

Del Río Grande de la Magdalena
y la 'producción' del territorio caribeño:
Análisis de las tensiones políticas,
económicas y sociales entre Cartagena
de Indias, Barranquilla y Santafé de
Bogotá durante la primera mitad del
siglo XX

Adriana María Serrano López
Daniel Eduardo Hernández Chitiva

Del Río Grande de la Magdalena
y la 'producción' del territorio caribeño:
Análisis de las tensiones políticas, económicas
y sociales entre Cartagena de Indias,
Barranquilla y Santafé de Bogotá durante la
primera mitad del siglo XX

Documento de investigación núm. 45

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO
EDITORIAL UNIVERSIDAD DEL ROSARIO
BOGOTÁ, D.C.

Del Río Grande de la Magdalena y la 'producción' del territorio caribeño: análisis de las tensiones políticas, económicas y sociales entre Cartagena de Indias, Barranquilla y Santafé de Bogotá durante la primera mitad del siglo XX / Adriana María Serrano López, Daniel Eduardo Hernández Chitiva. – Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales, Centro de Estudios Políticos e Internacionales (CEPI), 2015.

69 páginas. – (Documento de investigación núm. 45)

Incluye referencias bibliográficas

SSN: 1692-8113

Río Magdalena (Colombia) -- Historia / Río Magdalena (Colombia) -- Navegación -- Historia / Colombia -- Historia -- Siglo XX / I. Hernández Chitiva, Daniel Eduardo / II. Universidad del Rosario. Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales. Centro de Estudios Políticos e Internacionales (CEPI) / III. Título / IV. Serie.

918.6 SCDD 20

Catalogación en la fuente – Universidad del Rosario. Biblioteca

jda

noviembre 19 de 2015

**Del Río Grande de la Magdalena
y la ‘producción’ del territorio caribeño:
Análisis de las tensiones políticas, económicas
y sociales entre Cartagena de Indias,
Barranquilla y Santafé de Bogotá durante la
primera mitad del siglo XX**

Adriana María Serrano López
Daniel Eduardo Hernández Chitiva

CENTRO DE ESTUDIOS POLÍTICOS E INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DEL ROSARIO (CEPI)
UNIVERSIDAD DEL ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO Y DE RELACIONES
INTERNACIONALES
EDITORIAL UNIVERSIDAD DEL ROSARIO
BOGOTÁ, D.C.
NOVIEMBRE DE 2015

Adriana María Serrano López
Daniel Eduardo Hernández Chitiva

Editorial Universidad del Rosario
Facultad de Ciencia Política y Gobierno

ISSN: 1692-8113

Mónica Quintana Rey
Corrección de estilo

Fredy Johan Espitia Balleteros
Diagramación

* Las opiniones de los Artículos sólo comprometen a los autores
y en ningún caso a la Universidad del Rosario. No se permite la
reproducción total ni parcial sin la autorización de los autores.
Todos los derechos reservados

Primera edición: Noviembre de 2015
Hecho en Colombia
Made in Colombia

Contenido

1. Introducción.....	7
2. Del río y la ‘producción’ del territorio caribeño.....	13
2.1. El río Magdalena como actor político	13
2.2. El río y la ‘producción’ del territorio	18
2.3. Cartagena-Barranquilla-Santafé: un triángulo geográfico articulado por el río	20
2.4. Determinismo geográfico y estructura Centro-Periferia: pautas para comprender la ‘producción’ del territorio caribeño	28
3. Cartagena de Indias: el bastión de la tradición	35
3.1. Un bosquejo de la Cartagena colonial	35
3.2. Las tensiones con el centro: el declive colonial y el inicio de la experiencia republicana	38
3.3. Reivindicaciones elitistas	42
4. Barranquilla: la advenediza	45
4.1. La mítica del villorrio sin estandartes	46
4.2. Barranquilla: los ‘pioneros’ establecen una sociedad próspera y flexible	48
4.3. La ciudad cosmopolita: modernización en ciernes, modernidad aparente	51
4.4. De la Cultura de Arrabal a la Cultura Universal	60
5. Referencias	66

Del Río Grande de la Magdalena y la ‘producción’ del territorio caribeño: Análisis de las tensiones políticas, económicas y sociales entre Cartagena de Indias, Barranquilla y Santafé de Bogotá durante la primera mitad del siglo XX*

Adriana María Serrano López**
Daniel Eduardo Hernández Chitiva***

1. Introducción

En el intento de aproximación a la comprensión de las especificidades del personaje que ocupa la presente investigación –Cecilia Porras–, tropezamos con algunos vacíos dentro del estudio del contexto regional. Porras nace en Cartagena, en una de las familias de élite de la región, pero opta por aproximarse a la ciudad de Barranquilla –e incluso colateralmente a Bogotá–, espacios que

* El presente documento hace parte de los resultados del Proyecto de Investigación *Análisis de las transformaciones de los roles de género en Colombia durante el siglo XX: el caso de Cecilia Porras*, el cual se desarrolló entre 2012 y 2013, y fue financiado por el Fondo de Investigación de la Universidad del Rosario (FIUR-2013).

** Máster en Estudios del Desarrollo de la Universidad de Ginebra, Suiza. Profesora e Investigadora de las Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales de la Universidad del Rosario.

*** Politólogo de la Universidad del Rosario. Profesor y Joven Investigador de las Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales de la Universidad del Rosario.

le brindaban condiciones de posibilidad sociales, económicas y políticas, muy distintas a las que ofrecía la Heroica. Pese a que en la bibliografía disponible es posible encontrar una gran variedad de análisis referentes a los espacios y momentos en los que Porras se desempeñó –la Cartagena y la Barranquilla de mediados del siglo XX–, notamos dificultades a la hora de visualizar el modo en que estos referentes espaciales y temporales determinaron los procesos de configuración del orden socio-político en el caso concreto de cada ciudad, así como en la manera en que estas interactuaron entre sí con el centro político del país –la ciudad andina de Santafé de Bogotá– y con el resto del mundo.

En consecuencia, lejos de construir un 'estudio regional' sobre el Caribe colombiano, este trabajo ofrece pistas sobre el 'escenario' en el que se movilizó la artista, con el fin de afirmar que su trayectoria vital y artística estuvo determinada por las transformaciones que sufrieron las estructuras sociales, económicas, políticas y culturales de dicho espacio geográfico durante la primera mitad del siglo XX. A su vez, se buscan establecer las líneas de tensión entre Cartagena, Barranquilla y Bogotá durante dicho periodo.

Tanto las transformaciones del escenario como las tensiones que son producto de estos procesos, tendrán en el río Magdalena un eje de convergencia. Esto nos permitirá hacer una aproximación al Caribe colombiano en tanto territorio 'producido' por la articulación de variados discursos y estrategias de posicionamiento político. El Caribe operaría como un territorio en el que la modernización y la modernidad acontecen de una manera diferenciada al resto del país, enmarcadas por la imprevisibilidad y accidentalidad de su componente geográfico físico y por la peculiaridad de los procesos históricos que se suscitaron en sus principales ciudades.

Dichas condiciones –la modernización y la modernidad– se destacaron en el Caribe por su singularidad. Nos hallamos en un territorio en el que los códigos políticos y económicos, las prácticas culturales y las dinámicas sociales son el resultado de una fusión inacabada de estructuras del pasado colonial con referentes propios de los procesos que se venían gestando en las grandes metrópolis de Occidente a lo largo del siglo XIX y en los prolegómenos del XX. Esta fusión no siempre fue bien recibida, pues en algunos casos estuvo sujeta a un sinnúmero de reacciones por parte de las élites y grupos dominantes de la región, y en otros fue un proceso deliberadamente organizado por ciertos grupos, que ante las posibilidades y potencialidades que ofrecían los nuevos modelos, trataban de asimilarlos o transponerlos a las estructuras vigentes.

Nuestros referentes teóricos a la hora de aproximarnos a los conceptos de espacio, territorio y territorialidad tendrán como base los aportes de los geógrafos Claude Raffestin y Milton Santos. Para Santos, el análisis del territorio conjuga dinámicamente las categorías de tiempo y espacio. Esta última opera como un “conjunto indisoluble de sistemas de objetos y sistemas de acciones” (Santos, 2000, p. 19). La pretensión de Santos, además de formular una ontología del espacio, busca darle un justo lugar a la técnica y a la sociedad en la comprensión del territorio geográfico. Por su parte, Raffestin sostiene que la geografía debe ser entendida desde la configuración de los actos de poder que operan en el espacio. El hecho de hablar de la geografía como un escenario en el que fluye y se fija el poder implica la dimensión relacional del saber geográfico. En ese sentido, la geografía no solo estaría hablando del modo en el que los sujetos se organizan en el espacio, sino de cómo estos producen una variedad de mecanismos y discursos con el fin de comprenderse a sí mismos, a los otros y al espacio en el que se encuentran insertos (Raffestin, 2011).

En el proceso de análisis de las tensiones de la región y de su relación con el centro nos serviremos de los aportes históricos de Alfonso Múnera (2008, 2010) y de los análisis de Margarita Serje (2005).

Alfonso Múnera hace un estudio histórico sobre Cartagena, centrado en los procesos de la colonia y el nacimiento de la República. En él expone la importancia del discurso europeo sobre el determinismo geográfico en la relación entre el gobierno centralista y Cartagena. Este discurso sostenía que los climas cálidos eran adversos a la civilización y que las sociedades que se desarrollaban en ellos eran vulnerables a la inmoralidad y el salvajismo. Si bien tales propuestas respondieron durante el periodo colonial a los intereses de control por parte de la metrópolis, la reinterpretación que de ellas hicieron los criollos santafereños, como Caldas, señalaban la legitimidad de control por parte de las élites de las ‘tierras frías o templadas’ del continente sobre los núcleos sociales que habitaban en las regiones cálidas, y, en particular, en la costa (Múnera, 2010, pp. 57-58).

De otra parte, los trabajos de Múnera identifican ciertos niveles de movilidad social en la Heróica, incluso antes del nacimiento de la República. Este mayor nivel de flexibilidad de las instituciones, si se llegara a comparar con el caso de Santafé y otras ciudades ubicadas en la cordillera de Los Andes, representaba un riesgo para las élites criollas, que conduciría a una posterior

radicalización de grupos dentro de la élite cartagenera en relación con los valores hispánicos, la superioridad de clase y de raza.

Tal radicalización llegaría a compartir elementos en común con los proyectos 'lebonianos' que se llegaron a desarrollar a lo largo y ancho del territorio nacional bajo la estructura de políticas de Estado, en áreas como la educación y evangelización de ciertos grupos sociales, la salud pública, la higiene, el acceso a ciertos servicios públicos, la inmigración, entre otras, y que hicieron hincapié en la necesidad del 'blanqueamiento' de la población en aras del progreso de la nación (Castro-Gómez, 2011).

Margarita Serje, por su parte, elabora un estudio sobre la relación entre el centro político del país y la periferia del mismo, dentro de la cual podría ubicarse a la costa caribe. La autora identifica los procesos políticos que conducen a la representación de Colombia como un país andino y muestra cómo hasta bien entrado el siglo XX, la identificación teórica de las tierras cálidas con la barbarie cumplió una función política indispensable para sostener las lógicas del centralismo (Serje, 2005).

Como ya se ha mencionado, las caracterizaciones descritas ofrecerán un marco para analizar cómo dos fenómenos concretos, la modernización y la modernidad, permearon y transformaron algunas unidades territoriales de la región caribe. Dichos fenómenos serán explicados a la luz del estudio sobre el liberalismo europeo desarrollado por el historiador Harold J. Laski (1981), así como de las aproximaciones brindadas por Carlota Solé (1998) sobre la naturaleza de los procesos de modernización.

En ese sentido, la modernidad y la modernización serán entendidas como una serie de procesos de ruptura del orden político, social, económico y cultural, cuya matriz histórica y geográfica –la cual delimitaremos a partir del contacto y la interacción que se da entre Europa Occidental y América entre finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XX– está determinada por una serie de flujos y contraflujos que acontecen en un mundo cada vez más globalizado, el cual es eje de las dinámicas propias del sistema capitalista y cuyo paradigma es el de la integración asimétrica entre centros y periferias geográficas, políticas y socioeconómicas. Allí a donde llegan dichos procesos, sin importar la sincronía de su irrupción, sin prestar atención a los órdenes históricamente constituidos, se producen nuevas estructuras, nuevos objetos, nuevas subjetividades y nuevos territorios.

En ese orden de ideas, nuestro itinerario será el siguiente:

En un primer momento explicaremos y analizaremos el papel del río Magdalena como referente de la ‘producción’ del territorio conformado por el triángulo Cartagena de Indias-Barranquilla-Santafé. Para ello nos remitiremos a los relatos con los que se vincula al río a la historia y geografía nacionales, los cuales fueron producidos durante la segunda mitad del siglo XX. Seguidamente, explicaremos el modo en el que se gesta un proceso particular de construcción del territorio caribeño alrededor del río, cuyos ejes de interacción serán, como ya se ha indicado, las ciudades de Cartagena, Barranquilla y la capital del país: la andina Santafé de Bogotá.

En un segundo momento, se hará un balance historiográfico de la ‘fisonomía’ sociopolítica y económica de las urbes del caribe mencionadas y de la relación entre las mismas durante los últimos años del siglo XIX y a lo largo de la primera mitad del XX, tomando como eje central al río Magdalena.

De Cartagena se privilegiarán aquellos aspectos que la consolidaron como un ‘bastión de la tradicionalidad’. Para ello se explorará la pervivencia de algunas estructuras propias del esquema colonial en el seno de la Cartagena de la primera mitad del siglo XX.

Por su parte, de Barranquilla se tendrán en cuenta aquellos aspectos que a finales del siglo XIX y principios del XX la consolidarían como la ‘Puerta de Oro de Colombia’, es decir, aquel lugar por el que necesariamente accedían la modernización y la modernidad al ámbito nacional.

No se desconocerá el hecho de que esta última ciudad no tuvo una fundación pomposa, no fue sede de ninguna institución poseedora de algún tipo de poder, y que fue durante siglos un pueblo de pescadores y de libres de ‘todos los colores’, en el que los controles institucionales eran precarios o nulos. Lo anterior será contrastado con el desarrollo comercial e industrial que la ciudad alcanzó durante los primeros años del siglo XX y con los mecanismos a partir de los cuales se apropió de las lógicas sociales y políticas del liberalismo, centrándose en manifestaciones culturales concretas como la aparición del grupo de Barranquilla.

Pese a que nuestra investigación no profundizará en el tercer eje de correlación geográfica –la ciudad de Santafé de Bogotá–, si la tendrá en cuenta como un elemento relevante para explicar las tensiones políticas, sociales y económicas que surgen en esta con respecto a las demás regiones del país, especialmente con aquellas que constituyen el caribe colombiano.

Con ello, se pretende explicar el modo en el que la lógica centro-periferia en el contexto de la Colombia de la primera mitad del siglo XX se ha venido desarrollando hacia adentro y ha producido toda una serie de estrategias de posicionamiento político por parte de las élites y grupos representativos de diferentes regiones que han conformado aquello que concebimos como 'nación colombiana'.

