculados al Puerto.

Aficionado a la ropa fina y vistosa, los zapatos caprichos, sombrero de canotier, guayaberas cubanas y a beber rones de marca, fue no sólo el clásico representante del hombre caribeño, sino también del portuario universal...²⁷.

²⁶ Sundheim, Adolfo *Vocabulario costeño*, Barranquilla, Gobernación del Departamento del Atlántico, 1993 (1ª edición: 1922); Revollo, Pedro María *Costeñismos colombianos*, Barranquilla, ed. Mejoras, 942; Di Filippo, Mario *Lexicon de colombianismos*, Cartagena, ed. Bolívar, 1964.

²⁷ Prada Fortul, Antonio *Una vida a bordo del puerto*, Barranquilla, eds. Antillas, 1999, pp. 9-10. Por subcultura laboral entendemos, siguiendo a P. 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. Burke, Peter *La cultura popular en la Europa*



El puerto como sitio de trabajo: astilleros y talleres

Sin embargo, el puerto también era un lugar de trabajo, el más amplio de todos, donde pese a las diferencias sociales y culturales casi todas las personas se reconocían como personas que trabajaban. El, más que cualquier otro espacio laboral y cultural, con sus muelles, astilleros, talleres y comercio familiarizaba con la tecnología, por muy rudimentaria que fuera. Al igual que su relación con el mercado, puerto y talleres y astilleros que atienden las necesidades de las embarcaciones formaban una sola entidad y las dimensiones e importancia de los centros de ensamblaje y reparación dependen de la intensidad del tráfico por aquél.

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.²⁸ Al ocupar una posición de primer orden

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 véase la colección que aparece en: Acosta, Julio *Manual del navegante*, Barranquilla, 1945, pp. 133-134.

²⁸ Entre 1783 y 1804 (faltando datos para los años de 1791 y de 1794 a 1796) arribaron a Cartagena 270 barcos procedentes de España, y salieron de Cartagena 276 con destino a esa metrópoli (faltando cifras para los años de 1783 y de 1797 a 1801). Entre 1783 y 1798 llegaron a este puerto 156 barcos procedentes de puertos extranjeros. Pedraja, René de la “El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801”, en *Desarrollo y Sociedad*, N° 2, Bogotá, Universidad de los Andes, 1979, pp. 214-215. Sobre el puerto de Cartagena véase Borrego Plá, María *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983. De la misma autora véase “La conformación de una sociedad mestiza en la época de los Asturias, 1540-1700”, en Meisel, A. *Historia económica y social...*, op. cit., pp. 76-77; Tejado Fernández, Manuel *Aspectos de la vida social en Cartagena de Indias durante el seiscientos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1954; Dorta, Enrique *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1998. Algunos aspectos de la vida económica del puerto de Cartagena en los siguientes trabajos: Vidal Ortega, Antonino *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria*, Lebríja, España, Agrija Eds., 1998, pp. 27 y ss; Pedraja, René de la “Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, N° 8, Bogotá, Universidad Nacional, 1976, pp. 107-125; McFarlane, Anthony “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El Consulado de Cartagena de Indias”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, N° 11, Bogotá, Universidad Nacional, 1983, pp. 43-69; “El comercio en la vida económica y social neogranadina”, en Castro, Beatriz (ed.) *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, Bogotá, ed. Norma, 1996, pp. 363-

en el sistema de comercio y de defensa del imperio español, la reparación y construcción de embarcaciones debió ser corriente; ya para finales del siglo XVIII Cartagena contaba con un astillero con toda su “maestranza”, situado en el área de La Machina, dirigido por un capitán, quien estaba al frente de maestros mayores en carpintería, calafatería, herrería, y oficiales y aprendices en cada oficio. 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 de la bahía de Las Animas por maestros de riberas, herreros, calafates, quienes con sus actividades impregnaban el ambiente con el olor de la estopa y el alquitrán, tal como aparece en la ilustración de Edouard Mark dibujada en 1848.²⁹

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.³⁰

389 y *Colombia antes de la independencia*, Bogotá, Banco de la República-El Ancora eds., 1998. También véase Lucena Giraldo, Manuel “Ciencia y crisis política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)”, en *Revista de historia naval*, N° 30, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990, pp. 31-38; Triana y Antoverza, Humberto “La Escuela Náutica de Cartagena”, en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, N° 8, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1964.