2. Del río y la ‘producción’ del territorio caribeño

La presente sección pretende explicar el papel del río Magdalena como articulador de los procesos que permiten la producción del ‘territorio caribeño’, a partir de las tensiones históricas gestadas entre las ciudades de Cartagena de Indias, Barranquilla y Santafé de Bogotá. En un primer momento evidenciamos en qué manera los discursos históricos y geográficos de mediados del siglo XX representaban al río como un elemento esencial para la consolidación y el éxito de los procesos de construcción de la nación colombiana, en la medida en que permitía la conexión del centro político con las demás unidades territoriales que componían el Estado y con el resto del ‘mundo civilizado’. Posteriormente, basados en los aportes de Raffestin sobre el territorio y la territorialidad, avanzaremos en la identificación de aquellos discursos que a lo largo de la historia nos han permitido hablar de un ‘territorio caribeño’ conectado, sin importar las tensiones y contradicciones, con los proyectos de construcción de la nación y del Estado modernos.

2.1. El río Magdalena como actor político

En 1945, la editorial Santafé publicó un libro del geógrafo y escritor Rafael Gómez Picón bajo el título de *Magdalena, río de Colombia: interpretación geográfica, histórica y social-económica de la gran arteria colombiana desde su descubrimiento hasta nuestros días*. El texto pudo haber pasado inmediatamente al olvido en los anaqueles de oscuros archivos, de no haber sido por los pergaminos ostentados por el autor, que lo posicionaban como uno de los más eminentes geógrafos del país, y por la gran cantidad de comentarios favorables que en los años siguientes a su publicación celebraban la profundidad y elegancia del texto, llegando a recomendar su necesaria inclusión en todas las aulas escolares y bibliotecas del país.

El extenso volumen de Gómez Picón, que posteriormente conocería numerosas re-ediciones y re-impresiones, tiene unos alcances que van más allá de la simple aproximación descriptiva al paisaje ribereño y las costumbres de sus gentes. Como si se tratara de uno de los ilustrados que a finales de la época de la colonia viajó a lo largo del río consignando su experiencia en diarios

y bitácoras científicas, o de alguno de los políticos-geógrafos que durante el siglo XIX exploraron los más lejanos parajes del Estado en comisiones corográficas encargadas por los gobiernos de turno, Gómez Picón pretendió ‘relanzar’ el tipo de discursos y las empresas alentadas anteriormente por von Humboldt, Caldas y Codazzi a la realidad del Estado colombiano de mediados del siglo XX, centrándose en el protagonismo del río Magdalena en el proceso de modernización de la nación.

En ese sentido, lo que en un primer momento operó en las aproximaciones de los geógrafos ilustrados y decimonónicos como una estrategia discursiva de encuadramiento de los territorios y paisajes hasta ese entonces inexplorados en el marco de la ‘Historia y la Geografía Universal’, en el texto de Gómez Picón se transforma en la representación del río como uno de los principales ejes articuladores del proyecto de modernización del país. El tono manejado por este geógrafo, cercano al de los textos desde los que se proyectaba la ‘versión oficial’ de la historia patria,¹ tenía la ventaja de acercar al grueso de la población al estudio del río y, en esa medida, de reproducir en estos la imagen de un Estado en el que la modernidad, la modernización y todos aquellos procesos que afianzaban la unidad de la nación, estaban asegurados por cuenta de la existencia de un accidente hidrográfico que atravesaba por completo el territorio nacional y lo convertía en un lugar promisorio y privilegiado.

Pese a que la centralidad del Magdalena como ruta de enlace entre las distintas provincias del virreinato de la Nueva Granada –la República de Colombia tras la independencia– ya había sido señalada por Francisco José de Caldas² a comienzos del siglo XIX, esta se restringió al componente comercial, ya que se constituyó como la única ruta de salida del oro, la quinua, el tabaco y demás bienes producidos o extraídos en las provincias andinas hacia los puertos del litoral caribe,³ y abordó muy someramente su papel en la configuración de las

1 Para ejemplos de esta historiografía véanse: Restrepo, J. M. (1952). *Historia de la Nueva Granada*, Bogotá: Editorial Cosmos. y Henao y Arrubla, J.M. (1920). *Historia de Colombia*, Bogotá: Librería Colombiana. Este último texto, fue el ganador de uno de los concursos que se dieron con motivo de la celebración del Centenario de la independencia en 1910. Entre los incentivos, el texto ganador se convertiría en el manual de instrucción utilizado por las escuelas primarias y secundarias para la enseñanza de la historia del país.

2 Alfonso Múnera destaca a Francisco José de Caldas como el primer responsable de la formulación de una geografía humana para la Nueva Granada, cuyas implicaciones políticas quedaron latentes en los posteriores conflictos entre sus provincias (Múnera, 2010). Dicha discusión será abordada más adelante para el caso que nos convoca.

3 En *La riqueza de las naciones* (1776), Adam Smith señala el papel fundamental que ciertas condiciones medioambientales ejercen sobre el avance económico de los Estados. Para el economista inglés, la existencia de rutas fluviales en una región se constituye en una ventaja comparativa para esta, lo cual contribuye a su progreso material de una manera contundente.

tensiones políticas que se fueron gestando durante la colonia y que tuvieron fuertes implicaciones a lo largo de la experiencia republicana.

No obstante, en el estudio de Gómez Picón el río adquiere las características de un ‘agente civilizador’, de un aliado imprescindible de las campañas de los conquistadores, de las gestas de la independencia y de las batallas entre bandos partidistas por el control del recién establecido Estado. Se convierte, en últimas, según el autor, en la mano derecha de quienes detentan el poder político y económico en su misión de llevar el Estado y sus estructuras de soporte fundamentales a los más lejanos confines de la geografía nacional. De esa manera, el río empieza a ser imaginado y representado como un referente fundamental en la comprensión de los procesos anteriormente mencionados.

La estrategia utilizada por Gómez Picón para posicionar al río como referente geográfico e histórico atraviesa dos etapas que se desarrollan a lo largo de su texto. Por un lado, nos hallamos con aquello que él describe como ‘la humanización de la tierra’. Por el otro, con algo que podríamos denotar como una estrategia de ‘vinculación del territorio a la historia oficial’. Veamos en qué consiste cada una.

La primera de estas hace referencia a la ‘humanización de la tierra’, noción que en el texto no es desarrollada plenamente, pues carece de elementos teóricos y/o conceptuales que le den soporte a la hora de dar cuenta del objeto geográfico en cuestión, aunque en el fondo es cercana a la idea del ‘estriamiento del espacio’,⁴ así como al proceso de ‘territorialización’.

Por ‘estriamiento del espacio’ Deleuze y Guattari (2004) entienden aquella estrategia llevada a cabo por el Estado Moderno, a partir de la cual este es capaz de convertir al *espacio* en *territorio* –un nuevo espacio, totalmente sujeto al gobierno de la racionalidad científica y administrativa–. Esta práctica aseguraría el dominio del aparato estatal sobre el nomadismo de los grupos humanos que conforman su población, el control sobre las migraciones, sobre los recursos, sobre la división del trabajo, y en esa medida, la unidad del proyecto estatal. Para ello, el Estado debe ser garante de un proceso de captura de todo tipo de flujos –entiéndase por estos tanto los comerciales y económicos, como los poblacionales, políticos, sociales y culturales–, apoyándose en la consolidación de una red de trayectos fijos, en los que sucede el movimiento legítimo de sujetos y objetos, los cuales son completamente regulados por la estructura estatal (Deleuze y Guattari, 2004, p. 389).

4 Santiago Castro-Gómez ha aplicado esta noción a la construcción del territorio neogranadino por parte de las élites criollas ilustradas de finales del siglo XVIII (Castro-Gómez, 2005, p. 230).

La aproximación que hace Raffestin al objeto geográfico tiene su punto de partida en la identificación del sistema territorial, el cual es producto de la interrelación que se gesta entre los conceptos de espacio y de territorio.⁵ Para Raffestin, el espacio precede al territorio; sin embargo, tiende a ‘territorializarse’, a través de un proceso de apropiación en el que una variedad de sujetos incorpora a su realidad lingüística y a su experiencia social representaciones, imágenes y discursos. De esta manera, hablar del territorio implicaría considerar un sinnúmero de relaciones marcadas por el poder que los sujetos establecen entre sí y con su entorno. La territorialización es un acto de poder, en el que “los actores van a proceder a la distribución de las superficies, a la implantación de nudos y a la construcción de redes. Es lo que podríamos llamar ‘lo esencial visible’ de las prácticas espaciales, a pesar de que las divisiones, nudos y redes no sean directamente observables.” (Raffestin 2011, p. 106)

Retomando a Gómez Picón y a su estrategia de ‘humanización de la tierra’, esta se hace evidente en un primer momento en el afán de exploradores, hombres de ciencia y geógrafos por nombrar afluentes, brazos, márgenes, islotes y todos aquellos accidentes propios de la geografía física que demarcan los perfiles de las principales cuencas del río. Esta estrategia también estaría referida al intento del Estado de irrumpir en las traicioneras riberas del río, a través de la implantación de una variedad de instituciones oficiales (escuelas, inspecciones de policía y oficinas telegráficas) en los villorrios y poblaciones que habían sido fundadas desde tiempos remotos. Asimismo, se estaría cumpliendo con la pretensión de mostrar ‘al resto del país’ las costumbres y rasgos sociales, económicos y culturales de los pobladores ribereños, como si estuviéramos ante una ‘empresa etnográfica’, similar a la emprendida siglos antes por los Ilustrados europeos en sus dominios coloniales.

De igual forma, puede identificarse a lo largo del texto una clara intención de ‘historizar el río’, es decir, de señalar la incidencia de este en aquellos sucesos que ‘dieron forma’ a la nación y al Estado colombianos, y que facilitan su inclusión en el imaginario hegeliano de la ‘Historia y la Geografía Universales’. No es fortuito que en un primer momento, la narración subraye el temprano paso del Magdalena por los altares e ídolos de San Agustín,

5 Siguiendo a Lefebvre, Raffestin entiende por espacio aquella realidad física y concreta –una especie de materia prima– que no ha sido transformada por la acción de grupo humano alguno. Por el contrario, el territorio vendría siendo aquel “espacio en el que se ha proyectado trabajo, energía e información y que, en consecuencia, revela relaciones marcadas por el poder. El espacio es la “prisión original”; el territorio es la prisión que los hombres se dan a sí mismos” (Raffestin, 2011, p. 102).

que el autor se valga de este hecho para hacer una remembranza del pasado precolombino y que señale el encuentro de los primeros hombres de ciencia con estos monumentos como una experiencia que los dejó sumidos en la perplejidad y el desconcierto.

El proceso de ‘historización’ de la corriente hidrográfica llega en un momento a hacer simbiosis con la descripción del curso del río a lo largo del territorio nacional. Justamente, el aumento del caudal del río al salir del macizo andino, le servirá a Gómez Picón para explicar el exagerado valor y arrojo, pero también la desbordada barbarie demostrada por los ‘hombres de fortuna’ responsables de las gestas de la Conquista. De ahí en adelante, el Magdalena se muestra igual de impredecible que aquellos hombres que lo surcaron para remontar los Andes con el fin de apoderarse de las riquezas que allí se escondían y de conectar con el imperio de los Incas. Tal y como lo afirma Gómez Picón, el conquistador “se dejaría guiar por su nuevo amigo natural, el río Grande, hasta realizar la soñada conquista y fundar más ciudades y atesorar más riquezas y hacer más méritos y salir al Mar del Norte para embarcarse luego de regreso a Castilla” (Gómez, 1951, p. 64).

La conexión y las correspondencias que ofrece el autor entre el paso del río por una sucesión de variopintos paisajes y los sucesos históricos se repiten a lo largo del texto. Las imágenes que se han señalado con anterioridad tienen su apoteosis en el momento en el que la navegabilidad del río aumenta tras el abandono de la cuenca alta. El ‘Bajo Magdalena’ y el ‘Magdalena Medio’ serían el eje de la interacción durante el periodo de la Colonia entre la metrópoli y la capital del virreinato, Santafé de Bogotá. Es ese el lugar y el momento en el que el río deja de ser visto como ese aliado servicial e incondicional, y demuestra su carácter de ‘fuerza de la naturaleza’. A partir de allí, el río empieza a ser percibido por funcionarios, burócratas, comerciantes y, posteriormente, por los hombres de Estado como la única ruta de acceso de los bienes e ideas provenientes de Europa y como ruta de salida de las riquezas que ofrece el Nuevo Mundo. No obstante, también empieza a ser percibido como un obstáculo, un contratiempo, una amenaza para todo aquel que desee remontarlo hacia los Andes, o salir hacia la metrópoli.

Ya se ha dicho que el estudio de Gómez Picón se acerca más a los textos que recogen los relatos que constituyen la ‘historia oficial’ de la nación, que al análisis desde la geografía física, humana y política del río en cuanto espacio y/o territorio. Sin embargo, los esfuerzos de este aclamado geógrafo de mediados

del siglo XX le permiten al observador actual identificar las imágenes y representaciones que en su momento se tuvo del río. Tales imágenes no abandonan la línea discursiva que en su momento tuvieron los expedicionarios al servicio de los reyes de la casa de Borbón o los virreyes neogranadinos, e incluso, de presidentes como Tomás Cipriano de Mosquera.

Más allá de la descripción de paisajes e hitos historiográficos, Gómez Picón nos está hablando de la dimensión política que ha tenido el Magdalena a lo largo de la historia de Colombia, la cual nunca ha sido desconocida por aquellos que han detentado el poder en estas tierras, pero que parece esconderse tímidamente en la mayoría de los relatos, narrativas y discursos que constituyen su representación. Hablaríamos pues, de una dimensión política del río Magdalena, un elemento por el cual discurren los fijos y flujos que demarcan los perfiles de las tensiones entre aquellos territorios considerados como centros o pivotes del poder político, económico, social y cultural del contexto colombiano.

2.2. El río y la ‘producción’ del territorio

En consonancia con Raffestin, afirmamos en el presente texto que la geografía habla cada vez más del poder y de las relaciones que éste encarna (Raffestin 2011, pág. 4). Por tal motivo, después de mostrar la dimensión política que poseen las imágenes construidas alrededor del río durante la primera mitad del siglo XX, que hablan sobre el poder y cómo este se moviliza por las corrientes del río, perfilando profundamente los imaginarios a partir de los cuales se ha proyectado la idea de una ‘nación colombiana’ –unidad, progreso, identidad, pertenencia histórica y geográfica, entre otras de sus categorías constitutivas–, afirmaremos también que el río operó a la manera de una red geográfica y como mecanismo de conexión entre los dos principales ejes regionales que dieron forma al virreinato de la Nueva Granada durante el periodo colonial. Hablamos de dos ejes regionales relevantes, siguiendo la propuesta de historiadores como Aline Helg (2010) y Alfonso Múnera (2008). Ambos coinciden al afirmar que la experiencia política, económica y social de la Nueva Granada en tiempos de la Colonia y de la República temprana estuvo determinada por las tensiones y antagonismos existentes entre una Nueva Granada Andina, cuya sede principal era Santafé de Bogotá, y una Nueva Granada Caribeña, cuyo centro de acción fue la ciudad-puerto de Cartagena de Indias. Es necesario mencionar que aunque las demás provincias también llegaron a constituir ejes o nodos

regionales durante la colonia, estos procesos fueron más lentos, y empezaron a cobrar importancia durante la experiencia republicana (Múnera, 2008).