²⁹ De la Maestranza salieron los dirigentes populares del 11 de noviembre de 1811. En 1846 la Cámara provincial de Cartagena a expedir una ordenanza el 14 de octubre de 1846 (“Sobre fiestas y diversiones públicas”), que conmemoraba el respaldo militar que prestaron a la declaratoria de independencia absoluta, “... en las clases de los cuerpos de marina, artillería e ingenieros... los obreros Pedro Romero, Pedro de Medrano, Ramón Viaña, Martín Villa, Nicolás Delfin, y varios otros empleados en sus respectivas Maestranzas”. *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, Noviembre 8 de 1846. (En adelante esta fuente se citará por sus iniciales S.P.C.). Es interesante observar que un historiógrafo cartagenero de finales del siglo XIX, al representar la base popular que apoya a los cabildantes el 11 de noviembre de 1811, se refiere a los cuerpos militares con cabezas visibles. Mientras que en muchos de ellos capitanes y sargentos apoyaban al cabildo, en “los cuerpos de artillería, marina e ingenieros, [se contaba] con los obreros Pedro Romero, Pedro de Medrano, Ramón Viaña, Martín Villa, Nicolás Delfin y varios otros empleados”. Sin duda alguna que recogió la anterior ordenanza, pero es interesante el hecho de que para finales de esa centuria esa tradición no había cambiado. Urueta, J. *Cartagena y sus cercanías...*, Op. Cit., p. 90. Sobre la Maestranza véase Urueta, José y Gutiérrez de Piñeres, Eduardo *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, imp. Departamental, 1912, p. 23. (2ª edición corregida y aumentada por Eduardo Gutiérrez de P.). Díaz de Paniagua, Rosa y Paniagua, Raúl *Getsemaní*, Cartagena, eds. Coreducuar, 1993.

³⁰ Juan, Jorge y Ulloa, Antonio de “Relación histórica de un viaje a la América Meridional”, en Gutiérrez de Piñeres, Eduardo



Sus relatos evocan los cuadros de costumbres que nos presenta la literatura nacida con los albores de la era moderna y enriquecida con el paso de los siglos, en los que los puertos marítimos y fluviales, lo mismo que los mercados y al comercio que les eran connaturales, aparecen como unas entidades económicas, laborales y culturales peculiares en el contexto de una región o país.³¹

Relatos de viajeros, informes de las autoridades, cuadros de costumbres, artículos de la prensa, informes técnicos y científicos, literatura y la tradición oral, permiten concluir que el puerto era algo más que un simple sitio geográfico para el arribo de embarcaciones y depósito de mercaderías, tal como lo es actualmente. Era eso y toda la ciudad, la que durante mucho tiempo se desarrolló como su apéndice. El recinto histórico de Cartagena creció con un rosario de plazas internas (Aduana, los Coches, la Carnicería, de Armas, San Pedro Claver) que dependían directamente del área portuaria como se puede observar en las fotos.

Ahora bien, existen diferencias entre los puertos coloniales y los republicanos en cuanto a sus actividades navales y al desarrollo de talleres y astilleros, pues si durante el periodo colonial Cartagena fue el epicentro de la avanzada tecnología naval, bajo la república la imposibilidad de constituir una flota marítima nacional y con la consolidación de la navegación fluvial, fue en los puertos con más fácil acceso al mar y al río Magdalena donde más se desarrollaron los talleres y astilleros fluviales. Cartagena había perdido casi todo el siglo XIX desde el punto de vista de su desarrollo económico y da la impresión, comparándola con Barranquilla, de una sociedad retraída y cerrada en sí misma. Algunos sectores de su elite asumieron iniciativas empresariales en torno al establecimiento de compañías de navegación a vapor, pero siempre afrontaron las difíciles condiciones de navegabilidad del Canal del Dique, hasta que se unió con el cauce principal del Magdalena, a la altura del puerto fluvial de Calamar, gracias al tramo de ferrocarril que se dio al servicio en 1894. Además, durante casi todo el siglo XIX tuvo que afrontar la competencia de Santa Marta (1840 a 1870) y después de Barranquilla (de 1870 en adelante), puertos conectados más fácilmente a aquella arteria fluvial, y por tanto, preferidos por el comercio nacional.