Afirmaremos a su vez que si bien dichas tensiones tuvieron su máximo apogeo durante el periodo de la Colonia, fueron heredadas —aunque de una manera menos contundente— y asumidas a su manera por otras ciudades tras la consolidación de la República. Justamente, la aparición de Barranquilla⁶ a finales del siglo XIX e inicios del XX como nueva ciudad preponderante dentro del eje caribeño, significó la paulatina disminución de la influencia cartagenera en el juego de tensiones arriba mencionado. No obstante, Cartagena y Barranquilla iniciarían un juego similar al gestado entre Santafé de Bogotá y Cartagena durante el periodo colonial. Estos procesos, hay que insistir, tendrían en el río Magdalena a su principal catalizador, hasta bien entrada la primera mitad del siglo XX.

Las líneas de tensión originadas por este triángulo geográfico que queda unido a través del río, se encuentran enmarcadas por lógicas discursivas como la del determinismo geográfico, la estructura Centro-Periferia y aquellos procesos relacionados con la irrupción de la modernización y la modernidad al país desde finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX. Nos hallamos ante manifestaciones claras de poder, ante relaciones de antagonismo, plagadas de pretensiones hegemónicas, pero también, nos encontramos ante un proyecto que busca vincular a la totalidad del país al sistema-mundo capitalista del que nos habla Immanuel Wallerstein (2005). En ese sentido, es preciso remitirnos a estos fenómenos tratándolos en su conjunto, evidenciando el modo en el que perfilaron la macro-estructura de las ciudades en cuestión y las trayectorias vitales de sus habitantes.

A continuación ofrecemos nuestra interpretación sobre la imagen del río con respecto a las tensiones que se dieron entre las ciudades más importantes de la región Caribe en su intento por lograr una conexión permanente, eficiente y estable con Santafé de Bogotá, la capital y el principal centro del poder político del país, una ciudad ubicada en el corazón de la región andina. No siempre será posible hablar de una correlación en el sentido pleno de la

6 La preponderancia de Barranquilla sobre otras ciudades del Caribe colombiano, ha sido analizada principalmente desde una dimensión económica (Meisel, A., 2009; Zambrano, 1998). Sin embargo, la dimensión política de esta preponderancia, es un tema pendiente para la historiografía del Caribe colombiano. Tan solo hay unas cuantas menciones a este tema en los trabajos de Bell (1989) y Colpas (2002). No obstante, estos autores lo abordan sin tener en cuenta el influjo que desde las últimas décadas del siglo XIX tuvieron las decisiones que se tomaban en Santafé de Bogotá.

palabra, pues a lo largo de la historia estas regiones pugnarón por la autonomía económica y política de una manera intermitente y en algunas oportunidades poco clara. Así pues, tras describir los principales aspectos de la trayectoria histórica de esta red entre ciudades y regiones cuya conexión se dio a través del río, procederemos a enumerar y analizar sus principales características.

2.3. Cartagena-Barranquilla-Santafé: un triángulo geográfico articulado por el río

Entre 1533 y 1538 se fundaron en lo que después sería conocido como el Nuevo Reino de Granada ciudades como Santa Marta, Cartagena de Indias y Santafé de Bogotá. Las dos primeras, ubicadas en el litoral del mar Caribe, vulnerables durante muchos años a los ataques de las tribus indígenas aledañas, pronto se consolidaron como ciudades-puerto, asumiendo el flujo mercantil y migracional que desencadenó en la progresiva expansión de los conquistadores a lo largo y ancho de los territorios del Nuevo Mundo. Mientras Santa Marta conoció un precoz declive entrado el siglo XVII por cuenta de la resistencia de los indígenas que habitaban en sus inmediaciones y de los constantes ataques de piratas y corsarios, Cartagena logró consolidarse como 'plaza fuerte' del Caribe y, tras la decisión de la corona española de llevar esclavos africanos a sus colonias, llegó a ser conocida como el principal 'puerto de esclavos' del caribe español.

Por su parte, el encuentro del conquistador Gonzalo Jiménez de Quesada en 1538, tras un tortuoso viaje desde Santa Marta con una sabana relativamente temperada y fértil, habitada por indígenas dóciles, facilitó el establecimiento de un asentamiento que con el tiempo se volvió permanente, debido en parte a la presencia de mano de obra numerosa.⁷ La ciudad pronto empezó a recibir un nutrido número de españoles, de los cuales algunos fueron beneficiados al convertirse en propietarios de las encomiendas y haciendas que se establecieron en sus inmediaciones. Pese a la dificultad que representaba comunicar a la ciudad con las demás que ya habían sido fundadas y que se

7 La fundación de ciudades como Santafé también podría explicarse si se tienen en cuenta los conflictos religiosos que ocurrieron en Europa durante dicho periodo. En ese sentido, parte del espíritu de la Contrarreforma estuvo dirigido hacia la expansión de la fe católica en los territorios que el Imperio Español descubría, conquistaba y colonizaba. Algunos de estos carecían de recursos económicos valiosos, pero estaban densamente poblados, por lo cual empezaron a ser valorados como áreas de evangelización. Tal fue el caso de emplazamientos sobre los cuales se fundaron posteriormente ciudades como Tunja y Santafé.

venían fundando a lo largo y ancho del Nuevo Reino de Granada, esta terminó siendo la sede de la Real Audiencia, y posteriormente, bien entrado el siglo XVIII, del virreinato.

Teniendo en cuenta lo anterior, se hizo urgente el establecimiento de una vía que comunicara en el menor tiempo posible y con la mínima cantidad de recursos a estas dos ciudades, la una convertida en centro del poder político, la otra, en factoría de esclavos y bastión militar. La opción más natural sería la del río Magdalena. Para ello, se construyó en 1650 el Canal del Dique, que unía a Cartagena con el río a la altura de la población de Barranca Vieja. Aunque lo esperado era una ‘relación activa’ entre ambas ciudades, con el fin de mantener un flujo comercial constante y la unidad de la entidad territorial neogranadina, dicha relación tuvo marcadas dificultades relacionadas con el imprevisible caudal del río, la inundación y sedimentación del cauce del Canal del Dique, la aparición de bancos de arena donde antes no estaban, así como con el cambio del curso en algunas zonas, principalmente aquellas que estaban rodeadas de ciénagas y pantanos.⁸ Vale la pena mencionar que la historiografía no ha abordado con suficiente detenimiento la influencia de estos fenómenos naturales en la trayectoria económica, política y comercial de las ciudades aledañas al río. El caso de Mompo es paradigmático, puesto que su declive como puerto fluvial en parte está determinado por factores relacionados con la disminución del curso de los brazos que lo conectaban con el río.

El de la precariedad de las embarcaciones también fue un problema que afectó las comunicaciones entre Cartagena y Santafé. Viajeros y mercancías tuvieron que afrontar la travesía a través del río en *bongos*, *champanes* y *chalupas*, hasta mediados del siglo XIX, cuando los primeros barcos a vapor fueron traídos de Europa y Estados Unidos. De igual forma, la inexistencia de un cuerpo profesionalizado de navegantes significó un obstáculo adicional para la navegación por el Magdalena. Durante siglos los *Bogas*, nombre con el que se conocía a los remeros y pilotos de las embarcaciones que surcaban el Magdalena y sus principales afluentes, fueron los únicos encargados de ejercer el oficio de la navegación en el río. No obstante, estos personajes fueron constantemente descritos en diarios y en la correspondencia de muchos viajeros como seres

8 Para una introducción breve pero bastante completa de las condiciones geográficas del río, véase Bernal (2013) *El río Magdalena: Escenario primordial de la patria. Credencial Historia* (282). De igual forma, es interesante la descripción de estos detalles en la historiografía sobre los puertos colombianos, véase Nichols Theodore (1973). *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla* Bogotá: Biblioteca Banco Popular.

indisciplinados, vulgares, salvajes y proclives a la insumisión, con los que había que tener cuidado.⁹

Aunque los factores señalados anteriormente afectaron en cierto modo la relación entre Santafé y Cartagena, fueron los conflictos políticos y económicos acontecidos a finales del siglo XVIII, relacionados con la apertura del Consulado de Comercio de Cartagena, los que determinaron la tensión entre ambas ciudades. Siguiendo a Alfonso Múnera es posible afirmar que la creación de dicho establecimiento, cuyo éxito real fue bastante cuestionable, encendió la chispa de una disputa con Santafé, debido a que el Consulado tendría bajo su jurisdicción a algunas provincias del interior, entre las cuales estaba la capital del virreinato (Múnera, 2008). La reacción de las élites santafereñas no se hizo esperar. Se responsabilizó a los comerciantes cartageneros por el lamentable estado de los caminos del interior y la decisión de los miembros del Consulado de importar directamente harina de trigo procedente de las trece colonias inglesas,¹⁰ prescindiendo de aquella que provenía de las provincias andinas, fue catalogada de arbitraria y perjudicial (Múnera, 2008). A su vez, se empezó a concebir a Cartagena como una pesada carga para las finanzas de las provincias del resto del virreinato, puesto que estas tenían que solventar los recursos necesarios para mantener la maquinaria de guerra de la ciudad amurallada y de los fortines a través del 'situado'.¹¹ Lo que se escenifica en estos episodios habla de un pulso económico que terminó por convertirse en un enfrentamiento político entre los dos grupos más fuertes de comerciantes de la Nueva Granada. La progresión de esta disputa tuvo su momento más álgido durante los años en que se dieron las declaraciones de independencia en diferentes ciudades del virreinato. Aunque la crisis imperial ya había agudizado la actitud de Cartagena frente a Santafé, debido a las trabas que los funcionarios del virreinato le imponían a los intentos cartageneros de establecer redes comerciales con 'agentes neutrales',

9 Aparte del sendo estudio de Nichols, señalado en la anterior nota al pie, la historiografía sobre la navegación por el Magdalena también ha sido abordada de una manera más sintética por Posada-Carbó, E. (1989). Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX *Boletín Cultural y Bibliográfico*. 27 (21). 2-13

10 A los comerciantes cartageneros les resultaba menos costoso adquirir harina procedente de Norteamérica, pues la precariedad de los medios de transporte, de las vías incrementaba el precio de la harina que se producía en el altiplano andino.

11 El tema del situado ha sido tratado de manera integral desde el enfoque de la historia económica. Véase, Meisel, A. (2003). ¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a finales del Siglo de las Luces. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*. 11. *Cartagena: Banco de la República*. 'Banco de la República: Cartagena y Meisel, A. (2011) *La crisis fiscal de Cartagena en la era de la Independencia (1803-1821)*. En *¿Por qué perdió la costa caribe el siglo xx? y otros ensayos*. Cartagena: Banco de la República. 89-112.

la pretensión de la élite de esta última de ser la sede y hacerse con el control del Congreso que reuniría a los diputados de todas las provincias independizadas, sería combatida fieramente por los cartageneros, quienes deseaban que el Congreso se llevara a cabo en otra ciudad, como Santafé de Antioquia o la villa de Medellín, deseando evitar la ratificación de un mando centralizado que gobernara a todas las demás provincias desde Santafé y que afectara la autonomía ganada por estas frente al vacío de poder. Múnera asegura que esta pugna por la autonomía económica y política siguió manifestándose hasta 1815, momento en el que el general realista Pablo Morillo emprende una expedición para sofocar las rebeliones contra la corona en el territorio neogranadino:

La pugna posterior entre centralistas y federalistas no fue más que un disfraz ideológico detrás del cual continuaba, ahora por otros medios, la vieja lucha colonial: la lucha de las élites regionales por consolidar su autonomía y su control sobre las provincias, en franca oposición con la vieja tendencia a construir un gobierno central en los Andes orientales. La evolución de los acontecimientos mostraría la poca consistencia de los intereses materiales de dichas élites (Múnera, 2008, p. 178).

Aunque la historiografía sobre el periodo de la reconquista aún está en ciernes, restringiéndose casi exclusivamente al ámbito de la historia militar, autores como Bell (1989) y Meisel (2009) sostienen que este periodo es determinante para la comprensión del declive que experimentó Cartagena durante la mayor parte del siglo XIX. Para ambos autores, con el sitio de Morillo la población de la ciudad experimentó un descenso traumático, sus élites fueron diezmadas —aquellos que no fueron fusilados, tuvieron que exiliarse— y tanto la infraestructura portuaria como la conexión con el río quedaron a merced de los elementos naturales durante varios años. Los viajeros extranjeros que visitaron la ciudad hacia 1820, en sus diarios enunciaban que “en verdad Cartagena se había convertido en un pueblo fortificado más bien que en una ciudad comercial” (Nichols, 1973, p. 133). Sin embargo, y como expresión de la crisis económica nacional experimentada durante los primeros años de la república, Cartagena continuaba siendo el puerto más importante y el de mayor flujo comercial, por encima de Santa Marta,¹² Barranquilla y Sabanilla, aunque para 1840 Santa Marta se había repuesto y competía a la par con ‘la Heroica’

12 Durante el periodo de emancipación y las guerras de Independencia, la mayoría de habitantes de Santa Marta se mantuvieron fieles a la Corona española —en el bando de los ‘realistas’—. Tras la proclamación de la República, la ciudad experimentó un declive mucho mayor que Cartagena.

por ser el primer puerto del país. Pese a los esfuerzos de los pocos comerciantes que aún residían en la ciudad y del consulado de los Estados Unidos con iniciativas como la creación de una 'Sociedad Patriótica' y el impulso de obras que mejoraran la navegabilidad a través del Canal del Dique, hubo un momento, que coincide con la apertura del ferrocarril que unía al puerto de Barranquilla con el mar, con el establecimiento de compañías de barcos de vapor en dicha ciudad y con el auge del comercio del tabaco (Nichols 1973, p. 177), en el que Cartagena dejó de ser definitivamente el primer puerto de Colombia.

Pese a que el acceso de embarcaciones al río por Barranquilla estuvo limitado durante muchos años por dificultades relacionadas con los vientos fuertes, el oleaje y los bancos de arena a lo largo y ancho de la desembocadura del río, así como por restricciones por parte de los sucesivos gobiernos, la ciudad empezó a gozar desde mediados del siglo XIX de un auge importante, convirtiéndose pronto en la puerta de entrada de los productos y viajeros que iban al interior del país. Al puerto llegarían del interior, en un primer momento cargamentos de tabaco, posteriormente de quina, y finalmente del producto que se perfiló desde finales del siglo XIX y durante toda la primera mitad del siglo XX como la principal exportación del país: el café.

Vale la pena aclarar que en sus comienzos, Barranquilla era tan sólo un puerto fluvial. El acceso al mar se daba desde Sabanilla –población en la que posteriormente se establecería Puerto Colombia–, Salgar y, ocasionalmente, a través de las Bocas de Ceniza –cuyo uso fue bastante inusual hasta bien entrado el siglo XX–. La conexión entre estos puntos en un primer momento se hacía a lomo de mula o utilizando el Canal de la Piña. Posteriormente se construirían las líneas de ferrocarril que conectaban con Sabanilla y con Salgar.