Con el fortalecimiento de la navegación fluvial a vapor durante la segunda mitad del siglo XIX, la que convirtió a Barranquilla en el centro de todas sus operaciones, algunas compañías delimitaron sus muelles y construyeron astilleros y talleres en algunos puertos fluviales. Aparte de

(comp.) *Documentos para la historia del departamento de Bolívar*, Cartagena, imp. Departamental, 1924; Santa Gertrudis, F. *Maravillas de la naturaleza*, op. cit.; Julián, Antonio *La perla de América*, Bogotá, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1951; Reclus, E. *Viaje a la Sierra Nevada...*, op. cit., p. 46.

³¹ Al respecto véase Braudel, Fernand “Venecia”, en Braudel, Fernand y Duby, Georges (comp.) *El Mediterráneo. Los hombres y su herencia*, México, FCE, 1990.

la “Casa de la Sierra” que había fundado en Barranquilla en 1832 Juan B. Elbers, la que estaba provista de forjas, fuelles, etc., el primer astillero lo construyó la Compañía Unida en 1856; un navegante que conoció las instalaciones de esta empresa las describió así: “... el edificio en que estuvieron sus oficinas, bodegas tanto de cal y canto como de hierro, ranflas para muelles, fraguas, carpintería, ramadas para facilitar la carga y descarga de los buques, un famoso varadero para ponerlos en seco al armarlos y refaccionarlos y varias planchas y bongos”.³² Pocos años después, en 1866, la Compañía Alemana (la misma que tendió el ferrocarril entre Barranquilla y Puerto Colombia) construyó en Veranillo un *dock*, y 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. En 1896 un barranquillero que conoció este astillero, en el que trabajaban 86 operarios, lo describió como un

... establecimiento de primer orden y verdaderamente notable entre los de su clase: tiene un espléndido y espacioso local, y está provisto de casi todas las máquinas que pueden necesitarse, hornos de fundición y todos los demás elementos necesarios para fabricar desde la pieza más insignificante hasta una caldera; se atiende con el mayor esmero a la más estricta reparación de todos los vapores, pues como se ha dicho, allí existen todos los elementos necesarios para subvenir a sus necesidades.³³

Para 1907 estas instalaciones pasaron a formar parte de la compañía Gieseken, siendo ensanchadas y reacondicionadas; constaban de un varadero o *dock* (107 X 64 mts.), un slip (230 X 260 mts.) con seis cabrestantes movidos por máquinas de vapor, otro slip (120 X 186 mts.) un taller mecánico y de fundición construido en mampostería (123 X 90 mts.), una bodega (con su respectivo muelle, 2 edificios y atracadero, de 124 X 30 mts.), nueve edificaciones juntas (oficinas, almacenes, bodegas de exportación y muelles con una área construida de 179 X 220 mts.) y varias bodegas de importación (189 X 41 mts.). En total, un área construida de 955.000 metros cuadrados.³⁴ 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. Cuando en 1903 la firma de Francisco Pineda López creó la Compañía Internacional del Magdalena, compró patios,

³² McAusland, Tomás “Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824”, en Martínez Aparicio, Antonio y Niebles, Rafael (eds.) *Directorio anuario de Barranquilla*, Barranquilla, imp. El Comercio, 1892, pp. 4-43. Sobre el establecimiento de Elbers véase Gilmore, R. y Harrison, J. “Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena river”, p. 353.

³³ Grau, E. *La ciudad de Barranquilla en 1896*, pp. 103-104. El dato del número de trabajadores en Martínez, A. y Niebles, R. *Directorio anuario de Barranquilla*, op. cit., p. 90.