Pese a la debacle nacional causada por la Guerra de los Mil Días, ocurrida entre 1899 y 1902, que afectó considerablemente al comercio y dejó en la bancarrota a numerosas empresas responsables del transporte de mercancías a través del río, para finales de la primera década del siglo XX ya se había recuperado el resplandor alcanzado por la ciudad y por el puerto unas décadas antes. Durante la primera mitad del siglo XX, la consolidación de Barranquilla como primer puerto de la nación, llevó a una lógica modernización de la ciudad en general. Aunque durante las últimas décadas del siglo XIX en la ciudad se construyeron teatros, clubes de baile, bancos, hoteles, un hospital, así como numerosas instituciones educativas y factorías, incluso, había un incipiente servicio de transporte público de vehículos tirados por caballos (Nichols, 1973,

pp. 181-184), fue a lo largo de las primeras décadas que se logró una ‘aparente’ incorporación de la ciudad a las lógicas, prácticas y costumbres modernizantes provenientes en su mayor parte del extranjero.

Descontado el repunte de Barranquilla en el ámbito de las exportaciones y las importaciones, así como el breve auge de Cartagena con la reapertura del Canal del Dique, la inauguración del ferrocarril que comunicaba a esta última con Calamar –puerto fluvial sobre el Magdalena–, y el establecimiento de la Andian National Corporation,¹³ la llegada del siglo XX representó para el Caribe colombiano una época de empobrecimiento y de fracaso económico de sus estructuras productivas. Pese a que los excedentes de las importaciones y las exportaciones quedaban en manos de los comerciantes de ambas ciudades, la región se volvió improductiva, debido en parte al dinamismo impuesto por las empresas del interior, que veían su oportunidad de avance a través del aprovechamiento de los ingresos constantes de capital provenientes de las exportaciones cafeteras. En ese contexto, las ciudades del Caribe quedaron convertidas en simples enclaves que garantizaban la interacción entre la producción al interior del país y las firmas extranjeras que exportaban dichos productos. Pese a que no hace parte de nuestro objeto de estudio, vale la pena no perder del panorama el caso de ciudades como Ciénega y Santa Marta, cuyo destino entrado el siglo XX fue el de asimilarse como sedes de los campamentos norteamericanos que controlaban el negocio del banano. De igual manera, aunque el de la ganadería fue un sector con un crecimiento sostenido, su control ya no estaba en manos de los hacendados costeños tradicionales, la mayoría residentes en Cartagena. El crecimiento de pueblos como Lorica y Montería en las sabanas de Córdoba, así como de Valledupar, es una prueba de la aparición de nuevas élites regionales, conformadas en su mayoría por pequeños hacendados y por comerciantes de origen extranjero, sirio-libaneses en su mayoría.¹⁴

13 La Andian National Corporation fue una compañía canadiense con sede en Toronto y filial de la Standard Oil Company. El gobierno colombiano comisionó a esta empresa para la construcción de un oleoducto que facilitara la exportación del crudo extraído del campo de las Infantas en Santander y que debía llegar hasta Mamonal, en la bahía de Cartagena

14 Sobre el tema de la ganadería en el Caribe colombiano, el trabajo de Van Ausdal (2011) ofrece una descripción bastante rica de las dinámicas sociales de este sector de la economía entre 1850 y 1950. Por su parte, el tema de la integración de los inmigrantes sirio-libaneses a las estructuras económicas, sociales y políticas de los pueblos pequeños del Caribe han sido estudiadas por Vargas y Suaza (2007) y por Vargas (2011).

Al convertirse en enclaves comerciales, las ciudades del caribe pudieron experimentar un relativo crecimiento de puertas para adentro, pero en el contexto nacional era clara la dependencia con respecto a las regiones del interior, principalmente con las ciudades de Medellín y Santafé de Bogotá. La ratificación del centralismo político y administrativo que se inicia en 1886, impulsada de modo sorpresivo por la alianza de un cartagenero con un santafereño –Rafael Núñez y Miguel Antonio Caro, respectivamente–, implicó la paulatina disminución del capital político de las ciudades del caribe. Nos acercamos de ese modo a las aproximaciones de Gustavo Bell, quien sostiene que esta situación de desventaja a la que accede la región caribe tras la consolidación del esquema republicano, conjuga tanto el componente político como el económico (Bell, 1989).

Lo dicho hasta este punto nos permite evidenciar la triada Cartagena de Indias-Santafé-Barranquilla articulada a través del río Magdalena, en los términos que nos ofrece Raffestin cuando se refiere al ‘Sistema Territorial’ y a la ‘Territorialidad’. La interacción entre estas ciudades, vista desde este enfoque de la Geografía Política, en el que tanto la imagen como la representación del espacio geográfico determinan una gran variedad de ejercicios de poder, nos permite dar cuenta de las tensiones existentes a lo largo del proceso de construcción del Estado en Colombia y de las particularidades intrínsecas de la estructura macro-social de las ciudades en cuestión.

Empecemos por el modo en el que los elementos que configuran un ‘sistema territorial’ se manifiestan en el contexto estudiado. Dichos sistemas son entendidos por Raffestin como representaciones que los actores utilizan para “proceder a la distribución de superficies, a la implantación de nudos y a la construcción de redes” (Raffestin, 2011, p. 106). El primer elemento hace referencia al modo en el que grupos e individuos

[...] ocupan puntos en el espacio y se distribuyen según modelos que pueden ser aleatorios, regulares o concentrados. Son en parte, respuestas posibles al factor distancia y a su complemento: la accesibilidad. La distancia puede ser aprehendida en términos estrictamente espaciales (distancia física o geográfica), temporales, psicológicos o económicos. La distancia concierne a la interacción entre los diferentes lugares. Interacción política, económica, social y cultural, producto de los juegos de ofertas y demandas que emanan de individuos y/o de grupos (Raffestin, 2011, p.106).

Como ya se ha señalado con anterioridad, la relación entre las tres ciudades que componen nuestro análisis está mediada por diferentes modos de comprender la distancia. Si nos centramos en su dimensión espacial, es

evidente que la distribución y ubicación de las principales ciudades neogranadinas estuvo marcada desde el comienzo por la fragmentación, debido a lo abrupto del paisaje andino con sus tres cordilleras, la inclemencia del clima y la presencia de ríos muy caudalosos, de difícil navegación o rodeados de ciénagas y tierras pantanosas. Durante la colonia, un viaje entre Cartagena y Santafé podría llegar a tardar hasta tres meses, si todos los factores señalados se conjugaban. A esto hay que agregar la distancia producida en lo referente al componente económico y político. La organización del sistema colonial en la Nueva Granada nunca mantuvo un control efectivo sobre la totalidad de las provincias, llegando a conformar un marco de amplias autonomías. La disputa a finales del siglo XVIII entre los comerciantes santafereños y cartagenos es el producto de una pugna por la autonomía y el control efectivo sobre las demás provincias. Hablamos pues, de mecanismos que impidieron la ‘accesibilidad’ plena del poder colonial en todos sus dominios y, en ese sentido, de otra manera de comprender la distancia. Así, podríamos sostener que observado desde la distribución de los actores sobre la superficie, el Estado-Nación en Colombia en general, y las regiones analizadas en particular, están caracterizados tanto en su dimensión física como en la política y la económica por relaciones de franca y abierta fragmentación.

Por su parte, los sistemas de tramas, nudos y redes son aquellos componentes que permiten organizar jerárquicamente los flujos y fijos que conforman la interacción dentro del territorio. Aunque ya hemos hablado de un sistema territorial en el que impera la fragmentación, también es un escenario en el que surgen y se consolidan las relaciones de poder. No es posible hablar de jerarquías si no hay un entramado de estrategias que aseguran el control de las distribuciones en la superficie o donde no hay una pretensión de integración y cohesión territorial por parte de quienes detentan el poder. A partir de la configuración de las tramas, los nudos y las redes asistimos a un proceso de conformación de ‘imágenes’ las cuales no son otra cosa más que la forma que adquiere una estructura cuando es manipulada por un sistema de objetivos intencionales y de acciones (Raffestin, 2011, p. 107).

Es aquí donde la relación del sujeto con el territorio, en lo referente a la producción del mismo, se nos muestra en toda su complejidad. La ‘producción’ del territorio es el escenario en el que el poder se materializa a través de la ejecución de un conjunto de estrategias que permiten la construcción de imágenes. Pese a que la distancia histórica con nuestro objeto nos impide una

aproximación directa al “sistema de relaciones existenciales y/o productivas” sobre las que el poder se manifestó y determinó la apropiación del territorio por parte de los actores, nos quedan los discursos que las alentaron. El modo en el que se efectuaron nudosidades, tramas y redes es transversal con la comprensión del imaginario colonial de la raza construido desde el discurso del determinismo geográfico y con la introducción de la estructura moderno-colonial del Centro-Periferia como paradigma de la acción estatal.

2.4. Determinismo geográfico y estructura Centro-Periferia: pautas para comprender la ‘producción’ del territorio caribeño

Para referirnos al modo en el que el discurso del determinismo geográfico ha empapado los relatos sobre la geografía nacional, es preciso que nos remitamos al texto de Margarita Serje *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. En este texto, la autora pretende dar cuenta de la manera en que el Estado-Nación en Colombia ha asumido su relación con la población y el territorio, partiendo de una concepción particular de la naturaleza –tanto física como humana– y del orden de las cosas en el marco de inserción a las lógicas del Sistema-Mundo capitalista. Dicho orden permite la determinación de los sujetos, los objetos y el contexto sobre los que interviene el Estado (Serje, 2005).

En ese sentido, para explicar la naturaleza de dicha relación, el análisis de Serje explora los escritos geográficos y políticos llevados a cabo desde finales de la Colonia por parte de la élite intelectual colombiana. En ellos la autora ha identificado la utilización y la pervivencia a lo largo del tiempo de una serie de discursos que construyen alteridades territoriales y humanas sobre las que se cimenta el carácter objetivo del poder colonial del Estado.

Tal vez uno de los más marcados mecanismos de ‘producción’ de la alteridad presentes en estos textos es el discurso del ‘determinismo geográfico’. Partiendo de la experiencia del explorador europeo Alexander von Humboldt durante su paso por el Nuevo Mundo, es posible afirmar que a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX se asiste a un proceso de reinención de las representaciones que constituían al territorio americano. Las imágenes constitutivas de la geografía del trópico quedarían desde ese momento inscritas a la

concepción Ilustrada de la ‘Historia y la Cultura Universal’ (Serje, 2005, p. 64). De esa manera, América se constituye en una ‘frontera imperial’ marcada por un continuo estado de naturaleza. Es al mismo tiempo, un laboratorio social en el que la incipiente etnografía ilustrada ha logrado identificar y clasificar los diferentes estadios de la humanidad. Esto solo fue posible en la medida en la que a lo largo y ancho de la geografía del Nuevo Mundo concurren todos los climas posibles, los cuales facilitan la comprobación de que las conductas y costumbres de los pobladores establecidos allí se encuentran claramente determinadas por el influjo de sus variados climas. La diagramación que Francisco José de Caldas hizo en su momento de la distribución de la flora y la fauna tropicales por estratos o pisos térmicos, le otorgó una base científica a este tipo de afirmaciones y un capital político impresionante a las élites andinas y, por extensión, al Estado colombiano.

En palabras de Serje:

La segmentación horizontal por pisos térmicos establece, no únicamente una distinción natural entre los estratos biogeográficos: las tierras altas –los pisos de climas temperados de la cordillera– y las tierras bajas –la tierra caliente–, sino también una distinción cultural que ha permanecido vigente hasta la actualidad y que sigue siendo paradigmática en la geografía, la etnología y en general para las ciencias sociales. La propuesta cultural implícita en la distinción horizontal entre las tierras altas y las tierras calientes, parte de la idea de que la civilización sólo puede gestarse en las zonas templadas. En la Introducción a *Cosmos*, Humboldt afirma que ésta es “aparentemente la región más favorable para el progreso de la razón, la moderación de las costumbres y la consolidación de la libertad pública”, por lo que en América tropical, sólo hay civilización en la alta montaña (Serje, 2005, p. 74).

De igual manera, la tesis de Múnera (2010) según la cual los conflictos regionales y las dinámicas raciales fueron trascendentales en el proceso de formación de la nación durante el siglo XIX, permite vislumbrar las implicaciones políticas del discurso del determinismo geográfico en el contexto de la Colombia del siglo XIX y de buena parte del siglo XX.

A grandes rasgos, Múnera sostiene que la visión andina de la nación se volvió la más dominante “hasta el punto de ser compartida por las otras élites regionales en las postrimerías del siglo XIX” (Múnera, 2010, p. 26). Esta condición hegemónica le permitió a los santafereños, por un lado, predicar la superioridad natural de los Andes por sobre los demás territorios que componían a la Nueva Granada, y por el otro, ratificar la primacía de los blancos en el

concierto de las taxonomías raciales que regulaban y ordenaban lo social. La apropiación del legado de von Humboldt por parte de los criollos santafereños, se reflejó en la construcción de un “discurso sobre la geografía humana de lo que posteriormente se llamaría Colombia, y en él anticiparon su visión del territorio y de las gentes de la nación que proyectaron fundar. En pensadores como José Ignacio de Pombo y Francisco José de Caldas, *la nación se prefigura conformada por una geografía fragmentada y habitada por razas diversas*”¹⁵ (Múnera, 2010, p. 26-27). Aunque ya se ha señalado que las élites andinas se valieron de este tipo de estrategias en su disputa con las élites de las demás regiones, también es necesario sostener desde ya que estos discursos fueron funcionales en el interior de dichas unidades territoriales. Llegado un momento, las taxonomías raciales empezaron a operar en ciudades tanto de los Andes como de la Costa. En la siguiente sección exploraremos la trayectoria de ese tipo de imaginarios en Cartagena y Barranquilla.

Por su parte, la ‘producción’ del territorio a partir de la estructura Centro-Periferia, aunque comparte algunos elementos con el discurso del determinismo geográfico, cuenta con componentes que amplifican la naturaleza de los juegos de poder producidos en el territorio colombiano al ámbito del Sistema-Mundo capitalista, y en esa medida vincula procesos de ruptura como lo son la modernidad y la modernización. Es posible afirmar que a partir de visiones como la encarnada en los textos de von Humboldt, se ratificaron las relaciones coloniales de dominación de los imperios europeos sobre sus dominios en el Nuevo Mundo. Más allá de la representación de los territorios y paisajes colonizados como naturaleza pura e indómita, y de sus razas como bárbaras y salvajes, la pretensión de los imperios fue, ante todo, la de expandir redes comerciales que incrementaran sus márgenes de riquezas y proyectar su designio civilizatorio como mecanismo de realización plena de su condición imperial. A pesar de los proyectos independentistas en América Latina durante el siglo XIX, dichas imágenes imperiales fueron mantenidas y, en ese sentido, las nuevas repúblicas siguieron siendo representadas como ‘factorías’ y ‘laboratorios sociales’, necesarios para lograr el ‘progreso de la humanidad’. No obstante, la idea de inserción al mercado mundial capitalista y de pertenencia al patrón global del poder, más allá de vincular a los actores periféricos como tales al escenario global en el que confluían las redes imperiales, produjo en estos un proyecto

colonialista en su interior. En palabras de Serje, esta versión de la relación Centro-Periferia que se da en el seno mismo de los Estados periféricos puede expresarse así:

Desde la perspectiva de la relación que establecen con sus márgenes geopolíticos, la Nación y el Estado aparecen nítidamente como dispositivos coloniales, en la medida en que como instituciones constituyen la condición de posibilidad de la expansión comercial metropolitana y de su desígnio civilizatorio. Desde este punto de vista, la Nación se entiende como un proyecto cultural que se ha legitimado a sí mismo al producir la visión de la naturaleza y la naturaleza de sus gentes y de sus territorios sobre la que se sustentaron las estrategias y relaciones de poder que produjo la experiencia de la ocupación colonial. Esta visión ha sido el fundamento poético sobre el que se han construido la imagen de la Nación y la práctica del Estado (Serje, 2005, p. 17).

Este aporte puede ser releído desde la lógica de las tramas, nudos y redes visibles en los discursos explicados anteriormente, lo cual nos permite mostrar al territorio caribeño como aquella sección de un sistema territorial con unidades regionales claramente escindidas, que se encuentra en una constante pugna por la autonomía comercial y política, en el contexto de un orden nacional fragmentado pero permeado por la normalización de las prácticas y narrativas propias del determinismo geográfico que facilitan la designación de algunas de sus zonas como periféricas. Al interior de estas zonas ‘periféricas’, las microretículas de poder se sirven de la diferencia racial para reconfigurar el discurso de dominación.

Pese a que el caribe colombiano ha sido asumido como parte de esas zonas periféricas, paradójicamente es también la puerta de entrada de aquellos referentes, técnicas y demás presupuestos que le permitieron al Estado colombiano concebirse como un Estado Moderno. Por otra parte, no hay que desconocer que el caribe funcionó también como puerta de salida de las fuerzas económicas responsables de la dinamización de las estructuras globales de mercado. De tal manera, el territorio caribeño está perfilado por un conjunto de enclaves que permiten el flujo de la ‘modernidad’ y el ‘desarrollo’ provenientes del ‘mundo globalizado’, rodeados de ‘otro mundo’ que es el de la naturaleza indómita, el hogar de las razas inferiores, ajenas al mundo moderno, que se encuentran al acecho de este. Esta es la periferia. En otras palabras, el territorio caribe que analizamos en el presente texto es un territorio con unos nodos o enclaves metropolitanos –Cartagena de Indias y Barranquilla– que conectan al país con el ‘mundo moderno’, rodeado de zonas periféricas

caracterizadas por la presencia de ciénagas, maniguas, palenques, rochelas y estructuras institucionales débiles o inexistentes.

En ese sentido, el Caribe colombiano tiene la paradoja de ser un escenario en el que estas zonas geográficas aparentemente antinómicas confluyen y establecen complejas formas de interacción. El Caribe puede ser visto como parte de la periferia del nuevo Estado, debido a la exuberancia de sus paisajes, la disponibilidad de ciertos ‘recursos estratégicos’ y a que ha sido el asiento de las razas consideradas como inferiores por el discurso hegemónico. No obstante, el Caribe también es el lugar desde el que acceden aquellas prácticas y discursos que le dan sentido al proyecto estatal. Desde el litoral puede observarse el mar, y de él vienen los barcos cargados con las herramientas y los sujetos a partir de las cuales se ha forjado ‘La Civilización’. Sin embargo, si volteamos la mirada, el Caribe nos ofrece su manigua, sus ciénagas plagadas de mosquitos, sus cálidas e inclementes sabanas y un río que comunica con los encumbrados andes, pero que lo hace a su capricho.

Fenómenos como la modernidad y la modernización fueron ‘invitados’ paradójicos de estos enclaves de civilización del territorio caribe, pues su recepción y/o rechazo estuvieron determinados por la configuración macro-social que adoptó cada ciudad. Fueron a su vez, los ‘pasajeros’ a los que urgía transportar con una mayor velocidad hacia el interior del nuevo Estado. Sin embargo, su viaje fue tan tortuoso y plagado de los mismos contratiempos a los que tuvieron que sobreponerse los conquistadores españoles, los criollos ilustrados, los hombres de Estado y los extranjeros que tenían como destino los Andes, tanto que, como nos explica Santiago Castro-Gómez en su estudio sobre el funcionamiento del capitalismo en la Bogotá de la primera mitad del siglo XX, a la capital llegó primero el ‘anhelo y el deseo’ de ser moderno que las herramientas y estructuras mentales que implicaban su desarrollo en el ámbito sociocultural (Castro-Gómez, 2009, pp. 16-18)

Pese a la ‘pluralidad de sentidos’ que se le ha dado a los conceptos de modernización y modernidad en el contexto de las ciencias sociales, aquí nos enfocaremos en los trabajos de Harold J. Laski y Carlota Solé.

Cuando hablamos de modernización en la presente investigación, nos referimos a aquello que Solé ha definido como “la (rápida y masiva) aplicación de tecnología basada en la fuerza motriz de las máquinas o esferas (total o parcialmente) de la vida social implementada o puesta en práctica por la *intelligentsia*... de una sociedad” (Solé, 1998, p. 189). En otras palabras, la modernización es

el proceso a partir del cual un aparataje infraestructural –en el que podemos incluir a los medios de transporte y de comunicación, maquinaria, edificaciones, entre otros– e institucional –entre estos la implantación de normas, sistemas de medición, esquemas organizativos y modos de producción– mediado por el influjo del avance tecnológico y científico que tuvo su auge durante la revolución industrial, irrumpe en las relaciones que establece una estructura social con su entorno.

Por su parte, la modernidad haría referencia a todas aquellas lógicas, discursos e imaginarios que permiten la apropiación del aparataje arriba mencionado por los sujetos, y a la manera en la que sus pensamientos y acciones deben estar dirigidos para vincularse a esta nueva estructura. Si bien es cierto que este novedoso ‘modo de ser’ tiene una vocación universalista y homogeneizante, también es necesario afirmar que a lo largo de su expansión en el tiempo y en el espacio, ha contado con variadas versiones. Aquí seguimos la del ‘liberalismo europeo’ explicada por Laski.

Para Laski, el liberalismo en tanto modo de ser o hábito mental:

[...] ha sido escéptico por tendencia; siempre ha adoptado una actitud negativa ante la acción social. Por sus orígenes, siempre vio en la tradición una fuerza a la defensiva, lo que siempre le hizo preferir el bendecir toda innovación individual, antes que el sancionar las uniformidades que el poder político trata de establecer... Hay, pues, en el temperamento liberal un resabio de romanticismo, cuya importancia es considerable. Tiende a ser subjetivo y anárquico; a aceptar con prontitud cuanto cambio provenga de la iniciativa individual; a insistir en que esta iniciativa lleva en sí los gérmenes necesarios del bien social. Por donde siempre ha querido, aunque las más de las veces de modo inconsciente, establecer una antítesis entre la libertad y la igualdad. En la primera ha visto aquel predominio de la acción individual que siempre ha defendido celosamente; en la igualdad ha visto más bien la intervención autoritaria que, a su vez, conduce en último resultado a la parálisis de la personalidad individual (Laski, 1981, pp.15-16).

Pese a que lo que nos interesa en este punto es demarcar una fisonomía de la modernidad, lo descrito por Laski como liberalismo no es otra cosa más que la versión de la modernidad que termina por imponerse a mediados del siglo XIX en la mayor parte del orbe, principalmente en Europa occidental, en Estados Unidos y en sus colonias. Así pues, en consonancia con Laski, afirmaremos que el liberalismo es el hábito mental que se impone con mayor éxito y efectividad en la conciencia moderna desde la mitad del siglo XIX.

Colombia, en general, y las ciudades de Cartagena y Barranquilla, en particular, serán receptoras de los discursos liberales modernos.

A continuación, analizaremos cómo se da la irrupción de estos procesos en el contexto de Cartagena de Indias y en el de Barranquilla.

3. Cartagena de Indias: el bastión de la tradición

En la presente sección se analizarán los procesos que demarcaron la estructura macro-social de la ciudad de Cartagena de Indias y el modo en el que la modernización y la modernidad irrumpieron en esta. En un primer momento se describirán los principales aspectos de la trayectoria de la ciudad durante el periodo de la Colonia, centrándonos sobre todo en las últimas décadas del siglo XVIII. Seguidamente, se ahondará en la naturaleza de las tensiones que la ciudad mantuvo con las provincias de los Andes. También se analizará el modo en el que la ciudad perdió su influencia tras la proclamación de la República. En tercer lugar, se hablará de los discursos hispanistas que se gestaron en la ciudad a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Finalmente, se abordará la naturaleza de las reivindicaciones políticas, económicas y sociales producto del auge de los discursos hispanistas de corte conservador.

3.1. Un bosquejo de la Cartagena colonial

La Cartagena de principios del siglo XVII había logrado consolidarse como plaza fuerte de la corona española en el Caribe, además de ser uno de los puertos autorizados en América para el comercio de esclavos y escala fundamental de la Flota de Indias.¹⁶ La conjunción de estos elementos llevó a la ciudad a convertirse en centro económico, político y militar de la Nueva Granada, llegando a eclipsar durante algunos años la importancia de Santafé, la capital de la Real Audiencia y posteriormente del Virreinato. De igual manera, la asunción de dichas condiciones llevó a una alteración radical del componente étnico de la ciudad, ya que la población empezó a estar conformada en su mayoría por negros y mulatos.¹⁷ La presencia de extranjeros también

16 La ruta emprendida por la Flota de Indias iniciaba en Sevilla y se bifurcaba hacia el puerto de Veracruz, en el virreinato de Nueva España, y hacia Cartagena de Indias. Los galeones se reencontraban posteriormente en La Habana, para iniciar el camino de regreso hacia la metrópoli.

17 Para 1777, la población de Cartagena de Indias presentaba la siguiente composición: 1,7% estaba constituido por Eclesiásticos; 29,5%, por blancos; 0,6%, por indígenas; 49,3, por 'libres de todos los colores', y 18,9% por esclavos de raza negra (Aguilera & Meisel, 2009, p. 22).

fue recurrente en la ciudad, lo que propició la apertura de un Tribunal de la Inquisición con el fin de evitar la infiltración de conversos. (Múnica, 2008).

A pesar de que para 1697 la ciudad se sumió en la ruina por cuenta de los constantes ataques de piratas franceses e ingleses, la corona española instó a sus representantes en el Nuevo Mundo para que fortalecieran las defensas de Cartagena, con el fin de asegurar el flujo de mercancías entre Cádiz y ciudades como Quito, Lima, Santo Domingo y México. Lo anterior sumado a la instauración de las reformas de corte liberal promovidas por los Borbones a mediados del siglo XVIII permitió que la ciudad tuviera un breve repunte y que recuperara parte de su esplendor inicial.

Durante esos años la comunidad de comerciantes nacidos en la ciudad o establecidos en ella marcó su autonomía frente a los comerciantes de Cádiz, que ejercían un férreo control desde la metrópoli. Esto redundó en un inusitado éxito para los primeros, llegando a que se consolidaran como los actores sociales más preeminentes en el ámbito citadino. En otras palabras, operaron como los garantes y financiadores de gran parte de las reformas instituidas por Carlos III; no obstante, su riqueza también estaba construida con dineros provenientes del control de amplias redes de contrabando.

Pese a que una ciudad con dichas condiciones podría fácilmente haber sido el escenario privilegiado de discursos y prácticas que favorecieran el control social, económico y político de las élites sobre los demás componentes de la población, Cartagena experimentó un dinamismo y una flexibilidad social, económica y política sin precedentes, que tiene su auge durante la segunda mitad del siglo XVIII. A diferencia de las ciudades de los Andes, cuyo modelo de organización estaba asociado con la segregación por oficios y razas, en Cartagena las distinciones de este tipo no eran tan tajantes, y era posible encontrar en los barrios habitados por los más prósperos comerciantes y hacendados a grupos significativos de negros libres y mulatos.

Aunque la historiografía tradicional ha desconocido fenómenos de este tipo, privilegiando la imagen de órdenes sociales y económicos estáticos asegurados por mecanismos de separación étnico/raciales efectivos, lo cierto es que el dinamismo de la ciudad alentó no solo el éxito de los comerciantes y hacendados blancos, sino que también impulsó la profesionalización de los artesanos —en su mayoría mulatos y negros libres—, algunos de los cuales llegaron a tener condiciones de vida cercanas a las de los primeros. Incluso, pudieron adquirir y ostentar prebendas y beneficios reservados para las poblaciones blancas,

entre las cuales vale la pena señalar los títulos de ‘limpieza de sangre’ y las ‘licencias’ para ejercer legalmente determinados oficios como el de abogado.¹⁸ (Múnera, 2008, pp. 108-111).

Pese a que Cartagena siempre mantuvo la imagen de poderoso fortín militar, las demás instituciones que garantizaban el poder colonial en el Nuevo Mundo –el estamento burocrático y el clero– no lograron asentarse con contundencia en el seno de su estructura social. Esto aplicó tanto para las demás ciudades del territorio caribeño, como para sus zonas periféricas. Lo anterior facilitó el desarrollo de estrategias como la del blanqueamiento de sangre, el asentamiento de las razas consideradas como inferiores en villorrios autónomos y el auge de formas informales de transacción comercial como lo fue el contrabando. Sobre este último fenómeno vale la pena resaltar lo dicho por Aline Helg:

[...] el contrabando se había convertido en una forma de vida alternativa para la élite, los libres de color y los indios de la periferia. El comercio ilegal representaba un poderoso desafío al orden colonial, pero al mismo tiempo una garantía para mantener la estabilidad social, gracias a las redes creadas entre las distintas clases, razas y comunidades locales (Helg, 2010, p. 140).

Basados en lo anterior, podemos comprender a la Cartagena del periodo colonial como un puerto relativamente próspero, cuya naturaleza de fortín militar, factoría de esclavos y punto neurálgico del comercio con la metrópoli determinaría unos ciclos de auge y crisis asociados con ataques externos y con el surgimiento de nuevos puertos competidores como Buenos Aires. La historiografía tradicional nos habla de una ciudad en la que impera el orden impuesto por las instituciones coloniales, en el que el ethos hispánico era predominante y la división férrea de las razas marcaba profundamente las relaciones sociales, políticas y económicas. Aunque esto fue parte de la realidad experimentada por la ciudad, lo cierto es que el dinamismo económico del que gozó en algunos momentos permitió el desarrollo de procesos relativamente exitosos de movilidad social y política. Hablamos principalmente de la posibilidad real que tuvieron algunos pardos, mulatos y negros libres de acceder a posiciones relevantes en el escenario de la burocracia civil, eclesiástica y

18 Sobre las estrategias de actores subalternos para contrarrestar las cargas impuestas por las élites dominantes, puede consultarse a Castro-Gómez (2005, pp. 133-138) quien narra el caso del sacerdote quiteño Eugenio de la Cruz y Espejo.

militar. De igual manera, el liderazgo de las élites comerciales y hacendadas sobre el resto de la población era el producto de la negociación de estos con los capitanes de los gremios artesanales y barriales, encabezados en su mayoría por personas de color. Hay que señalar también que la prosperidad de estos grupos no se restringía netamente a las actividades económicas legales. Para finales del siglo XVIII los sucesivos gobernadores que tuvo la ciudad se lamentaban del poder adquirido por las redes de contrabandistas que operaban en todo el litoral, desde la Guajira hasta Panamá. Aunque esta actividad estuvo asociada durante años a los márgenes y zonas fronterizas de las provincias en las que se dividía el litoral caribe, lo cierto es que el contrabando era una práctica normal y provechosa tanto para los indómitos wayuu como para los más encumbrados comerciantes y burócratas asentados en Cartagena (Helg, 2010, pp. 137-140).