³⁴ Rasch Silva, Enrique *Directorio guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Barranquilla, tip. El Conservador, 1910, pp.50-53.



levantó bodegas, muelles, astilleros y talleres y ya para mediados de 1905 se habían construido cuatro vapores con una capacidad total de 890 toneladas. Para 1916 la Compañía Antioqueña de Transportes tenía invertido el 83% de su capital en las naves (7 vapores, 15 planchones y 3 botes de acero con una capacidad total de 2.691 toneladas), y el 17% restante estaba representado en bodegas, muelles, slip y talleres. Ya para 1925 existían en esta ciudad ocho astilleros a saber: The Colombia Railway and Navigations Co. Ltd., Tropical Oil Company, Sociedad Colombiana de Transportes, Compañía Antioqueña de Transportes, Cristóbal Striedinguer, Manuel Betancourt, Naviera Colombiana y Pedro López y Cía.³⁵

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, entre quienes resaltó durante el tránsito de los siglos XIX al XX Alejandro Mcausland, quien al frente de los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes, diseñaba y construía, mancomunadamente con fundidores, herreros, latoneros, paileros y carpinteros, "... todas las piezas de maquinaria hasta con un peso de 100 toneladas..." y se reconocía que en esos talleres "... ha armado como veinte o más vapores, como que es herrero, ingeniero, mecánico y pailero consumado"³⁶. Quizá quien mejor expresó la importancia de estos establecimientos en el desarrollo de Barranquilla fue el ingeniero Alejandro López:

Los astilleros fluviales que desde hace sesenta años se han ido desarrollando como auxiliares de la navegación fluvial, son hoy más numerosos y modernamente completos que cuando los inspeccionamos [se refiere a la visita que les hizo en 1905 en compañía de Rafael Uribe Uribe]; no se limitan a reparar embarcaciones sino que ya las construyen de buen tamaño y con herramientas modernas. Eran desde entonces verdaderas escuelas de arte y han ido creando y dejando una tradición de habilidad y maestría mecánica que ha venido a ser como la base del desarrollo industrial de la ciudad. Capital intelectual este y de proporciones muy considerables... de un mérito inapreciable y quizá no suficientemente apreciado porque la tradición técnica y la habilidad manual no se improvisa sino que se van formando con lentitud aluvial.³⁷

La presencia de esta tecnología³⁸ creó en la cultura por-

³⁵ "La Compañía Antioqueña de Transportes", en *El Día*, Barranquilla, septiembre 28 de 1916. Sobre los astilleros en 1925 véase Monsalve, Diego *Colombia cafetera*, Barcelona, eds. Artes Gráficas, 1926, p. 288 y Pedraja, René de la *Historia de la energía en Colombia*, Bogotá, El Ancora eds., 1985, pp. 196-199.

³⁶ "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland", en *El Progreso*, Barranquilla, octubre 22 de 1906.

³⁷ López, Alejandro "Barranquilla industrial", en *Liga de Comercio de Barranquilla* N° 69, Barranquilla, 1937, p. 3.

³⁸ Sobre las consecuencias de las innovaciones tecnológicas en el tránsito del siglo XIX al XX véase Konvitz, Josef "The crisis of Atlantic port cities, 1880-1920", in *Comparative Studies in*

tuaria un sentido muy especial de la realidad natural (mares y ríos), la que había que conocer y dominar para poder sobrevivir física y económicamente. El conocimiento de esa realidad natural implicaba, al igual que hoy día, cierto cuerpo de ideas en las que subyacían las mediciones matemáticas: clima, corrientes de agua y de aire, resistencias de éstas y modelos de las embarcaciones para vencerlas, calidad de los materiales empleados en la construcción de las embarcaciones, fundición, etc. A esta necesidad de conocer y operar sobre esta realidad se agregaba el hecho de que en el puerto la economía mercantil y monetaria era más desenvuelta y el sentido práctico de las relaciones económicas permitían el desarrollo de una mentalidad colectiva más pragmática y más proclive a la medición. No queremos con esto decir que dada esta relación con personas de otras culturas y con la tecnología inmediatamente se produjera una relectura del mundo y una consiguiente reevaluación de la mentalidad colectiva popular. Pero es importante subrayar todas esas relaciones que los sectores populares entablaban con las múltiples culturas de personas de todas las procedencias y con la moderna tecnología, porque al puerto sólo se le ha visto como puerta de entrada y de adaptación de la "civilización mayor", más no como espacio de desarrollo de un cosmopolitismo popular, estructurado a partir de todas esas relaciones.