Fenómenos como los que se acaban de relatar dan cuenta de una sociedad que estaba lo suficientemente preparada para asimilarse a los esquemas de la libre empresa y el libre comercio, los cuales hacían parte del paquete de reformas emprendidas por los reyes borbones. Sin embargo, pese a este potencial y a la existencia clara de unas lógicas que terminaron por hacer que los comerciantes cartageneros vieran en el Caribe su 'mercado natural'¹⁹ por encima de la inaccesible Santafé y del lejano puerto de Cádiz, en el siguiente apartado demostraremos que terminaron imperando las pretensiones andinas de centralización del poder sobre las reivindicaciones autonómicas de algunas ciudades de la Nueva Granada, entre las cuales la más importante fue Cartagena.

3.2. Las tensiones con el centro: el declive colonial y el inicio de la experiencia republicana

Como ya hemos observado en secciones anteriores, el escenario político y económico previo a los procesos independentistas estuvo marcado por las reivindicaciones autonómicas de las diferentes provincias que componían la Nueva Granada. Cartagena, más allá de no haber sido la excepción de esta regla, fue uno de los escenarios más activos y dinámicos de discusiones e

¹⁹ Aquí hay que tener en cuenta que la conexión entre ciudades como Cartagena y La Habana era sólida, ya que estas hacían parte de la ruta de la Flota de Indias. De igual forma, cuando los controles monopolísticos de la Corona española lo permitían, el contacto con otros puertos caribeños como el de Kingston, Puerto Príncipe y Curazao eran frecuentes.

iniciativas que propiciaron tanto la idea del libre comercio como la pretensión de la autonomía política.

Uno de los hechos que impulsaría a los comerciantes cartageneros a enfrentarse con los comerciantes de Cádiz y, en esa medida, con los funcionarios españoles responsables del gobierno de la ciudad y del gobierno del Virreinato –cuya sede estaba en la ciudad andina de Santafé de Bogotá–, fue el de la creación del Consulado de Comercio de Cartagena en 1795. Pese a que los efectos prácticos de la institución fueron casi inexistentes, en el seno de esta se formularon las principales líneas de acción para el ejercicio del comercio y de las principales actividades económicas para el desarrollo del virreinato:

la protección y fomento del comercio será el cargo principal de esta junta, y cumplirá con él procurando por todos los medios posibles el adelantamiento de la agricultura, la mejora del cultivo y beneficio de los frutos, la introducción de las máquinas, y herramientas más ventajosas, la facilidad de la circulación interior y en suma todo cuanto conducente al mayor aumento y extensión de todos los ramos de cultivo y tráfico: para lo cual cuidará de averiguar a menudo el estado de dichos ramos en todos sus distritos por medio de los diputados, o de otras personas o cuerpos con quienes entable correspondencia a este fin (Múnera, 2008, p. 129).

Lo polémico del Consulado no tenía que ver tanto con sus proyectos como con el territorio sobre el que ejerció su actividad, pues incluía a provincias del interior, como la del Socorro, Pamplona, Tunja, San Gil, Purificación y Timaná. Apenas tuvieron oportunidad, los notables de estas provincias elevaron alegatos a la corona en los cuales mostraban su inconformidad y proponían el establecimiento de un Consulado en Santafé. Pese a que las razones de esta primera disputa ya han sido expuestas con anterioridad, aquí queremos señalar que es justamente la confrontación con el interior del virreinato la que permite evidenciar el talante de Cartagena en los últimos años de la Colonia. En consonancia con Múnera hay que decir que

Mientras Santafé y las otras provincias del interior vieron a Cartagena como el más importante mercado para sus productos agrícolas... Cartagena, situada en el mar Caribe y lógicamente acostumbrada a abastecerse a ella misma a través de su intercambio con ultramar, intentaba establecer un comercio más abierto y libre con las colonias vecinas de los Estados Unidos (Múnera, 2008, p. 138).

Algo que la historiografía regional descuidó durante años en sus análisis sobre los últimos años del periodo colonial es la cercanía que Cartagena tuvo

con otras ciudades del Caribe, como La Habana, Kingston, Puerto Príncipe y Curazao, así como con las Trece Colonias norteamericanas. Esta actitud iba en detrimento de la relación que la ciudad sostuvo con las demás provincias de la Nueva Granada. A pesar de las trabas impuestas por los funcionarios de la corona, la consolidación de una red comercial, social y cultural entre las principales ciudades del Caribe fue una realidad. La alerta que mantuvieron los funcionarios de la Nueva Granada ante una posible emancipación de los esclavos negros o de rebeliones propiciadas por 'libres de todos los colores' en Cartagena, por cuenta de los eventos acontecidos en lugares como Haití, estuvo relacionada con el afianzamiento de este tipo de redes (Helg, 2010).

Llegados a este punto nos encontramos con un caribe neogranadino que recibe los gritos de independencia de sus principales ciudades cargado de intereses propios, que tenían poco o nada que ver con aquellos que estaban siendo formulados por las élites santafereñas durante ese mismo periodo. Si nos detenemos en algunos elementos que configuran al virreinato de la Nueva Granada como territorio –por un lado, la imagen de un archipiélago de ciudades con pretensiones autonómicas, y por el otro, el escenario de élites comerciales pugnando por abrirse campo hacia las redes mercantiles globales–, es posible afirmar que posiciones asumidas por Cartagena en 1809, como la de comerciar abiertamente con los ya mencionados 'agentes neutrales', a pesar de las restricciones impuestas por los funcionarios de la corona, o la de retener al gobernador Francisco Montes tras acusarlo de conspirar al lado de los franceses –en el fondo, la presencia de Montes en Cartagena supuso una barrera para la influencia de las élites comerciales sobre las instancias políticas de la ciudad, por ello la necesidad de sacarlo del camino–, dan cuenta del posicionamiento económico y político de una ciudad en medio de una importante coyuntura, la cual se aprovecha de esta condición para marcar las distancias con respecto a aquellas ciudades que deseaban acaparar el poder recién adquirido.

La independencia, que empieza a operar en el contexto neogranadino desde junio de 1810, ha de comprenderse en un primer momento como la libertad que ganaban las ciudades al convertirse en pequeñas repúblicas; con esto aseguraban el monopolio de la acción económica y política en el marco de su territorio. De tal manera, si tenemos en cuenta que nos hallamos ante un 'archipiélago' de ciudades, ante unas autonomías en constante pugna, ante el fracaso de la idea de un Estado-Nación que abarcara todo el territorio del desaparecido virreinato, se hace mucho más complejo, pero también más

consistente, comprender la multiplicidad de conflictos que se gestan entre 1811 y 1815, conocidos por la historiografía tradicional como los de La Patria Boba.²⁰ Este periodo es descrito por dicha historiografía como una etapa de caos institucional, fruto de la ingenuidad y la falta de pericia de los nuevos responsables de las numerosas repúblicas, pero, sobre todo, de la ambición desmedida de algunas élites ciudadanas, entre las que se contaba a las de Cartagena.

Tras los eventos de 1810 y 1811, el caribe neogranadino se convirtió en un campo de batalla en el que se enfrentaron las ciudades por variadas razones: algunas lo hacían con el fin de mantener su supremacía sobre aquellas que durante la colonia habían estado bajo su influencia; otras lo hacían para guardar la lealtad y fidelidad a la corona enfrentándose a las ciudades emancipadas, y otras lo harían por cuenta de la disputa entre centralistas y federalistas. Las confrontaciones más allá de demostrar la impericia de los liderazgos locales, daban cuenta de procesos mucho más complejos, relacionados una vez más con la noción de autonomía.

La ruina generalizada del territorio neogranadino fue la principal consecuencia de las numerosas disputas y confrontaciones gestadas desde 1811. Esta situación fue astutamente aprovechada por los representantes de la monarquía recién restablecida para invadir y suprimir los levantamientos de las ciudades emancipadas. Como ya se indicó, el asedio a Cartagena por parte de Pablo Morillo sumiría a la ciudad en una situación de total abandono de la cual se recuperaría tan solo a finales del siglo XIX.

El siglo XIX cartagenero fue asumido por la historiografía como un periodo de letargo, sobre el que era preferible no hablar o no decir mucho. Evidentemente, la ciudad se encontraba en crisis. Por un lado, la población se redujo traumáticamente por cuenta de las purgas de Pablo Morillo, los rigores de las numerosas batallas que enviaron a la tumba a un tercio de la población y las migraciones de cientos de habitantes a tierras con mejores oportunidades económicas. No solo la ciudad se enfrentaba a la ausencia de mano de obra y de consumidores, sino también a la inexistencia de una élite política que asumiera el gobierno de la ciudad y la representara ante el Estado recién

20 El apelativo de Patria Boba, puesto por Antonio Nariño en 1820 al periodo comprendido desde las proclamaciones de Independencia de las provincias y ciudades de la Nueva Granada (1810-1811), hasta la reconquista española (1815), ha sido polemizado por nuevos enfoques historiográficos (Fajardo, A. et al., 2013).

establecido.²¹ Por otro lado, la desaparición de ‘los situados’ —es decir, de los dineros provenientes de otras ciudades con los que se financiaba el aparato militar de la ciudad—, llevó a que en esta se disminuyera radicalmente el flujo de capital y que consecuentemente sus arcas quedaran en ceros.

Resulta paradójico que una ciudad que en las postrimerías de la Colonia estaba más que preparada para asumir las lógicas y dinámicas propias del capitalismo moderno, prácticamente desapareciera del contexto republicano por cuenta del retroceso poblacional y económico, así como también del retorno del poder a las manos de los círculos políticos de los Andes. No obstante, esta de-bacle es fundamental a la hora de entender las transformaciones socio-políticas que llevaron a la ciudad a conservatizarse.

3.3. Reivindicaciones elitistas

El colapso producido a lo largo del siglo XIX convirtió a Cartagena en una ciudad cerrada al comercio, a las relaciones políticas y al mundo moderno en general. Siguiendo a Adolfo Meisel, esta situación puede explicarse partiendo de que “las sociedades dinámicas tienden a estructurarse en torno a las clases [sociales] y las sociedades estancadas tienden a estructurarse en torno a *grupos de status*”²² (Meisel, 2013). En ese sentido, la única alternativa que le quedó a la ciudad fue la de aferrarse a la reivindicación del ethos hispánico como principal atributo de los miembros más notables de su sociedad y de los preceptos de la limpieza de sangre como eje de las relaciones sociales y políticas.

Lo anterior queda reflejado en el auge de un movimiento cultural y político de talante conservador en el que se formaron o dieron a conocer figuras como Gabriel Porras Troconis y Eduardo Lemaitre. Estos dos hombres de letras, historiadores de profesión, fueron responsables de escribir la historia de Cartagena basada en el modelo de que desde la celebración del Centenario en

21 Aguilera y Meisel (2009) mencionan que la Cartagena del siglo XIX fue una ‘ciudad de mujeres’. En parte, el desbalance de la razón de sexo, en favor de las mujeres, se debió a la emigración de grandes cantidades de hombres por cuenta de la crisis económica que experimentó la ciudad una vez proclamada la Independencia. Esta tendencia fue similar en otras ciudades del país; sin embargo, el de Cartagena fue un caso extremo.

22 Por *grupos de status*, podrían entenderse todas aquellas formas de asociación relacionadas con el parentesco familiar y la pertenencia a un grupo racial diferenciado, así como a un territorio específico. Podríamos hablar, en ese sentido, de linajes.

1910 se exigía a cualquier relato histórico: como un relato de grandes héroes y monumentos.

Sobre la Conquista y la Colonia, Porras opina que fueron momentos presididos

[...] por un espíritu de previsión y de método tales, que causa verdadera admiración al investigador sereno y justiciero... el puro sentimiento de moralidad y rectitud en que se hallan inspirados los mandamientos regios; la firmeza sin tiranía de que hacía constante gala, presentan a la legislación española de Indias como un modelo de sabiduría, de acierto en la dirección humana y de amplia y generosa política (Porras, 1954, p. 73).

Pese a que no podía estar más alejado de la realidad histórica, el ejercicio de Porras buscaba representar “un Caribe señorial, sometido al orden de las leyes y de la religión” (Múnera, 2010, p. 85), un escenario en el que si bien la economía no era próspera y los asuntos políticos de la nación ya no eran un asunto que les competía directamente a sus notables, si era la cuna de nuevos hidalgos, el bastión de los valores ostentados por conquistadores y burócratas coloniales y el fortín de la moral de la Santa Iglesia y de la limpieza racial de las familias más nobles del Nuevo Mundo. En suma, nos podemos hacer a la idea de una élite que llevaba un siglo en crisis y excluida del contexto de la nueva República y que no desaprovecharía la más pequeña oportunidad para poder posicionarse y diferenciarse de las demás élites urbanas del Caribe, sobre todo de las emergentes. Cartagena sería un faro de la ‘verdadera civilización’ en plena zona de barbarie, en la periferia. Estos imaginarios, estas reivindicaciones elitistas, podrían leerse a su vez como lecturas de las políticas de Estado de corte ‘leboniano’ en contextos periféricos-locales.

Sin embargo, este tipo de lecturas chocaron de frente durante el siglo XX con una serie de procesos –como el de la consolidación del puerto, la construcción de un oleoducto, y luego de una refinería– que empezaron a transformar a Cartagena. Debido a la revitalización del puerto en los últimos años del siglo XIX y en los primeros del siglo XX, se desarrolló un pequeño sector industrial y comercial, que facilitó que los hijos de los miembros de los sectores más privilegiados pudieran salir a estudiar al exterior y, por lo tanto, trajeran consigo atisbos de renovación.

El caso de Miguel Sebastián Guerrero es arquetípico de este tipo de personajes que renovaron, al menos en el ámbito cultural, a la ciudad. Adolfo Meisel nos cuenta que

Sebastián era hijo de un ganadero rico —el típico personaje que quería que sus hijos fueran médicos: uno le salió pintor y el otro torero—, estudió en Francia y en Madrid... Después, regresó a Cartagena y se convirtió en el arquitecto y restaurador más importante de esta ciudad. Restauró la Gobernación, la Inquisición y la Popa. Era políticamente conservador, aunque era un hombre culto de la elite social y económica de la ciudad, defensor de Picasso, del arte abstracto. Fue director del periódico *El Figaro* —periódico conservador que fue quemado el 9 de abril—, y estuvo sintonizado con lo que estaba pasando en el mundo en ese momento a diferencia de los hispanistas. En los años 40 y 50 entre los hispanistas en cabeza de Gabriel Porras y Eduardo Lemaitre y el grupo de Miguel Sebastián Guerrero hubo un choque cultural (Meisel, 2013).

Guerrero fue un férreo defensor del arte moderno y del avance al que asistía la ciudad en el ámbito económico e industrial. Las tertulias organizadas en su casa, paradójicamente ubicada por fuera de la ciudad y del encierro de las murallas, fueron eventos en los que se discutía animadamente sobre los movimientos artísticos y literarios, y sobre la política del momento.