En medio de este ambiente cultural y laboral se formaron los trabajadores portuarios y del transporte de los principales epicentros urbanos costeros, los que crecieron paralelo con el aumento del comercio internacional nacional y de toda la infraestructura construida y empleada para movilizarlo. La importancia de este sector laboral radicaba en su número y en su condición de garante del éxito de una economía que en medio de la fraccionada y aislada geografía nacional dependía totalmente de los transportes. Además, su presencia en los principales centros portuarios y comerciales, como también a lo largo del río Magdalena y sus afluentes, en los ramales férreos que unían algunas regiones productoras con el cauce principal de aquél, y sus estrechos contactos con los usuarios y con pasajeros de todas las latitudes y con los habitantes de las poblaciones ribereñas debido a los constantes desplazamientos, permitieron que sus formas de lucha lo erigieran en una significativa fuerza social y política en el país.³⁹

Society and History, v. 36, n° 2, Cambridge University Press, 1994, pp. 293-318.

³⁹ Esta relevancia se comprende de mejor manera si para el caso de los navegantes observamos algunas cifras sobre el número de viajes realizados en diferentes años; en efecto, si en 1892 los dieciséis vapores de la Compañía Colombiana de Transportes realizaron 174 viajes redondos entre Barranquilla-puertos fluviales intermedios-Barranquilla, entre 1912 y 1916 el promedio anual de viajes del total de los 45 vapores fue de 421. Este intenso y creciente tráfico, movilizando miles de toneladas de mercancías (341.643 toneladas importadas y 245.320 toneladas para la exportación en esos años) y miles de pasajeros, pone presente la importancia de este grupo social para la economía nacional. Pero lo que es más destacable es que ese continuo desplazamiento atracando en los puertos intermedios (si cada vapor



En el contexto social regional este sector generó una subcultura laboral de singular relevancia para el desarrollo de la clase obrera si tenemos en cuenta que el trabajo en los vapores y puertos fue elevado a la condición de ocupación ideal por los estratos bajos de la población, debido a que representaba una prolongación de formas de vida no obligadas a disciplinarse como si ocurre en la economía fabril, y porque las luchas reivindicativas allí adelantadas permitieron a los trabajadores alcanzar mejoras materiales ausentes en otros estratos asalariados. Hoy, existiendo tiempo de por medio, nos es difícil imaginar lo que significó, por ejemplo, el vapor como esperanza de un estilo de vida para los jóvenes de estratos bajos del área ribereña, y aún para los de clase media, pues muchos capitanes, mecánicos y contabilistas provenían de este sector social. Especie de Melquíades, el gitano de Cien Años de Soledad, el vapor movilizaba consigo todo lo que podía encarnar el progreso, el bienestar, despertando en el joven ribereño las esperanzas de poder escapar de una forma de vida que comenzó a parecerle limitada. El escritor Luis Tejada, quien en 1920 se ocupó en la jefatura de redacción de un periódico del otrora pujante puerto de Magangué, describió esta condición del vapor de anunciante de la civilización al decir: “Sentimos nostalgia de viajar, al anhelo de contemplar lejanos horizontes, de ver ciudades desconocidas”, y pocos años después, en 1929, el escritor boliviano Alcides Argüedas, al pernoctar en un pequeño poblado orillero del río observó desde tempranas horas de la noche a un joven que fijamente miraba al vapor: “De pronto ha aparecido una visión... es la de un mozo... Está inmóvil, mirando al barco... No se mueve el mozo y sólo mira el barco... Tres piteos... Son las cinco. El barco leva anclas, se mueve un poco, se aparta de la orilla y por fin se aleja... El hombre mozo queda allí, siempre inmóvil, sólo y mirando siempre al barco...”⁴⁰