Nos llama la atención que la historiografía sobre Cartagena no le haya dado la importancia debida a personajes como Miguel Sebastián Guerrero, ni a los debates en torno a lo moderno *versus* lo tradicional que pudieron haberse gestado en la ciudad entre 1940 y 1950. Sin embargo, durante los últimos años de la década de los cincuenta, desde una plataforma de acción evidentemente moderna, la de la prensa, se gestó uno de los movimientos más críticos al hispanismo que predominó durante toda la primera mitad del siglo XX en los ámbitos culturales. Nos referimos al *Grupo de Cartagena*, en el que participaron jóvenes promesas de la literatura nacional como Héctor Rojas Herazo y Gabriel García Márquez. A través de un lenguaje y unas estructuras literarias novedosas como la crónica periodística, Rojas y García Márquez escribían sobre cultura popular, cine, literatura norteamericana, eventos deportivos, orquestas y folclóricos y política internacional. Estos temas iban en clara oposición con la loa histórica, el panegírico institucional y la apología de las grandes gestas de la independencia y de sus héroes, temas predilectos por los ya mencionados Porras y Lemaitre (García Usta, 2007). Para 1960, la mayoría de estos jóvenes prospectos ya no se encontraban en Cartagena, puesto que, aun cuando había un espacio abierto en la ciudad, este todavía no estaba libre del escarnio y la crítica proveniente de los sectores más tradicionales. Habían viajado al que ya era el primer puerto fluvial y marítimo de Colombia: Barranquilla, la Arenosa.

4. Barranquilla: la advenediza

A continuación se analizarán los procesos que configuraron la estructura macro-social de la ciudad de Barranquilla y el modo en el que la irrupción de la modernización y la modernidad al país la llegaron a alterar.

Pese a que gran parte de la historiografía sobre la ciudad señala que esta no tuvo un ‘pasado colonial’, en un primer momento haremos mención a algunos de los discursos que dieron forma a esta imagen sobre el origen y el desarrollo de la ciudad durante el periodo colonial y los primeros años de la experiencia republicana, pues en ellos es posible evidenciar estrategias y mecanismos de posicionamiento social, político y económico por parte de las élites que estaban asentándose en la ciudad cuando esta logró consolidarse como el principal puerto fluvial y marítimo del país.

En un segundo momento se describirán algunos aspectos de dicho momento histórico –nos referimos a las últimas dos décadas del siglo XIX y a las primeras dos décadas del siglo XX–, especialmente aquellos que dan cuenta del desarrollo comercial, industrial y urbanístico de la ciudad, así como de las variadas y dinámicas conexiones que logró establecer con el interior del país, con otras ciudades de la región y con las principales fuerzas del mercado mundial.

Seguidamente, explicaremos el modo en el que las representaciones que se construyeron sobre la ciudad durante su periodo de máximo esplendor económico (1890-1930) dieron pie a nuevas formas de concebir las relaciones sociales y políticas entre sus habitantes. Finalmente, explicaremos cómo la pretensión de modernidad asumida por la ciudad y sus pobladores, no fue más que un discurso de posicionamiento político de esta tanto en el orden nacional como internacional, cuyo fin no fue otro que el de despojarse de su condición de ‘periférica’. Este discurso, aunque recurrente en la prensa barranquillera de la primera mitad del siglo XX, será hábilmente operado desde el campo de la cultura por parte de algunos de los miembros del ‘Grupo de Barranquilla’.

De igual manera, trataremos de vislumbrar la pervivencia de imaginarios y representaciones propias de estructuras tradicionales y estáticas –como el discurso del determinismo geográfico y de la degeneración de las razas– en medio de las nuevas formas de configurar lo social, lo político y lo económico que experimenta la ciudad. Lo anterior nos servirá como base para aproximarnos

a la modernidad y la modernización como procesos problemáticos, que en el caso específico de Barranquilla, alteraron profundamente su papel tanto en el contexto regional como en el nacional.

4.1. La mítica del villorrio sin estandartes

En una de sus habituales columnas de opinión escrita para el *Diario del Caribe*, Álvaro Cepeda Samudio –sobre quien se hablará más adelante– aseguraba que la fundación de Barranquilla había estado condicionada por los bríos y el ímpetu de un grupo de bovinos sedientos cuyos pastores, provenientes de un sitio conocido como Galapa, terminaron asentándose en las inmediaciones de la desembocadura del río Magdalena (Cepeda Samudio, 2001). Detrás del tono jovial y sarcástico del entonces joven periodista miembro de la élite de la ciudad, cuyo principal mecenas no era otro que Julio Mario Santodomingo –considerado durante la mayor parte de la segunda mitad del siglo XX como el empresario más importante y el hombre más rico de Colombia– y a quien poco le importaba burlarse de aquellos con los que compartía su privilegiada posición socio-política, es posible identificar uno de los imaginarios más comunes sobre los orígenes de la Arenosa: que carecía de orígenes. Dicha postura estuvo apoyada por una gran variedad de textos, crónicas y memorias divulgados desde la última década del siglo XIX y cuya vigencia se mantuvo hasta bien entrada la década de los ochenta, cuando el historiador José Agustín Blanco Barros “demostró que en el proceso genésico de Barranquilla, intervienen estos factores: el pueblo indígena de Kamach, asentado en el actual área de esta ciudad, y la hacienda de San Nicolás, de cuya desintegración territorial surgiría el sitio de libres de Nicolás de la Barranquilla y pequeños estancieros” (Colpas, 2004, p. 70).

Pese a que historiadores como Jaime Colpas Gutiérrez insisten en que en pleno “siglo XXI, no hay derecho para que este mito siga difundándose en universidades, escuelas, colegios de bachillerato, emisoras y artículos de prensa cada litúrgico “Siete de Abril”” (Colpas, 2004, p. 71), la imagen de Barranquilla como una ciudad con desconocido y hasta dudoso origen no puede ser vista como un producto del simple capricho de algunos miembros de la sociedad barranquillera. Por el contrario, gran parte de las estrategias de posicionamiento de la ciudad frente a fenómenos como el de la construcción del Estado-Nación colombiano y el del ingreso de este al concierto del comercio

internacional estuvieron empapadas por la imagen de una Barranquilla abierta y flexible, punto de encuentro de los ‘libres de todos los colores’, ajena a las ataduras institucionales que imponían la Iglesia y el Estado en otras ciudades.

En ese sentido, mientras que Cartagena se erigió como el único bastión en el Caribe colombiano de la ‘aristocracia hispánica’, Barranquilla surgió de un villorrio, de un asentamiento pobre, de los restos de una hacienda ganadera venida a menos, sin pretensiones, en un clima malsano y habitado por clases populares. Nació del comercio, de la movilidad, de un puerto que escapa al control de las autoridades. Mientras que en Cartagena se habían asentado grandes estructuras coloniales, como el Tribunal de la Inquisición, Barranquilla aparece en el terreno de una hacienda, como una población de ‘libres de todos los colores’. Cartagena concentra la cultura hispánica, los valores, la elegancia y los blasones de las élites coloniales; Barranquilla, por el contrario, sale casi de la nada, sin soporte de ninguna de las grandes instituciones. En sus inicios, no hay en ella oficinas del Estado o centros de poder eclesiástico, no tiene construcciones tradicionales como la Popa, San Felipe, o el Palacio de la Inquisición. Surge en una villa cercana al puerto de Sabanilla, marcada por el contrabando, como puerto alterno a los enclaves de Cartagena y Santa Marta.²³

Este tipo de imaginarios se verían reforzados si se tiene en cuenta que geográficamente Barranquilla tiene una ventaja diferencial frente a los otros puertos: la entrada al río Magdalena. La posición geográfica de la ciudad será determinante, si no definitiva (Nichols, 1973). Como ya se ha mencionado, durante la Colonia y hasta bien entrado el siglo XIX, Cartagena se había servido del ‘Canal del Dique’ para penetrar al continente y dar salida a los productos del interior, pero las condiciones de navegabilidad a través de este eran muy limitadas, en comparación con el camino que conducía al río hasta el mar Caribe. Luego este puerto ganó posición y prestigio, y se convirtió en el principal centro de comercio de la región, y en ‘la puerta de oro de Colombia’ (Nichols, 1973), aunque desde la colonia el fondeadero de Sabanilla –que no quedaba muy alejado de la ubicación actual de la ciudad– fue un punto de paso de contrabando ampliamente utilizado por diversos actores comerciales o políticos; de hecho, durante las guerras de independencia el ejército

23 Esta posición puede encontrarse en el estudio de Aline Helg (2010) sobre raza, igualdad y libertad en el Caribe colombiano de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, así como en el trabajo de Arrieta y Hernández (2006) sobre el poblamiento de la desembocadura del Magdalena en los siglos XVI y XVIII.

de Bolívar se sirvió de él para la importación de armas, el comercio con los aliados y el ingreso de las ideas libertarias que provenían tanto de Francia como de Estados Unidos. Por tanto, Barranquilla aparece como el camino de entrada y de salida, como el puente entre la civilización y la naciente República. En reconocimiento a su colaboración en el proceso independentista recibe el nombramiento de ‘villa’. Esta primera interacción con esquemas ‘protonacionales’ daría a la ciudad el primer impulso para su consolidación como ‘puerto fluvial y marítimo’.

4.2. Barranquilla: los ‘pioneros’ establecen una sociedad próspera y flexible

La vocación de Barranquilla desde sus inicios como ‘villa’ fue el comercio, puesto que en ella se asentaron con relativa facilidad las nuevas fuerzas de la economía de mercado. El declive de Cartagena como principal puerto marítimo tras el sitio de Morillo fue una tragedia anunciada que terminó favoreciendo al puerto de Santa Marta, que se mantuvo inactivo desde las últimas décadas del siglo XVIII y los fondeaderos que circundaban Barranquilla, escenarios privilegiados del negocio del contrabando. Para mediados del siglo XIX un gran número de familias de comerciantes y la mayoría de legaciones extranjeras se habían trasladado a Santa Marta o a Barranquilla. La autorización dada por el gobierno del general Tomás Cipriano de Mosquera en 1849 al sitio de Sabanilla²⁴ para que se constituyera en puerto de desembarco y embarque permitió que a Barranquilla llegaran de forma privilegiada las mercancías que venían de fuera, así como las ideas, los valores, las formas de vida y las estructuras sociales foráneas.

Claramente la ciudad no presentó resistencia al cambio, porque no tuvo ninguna base que se opusiera a las fuerzas que impulsaban la transformación. Los extranjeros se establecieron en ella sin necesidad de negociar su ascenso con las élites, pues estas eran incipientes o no existían, y las costumbres ‘modernas’ se arraigaron con facilidad en un entorno dúctil y dinámico. Para la década de los cincuenta, “comerciantes nacionales y extranjeros llegaron

24 La dificultad a la hora de establecer una conexión directa entre el mar Caribe y el río Magdalena que tuviera como eje a la ciudad de Barranquilla se trató de solucionar con la apertura de tres puertos satélites ubicados en la bahía de Sabanilla: Sabanilla (1840-1870), Salgar (1871-1893) y Puerto Colombia (1893-1936).

masivamente a Barranquilla, estableciendo una red comercial entre el interior neogranadino y el mercado internacional [...] Entre las décadas de 1850 y 1860, no fueron muchas las familias tradicionales que llegaron a constituir la élite barranquillera. Entre las más importantes se encuentran los Mier y de la Hoz [...] que emigraron hacia Barranquilla *para servir de vínculo comercial entre sus parientes y el nuevo puerto*” (Castro Vargas, 2009, pp. 302-303).²⁵ No obstante, durante dicho periodo se dieron pugnas entre los comerciantes barranquilleros y las élites cartageneras y samarias, que veían en el nuevo puerto una amenaza real para sus intereses económicos y trataron infructuosamente de influir al gobierno para que impusiera trabas al comercio desde Sabanilla. Dichos intentos de establecer bloqueos a la actividad portuaria de Sabanilla redundaron en la reducción del comercio entre las ciudades caribeñas, de tal manera que Barranquilla tuvo que esperar al nuevo siglo para consolidarse como eje del comercio en la región. A esto se sumó la debacle de la empresa tabacalera de la que se alimentaba el flujo portuario en la ciudad, por cuenta de la disminución de los precios internacionales del tabaco.

Para la década de los ochenta, esta crisis se encontraba de cierta manera conjurada por cuenta de la apertura del ferrocarril que unía a Sabanilla con Barranquilla, por la llegada a la ciudad de las primeras empresas de barcos a vapor dirigidas en su mayoría por extranjeros y por el establecimiento de las primeras factorías industriales. Las oleadas de migrantes internos no se hicieron esperar, pues aparte de las nuevas y atractivas oportunidades económicas que ofrecía Barranquilla, la ciudad era relativamente ajena a las guerras entre conservadores y liberales por el control del Estado, de las cuales sí era testigo directo el resto del país; estos migrantes provenían principalmente de otras ciudades del país y de las numerosas poblaciones diseminadas a lo largo y ancho de la región caribe. Lo anterior permitió por un lado, el surgimiento de nuevas élites y garantizó, por el otro, la aparición de grandes cantidades de mano de obra. Esto puede verse reflejado en el aumento vertiginoso de las tasas demográficas: mientras que en 1850 Barranquilla tenía apenas 12.000 habitantes, en 1905 ya contaba con 40.000. Por el contrario, Cartagena y Santa Marta tuvieron una notoria disminución en el número de habitantes (Nichols, 1973).

Rápidamente, en los albores del siglo XX, Barranquilla generó el imaginario de una ciudad cosmopolita, que rebasaba incluso a la capital del país en sus

25 La cursiva es nuestra.

construcciones, en sus medios de transporte y en la liberalidad de sus costumbres. La literatura contemporánea y la influencia de las artes o las ideologías penetraban por vía del puerto y llegaban a esta ciudad antes que a ninguna otra del país. A esto hay que agregar el arribo de un reducido, pero no por ello insignificante, número de inmigrantes extranjeros. Tal y como lo afirma Bolívar (2004) en su trabajo sobre las élites y la clase obrera en la Barranquilla de la primera mitad del siglo XX: “Los inmigrantes llegaron no solamente con sus capitales y destrezas y/o conocimientos técnico-científicos sino también con su forma de pensar, su cultura, sus costumbres e ideas políticas. Así como sus caudales determinaron en gran medida el curso de la economía local, igualmente su capital cultural (costumbres, pensamiento político, etc.) influiría sobre el curso político que tendría Barranquilla” (Bolívar, 2004, p. 86). Pese a que el problema de la desconexión entre el puerto fluvial y el marítimo aun persistía, ya se vislumbraban proyectos, promovidos en su mayoría por empresarios extranjeros, para convertir a la ciudad en la verdadera ‘Puerta Grande de Colombia’.

No obstante, en medio de estos primeros atisbos de progreso, dentro de los cuales es posible señalar tanto al crecimiento del flujo portuario que se concentraba en Sabanilla como al advenimiento de un número representativo de extranjeros, el panorama que nos ofrece Barranquilla en su conjunto, es el de una ciudad que aún se encuentra sometida a la modorra que la caracterizó durante años, cuando era un simple villorrio poblado por gentes de los más diversos colores y extracciones. Sergio Paolo Solano (2010) se remite a los relatos del sacerdote Pedro María Revollo y describe al puerto fluvial de Barranquilla en los siguientes términos:

En estos espacios abiertos se confundían marineros, bogas, pescadores, navegantes fluviales, pequeños, medianos y grandes comerciantes, comisionistas, vivanderos, jornaleros, braceros, artesanos, vagos y prostitutas. Eran espacios propicios para que en sus espacios surgieran establecimientos de diversión, lo que se facilitaba mucho más en los puertos del siglo XIX, carentes de obras de infraestructura y formados espontáneamente donde las condiciones naturales lo toleraban. Con la llegada de las embarcaciones, un gran número de personas subían a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, pequeños, vagos, vendedores, prostitutas, niños, aurigas, carretilleros, limosneros, etc.). Si el pasajero bajaba a tierra y recorría sus inmediaciones lo que avizoraba eran mesas de juego, fandangos nocturnos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, posadas de mala muerte, vagos, lupanares (Solano, 2010, p. 418).