Lo atrayente de la subcultura laboral portuaria estaba representado en las peculiares formas de contratación y de promoción laboral, actitud frente a la vida en la que lo lúdico cumplía un papel destacado, relaciones de solidaridad entre sí y con las comunidades ribereñas, jerga llena de anglicismos, singulares relaciones de autoridad,

tenía un promedio de 30 tripulantes -como se anotará más adelante- en los 421 viajes por año esos navegantes de conjunto se movilizaron 12.360 veces), señala la intensidad de sus contactos con las culturas ribereñas y su función de agentes de movilidad cultural en una doble dirección. Sobre el número de viajes en 1892 véase “Informe presentado por la Junta Directiva a los señores accionistas de la Compañía Colombiana de Transportes”, en *El Porvenir*, Cartagena, marzo 23 de 1893; las cifras de los años de 1912 a 1916 las hemos promediado de los cuadros de la Intendencia Fluvial del río Magdalena que aparecen en el *Diario Oficial* N° 16.124. Bogotá, junio 22 de 1917. Explicaciones sobre estos cuadros pueden verse en *Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas al congreso de 1917*, Bogotá, imp. Nacional, 1917, pp. 560-568.

⁴⁰ Argüedas, Alcides *La danza de las sombras*, Bogotá, Banco de la República, 1983, pp. 32-33; “La crónica. En el puerto”, en *El Demócrata*, Magangué, marzo 8 de 1920.

formas de vestir acorde con la jerarquía de los oficios, formas 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 1940.⁴¹ En efecto, a diferencia de la unidad fabril que diariamente aísla a sus trabajadores del resto de la comunidad y le impone una férrea disciplina laboral, la vida en los puertos y en los transportes era todo lo contrario al mantener el trabajador cierta libertad debido a su relación directa con la naturaleza, con las poblaciones de las márgenes del río Magdalena y con los pasajeros, condiciones laborales que contrarrestaron cualquier posibilidad de introducir en los puertos y en las compañías navieras la disciplina industrial moderna, y como contrapartida, manteniéndose muchas expresiones de las formas sociales y culturales de naturaleza preindustrial.⁴²

Este estilo de vida de los portuarios y navegantes que despertaba quejas de parte de muchos miembros de la elite y de viajeros extranjeros, tenía sus raíces en la estructura sociocultural regional, siendo reforzado por la nula acción de los empresarios y del Estado, quienes no se preocuparon por transformar e integrar esa forma de vida a un proyecto social y cultural moderno. Además, este sector laboral mostró mayor interés en conservar la cultura popular de la que provenía, lo que se reforzó durante las décadas de 1930 y 1940 cuando se puso al frente de los movimientos sociales del país, papel que desempeñó no en nombre de un proyecto maximalista sino a título de la tradición política decimonónica y de elementos de las ideologías revolucionarias que arribaron al país a comienzos del siglo XX, invocando al pueblo del que se creía su vocero, y a todo lo que culturalmente él representaba.

⁴¹ 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: Vergara, José y Baena, Fernando *Barranquilla su pasado y su presente*, Barranquilla, Banco Dugand, 1922, p. 169.

⁴² En 1802, al observar el trabajo de los bogas en los champanes Humboldt señaló la inclinación del hombre hacia los trabajos que no requerían de mayor disciplina, y aún en 1960 el historiador inglés E. P. Thompson indicaba que entre los trabajadores portuarios ingleses no se había logrado imponer la disciplina laboral propia de las fábricas, Von Humboldt, Alexander “Diario de viaje por el Magdalena”, en Noguera Aníbal (comp.) *Crónica grande del río de la Magdalena*, tomo 1, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980, p. 149; Thompson, E. P. *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, Barcelona, ed. Crítica, 1983, p. 284.

**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.

Recibido: 20/12/2008

Aceptado: 19/05/2009