4.3. La ciudad cosmopolita: modernización en ciernes, modernidad aparente

Como se venía diciendo, algunos extranjeros fueron los principales responsables del desarrollo económico y urbano de Barranquilla durante la primera mitad del siglo XX.

La idea de establecer a la menor brevedad posible una ruta de acceso y de salida a las mercancías a través del río Magdalena, puso de nuevo en boca de todos –tanto de las autoridades nacionales como de los empresarios locales– el problema de las Bocas de Ceniza. Ya se ha señalado que a lo largo del siglo XIX el dragado de los bancos de arena que pululaban en la desembocadura del río, hacía peligroso cualquier intento de ingresar embarcaciones de gran calado o de calado medio a las inmediaciones de la ciudad, con el fin de desembarcar o embarcar directamente los diferentes productos que llegaban al país o que partían al exterior. En todo caso, si se llegaba a salvar ese obstáculo, la inexistencia de muelles apropiados para la recepción de grandes embarcaciones también impedía el desarrollo de operaciones de desembarco o embarco. Asimismo, la apertura del Canal de Panamá en 1914 y el inicio de operaciones de un nuevo puerto en la ciudad de Buenaventura, ubicada en el Pacífico colombiano, en la década de los cuarenta, supuso la pérdida de predominio de Barranquilla, justamente cuando la bonanza cafetera daba sus mejores réditos.

A pesar de los obstáculos señalados, vale la pena afirmar, en consonancia con Eduardo Posada Carbó que “entre 1918 y 1947 el puerto de Barranquilla perdió su predominio más no su importancia” (Posada Carbó, 1987, p. 57). Esta afirmación tiene su principal asidero en dos hechos. El primero de ellos se refiere al activismo ejercido por líderes políticos y empresarios costeños reunidos inicialmente en un movimiento conocido como ‘La Liga Costeña’, que desde el año 1919 le recalcó al gobierno nacional la necesidad de

[...] consolidar la doble condición portuaria de Barranquilla. Se trataba, para decirlo de la manera más simple, de regularizar un canal navegable en la desembocadura del río Magdalena que permitiese la entrada de buques marítimos de gran calado hasta la misma Barranquilla. Se simplificaba así la movilización de mercancías, suprimiendo la intermediación del ferrocarril –de costos cada vez más altos–, y se superaba la precariedad de Puerto Colombia. Bocas de Ceniza era en pocas palabras la garantía del futuro portuario de Barranquilla; complementada, naturalmente por el río Magdalena.

Para la clase dirigente de Barranquilla, Bocas de Ceniza y el Río Magdalena formaban parte de un mismo programa de desarrollo. (Posada Carbó, 1987, p. 60-61).

La agencia de este movimiento político fue breve y tuvo un final abrupto hacia 1922, ya que no logró constituir una base programática que lograra trascender su intención inicial: la de hacer una fuerte oposición al entonces presidente Marco Fidel Suárez. Aunque el historiador Gustavo Bell Lemus afirma que este no fue el primer caso de una 'alianza regional' en la Costa Caribe, pues durante la década de los ochenta del siglo XIX y en 1905 se llevaron a cabo reuniones y convenciones entre los políticos más importantes de la región para exigir un mayor presupuesto con el que se pudiera financiar la construcción de nuevas líneas ferroviarias, se adecuaran los puertos existentes, entre otros proyectos (Bell, 1989); el caso de la Liga Costeña es paradigmático, teniendo en cuenta que sus reivindicaciones fueron recogidas en el mediano y largo plazo por grupos de empresarios, especialmente barranquilleros, los cuales inyectaron una gran cantidad de capital para la ejecución de las obras que requerían tanto la ciudad como la región a la hora de afrontar el reto de insertarse en las lógicas del mercado mundial. Lo anterior puede ser leído como un primer síntoma de la actitud que asume la élite barranquillera frente al centro del poder político. A diferencia de la élite cartagenera que veía en Bogotá a la ciudad que 'usurpó' la condición de capital y eje del poder político a la que estaba destinada originalmente La Heroica desde la Colonia, los barranquilleros veían a la capital como un punto lejano enclavado en los Andes, con el que era preferible establecer fluidas y rentables relaciones comerciales que inútiles disputas políticas.²⁶

Justamente, al detenernos en el estudio de Posada Carbó (1985) sobre La Liga Costeña es posible identificar que gran parte de las reivindicaciones hechas por los costeños y de las respuestas dadas por los dirigentes y medios de comunicación bogotanos, se asemejan, guardadas las barreras de tipo temporal, a las que un siglo antes establecieron los comerciantes cartageneros

26 Vale la pena señalar que para el momento en el que Barranquilla se logra consolidar como una ciudad importante dentro del marco nacional (entre 1880 y 1940), el país fue testigo de una radical transformación de su sistema político, cuyo hito fundamental fue la consagración de la Constitución Política de 1886, en la que el Estado se volvía a organizar bajo un modelo de fuerte centralización política y administrativa. No obstante, Posada Carbó (1998) nos recuerda que "a pesar de sus esfuerzos por centralizar el poder, la expansión del Estado colombiano debía acomodarse a las circunstancias de un territorio vasto y fragmentado donde los intereses de una población dispersa chocaban a menudo, tal vez de manera inevitable" (p. 434).

con las autoridades virreinales asentadas en Bogotá. Por un lado, la exigencia de mejores vías de comunicación a nivel regional y de una mayor atención a la navegabilidad del río Magdalena por parte del gobierno central fue la constante de los costeños. Por el otro, desde el centro, se señalaba que el desarrollo del río era un asunto que carecía de sentido, pues iba en detrimento del sostenimiento de las arcas nacionales y no favorecía de un modo significativo a los departamentos del interior, de los que se afirmaba que estaban en desventaja y estaban rezagados en materia vial comparados con los de la Costa (Posada Carbó, 1985, p. 43-46). Sin embargo, el efecto que produjeron estas reacciones en el liderazgo barranquillero distó mucho de las pretensiones autonómicas –tanto en términos comerciales como políticos– asumidas por los cartageneros a finales del periodo colonial.

El contraste de ambos casos puede resultar artificioso, si se tiene en cuenta que nos enfrentamos a dos contextos abiertamente disímiles, pues para finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, la Nueva Granada en su conjunto experimentaba las turbulencias políticas y económicas señaladas en la sección en la que se analizó a Cartagena; mientras que en la Colombia de comienzos del siglo XX el férreo centralismo era la norma política, y, económicamente, el Estado enmarcaba sus acciones dentro de lógicas propias del ‘paternalismo’ y del ‘rentismo’, a partir de las que lograba favorecer a los ‘grandes capitales’ empresariales emergentes, con el claro objetivo de insertar al país en su conjunto en las dinámicas de los mercados internacionales. No obstante, lo que interesa ver aquí es la manera en la que se estructuraron nuevas redes y conexiones políticas entre las élites de las regiones en cuestión, así como el modo en el que estas interacciones ajustaron la visión que los actores tenían del territorio.

Para ello, por ahora basta con vislumbrar el modo en el que los sectores más importantes de Barranquilla lograron agenciar un problema ‘aparentemente local’ como de ‘interés nacional’. Tal fue el caso de las obras en Las Bocas de Ceniza y la integración de un puerto marítimo y fluvial con sede en Barranquilla. Para empresarios como Karl Parrish, Robert Parrish o Tomás Surí Salcedo, por encima de las preocupaciones financieras, industriales y laborales propias de la actividad empresarial ejercida en la Arenosa, lo que realmente interesaba era mostrar al país la importancia estratégica del valle del río Magdalena como motor del desarrollo agrícola y al río mismo como eje de las comunicaciones entre las distintas regiones del país. En ese sentido, la transformación de Barranquilla en puerto marítimo y fluvial, a través de la intervención de la desembocadura

del Magdalena y del dragado del río a lo largo de su curso, más allá de suponer una obvia ventaja para el empresariado local, que afianzaba la imagen de Barranquilla como 'urbe moderna e industrializada' conectada tanto con su país como con el mundo, era mostrada como una oportunidad indiscutible para el desarrollo del país.

Sin embargo, no fue sino hasta 1936 que el presidente Alfonso López Pumarejo "inauguraba, inconcluso, el conjunto de Obras de Bocas de Ceniza, Puerto Marítimo y Fluvial de Barranquilla" (Posada Carbó, 1987, p. 65). Los empresarios norteamericanos Karl Parrish y Robert Parrish fueron los responsables de la ejecución de la fase final de dichas obras. Justamente el hecho de que fuese la acción directa de los empresarios y no de los políticos la que pusiera fin a la seguidilla de retrasos a los que estuvo sometida dicha obra, pone en relieve la naturaleza de las intenciones de los actores que terminaron produciendo el imaginario de Barranquilla como 'nodo o núcleo' civilizador del caribe colombiano.

Aquí adquiere vigor la idea de que Barranquilla, más allá de consolidarse como una clara competidora de Bogotá en lo que se refiere a la pretensión de hacerse con el control político del orden nacional, buscó abrirse campo en el concierto de la región Caribe para adquirir el estatus de 'capital de la región'. Dicha condición estaba determinada por la capacidad que tenía la ciudad de proveer a la población circundante – e incluso a la de otras ciudades importantes, como Cartagena y Santa Marta– de una variedad de servicios que no podían ser suplidos por otra urbe, por ser el lugar en el que se daba la mayor concentración de capital y donde se desarrollaban las actividades económicas más lucrativas –asociadas sobre todo al comercio y a la industria–, y por ser el eje de la interlocución entre los municipios y poblados de su área de influencia con el nivel departamental y nacional.

Para que ello se diera siempre fue fundamental la interacción con el río. La mayor parte de la literatura especializada en la historia de los medios de transporte en el caribe colombiano coincide al enfatizar la relación de dependencia que progresivamente se dio entre la ciudad y el río Magdalena. Y pese a que durante la segunda mitad del siglo XIX esta relación supuso una serie de beneficios y ventajas para el desarrollo de la ciudad, desde la segunda década del siglo XX se empezaron a conjugar una serie de dificultades que pusieron en jaque la posición del puerto y que, a la larga, produjeron su estancamiento. Al hecho de que la navegación por el río siguió siendo un obstáculo, se sumó

la apertura y la consolidación de Buenaventura como primer puerto marítimo del país y con ello, la decisión del gobierno nacional de emprender proyectos de infraestructura vial y ferroviaria que conectaran al centro andino con el occidente del país. De ese modo, la mayor parte del flujo de exportaciones del país –sobre todo las del café, cuya producción se concentraba en los departamentos del Tolima, Caldas, Antioquia y en algunos lugares del Valle del Cauca– tomó la ruta de los ferrocarriles y carreteras que conducían a Buenaventura, en detrimento de la ruta fluvial que remontaba el Magdalena y llevaba a Barranquilla. Es ilustrativo que entre 1915 y 1917 se haya construido el Ferrocarril del Pacífico, que conectaba a Buenaventura con Cali y se extendía hasta Palmira, y que para 1930 este se haya integrado a los Ferrocarriles de Caldas justo en el momento en que se empezaba a hablar de una futura conexión con el Ferrocarril del Tolima. Si se contrasta la envergadura de los proyectos que consolidaron esta ruta comercial con los tortuosos contratiempos que tuvo que experimentar la apertura de las Bocas de Ceniza y el dragado del Magdalena, es evidente que el patrón de integración nacional pasó del eje sur-norte al eje oriente-occidente, debilitando los vínculos entre el centro andino y la costa caribe.²⁷

Otro aspecto que llama la atención, y en el que también estuvieron vinculados directamente empresarios extranjeros, fue el del crecimiento urbano de la ciudad. Sobre esto, la construcción de grandes complejos urbanísticos como El Prado, emprendido por los hermanos Parrish en asocio con algunos miembros de la sociedad barranquillera, resultan emblemáticos. El historiador Jaime Colpas sostiene que este fenómeno puede encuadrarse a través de la idea de un

[...] mito de la ciudad parrish y holopeterniana [con esto, el autor hace referencia a los empresarios que impulsaron el desarrollo urbano en la ciudad], de la que eclosionaría el embelesado urbanismo moderno con ropaje republicano y ardeconiano como símbolos de la modernización, desde abajo (iniciativa privada), que se inició con la epopéyica urbanización El Prado, emblema de la representación, rango y etiqueta de grandes fortunas acumuladas por las prominentes familias del empresariado comercial, industrial, bancario y de la élite política y burocrática (Osorios, Carbonell, Blancos,

27 Merece una mención particular el tema del desarrollo de una gran variedad de sindicatos y movimientos sociales en la Barranquilla de la década de los veinte. En el estudio del profesor Mauricio Archila (1987) es evidente que el temprano surgimiento de un gran conglomerado de base obrera –sobre todo en el sector portuario– y las influencias de agentes e ideas externas fueron vitales para la consolidación de dichos movimientos, los cuales en diferentes oportunidades –la primera de estas en 1917– trataron de boicotear las actividades económicas de la ciudad y pusieron en duda la imagen de Barranquilla ante el resto del país como un polo efectivo de desarrollo económico.

Muvdis, De Castros, González, De Mares, etc.) De ese modo, se le dio fisonomía a las unidades barriales clasistas que se distanciaron de la ciudad promiscua y policlasista del siglo XIX. Dicho modelo clasista se reproduce con esquematismo y racionalidad en las urbanizaciones Bellavista, Boston, Recreo y Las Delicias de los años 30 y 40.” (Colpas, 2004, p. 73).

Estos ritmos acelerados de crecimiento urbanístico de la ciudad estuvieron acompañados por la construcción en paralelo de una serie de edificaciones, como la sede de la Aduana, el Palacio de Gobierno Departamental, el Colegio de Barranquilla, el Teatro Municipal de Barranquilla, el edificio del Banco Central de Barranquilla, el del Banco Dungad, el Mercado Público y el Hotel El Prado, así como obras de infraestructura como el Acueducto, el cual se convirtió en un modelo para el resto del país.

No obstante, tanto el crecimiento como el desarrollo económico de la ciudad no fueron fenómenos sostenidos en el tiempo, no lograron acaparar a la totalidad de la ciudad ni a su población y no fueron obra del esfuerzo exclusivo de las élites empresariales.

Con respecto a la continuidad del crecimiento económico de Barranquilla durante las primeras décadas del siglo XX, gran parte de las interpretaciones apuntan a que el auge industrial experimentado por la ciudad en dicho periodo fue el resultado de su condición de primer puerto marítimo y fluvial de Colombia. Pese a que la Arenosa se consolidó por algunos años como un enclave comercial para el resto del país, el proceso de industrialización no logró establecer bases firmes en la economía de la región (Meisel, 1987, p. 78). Esto quedó evidenciado en el momento en el que la ciudad perdió su posición portuaria frente a Buenaventura. Para 1945, Barranquilla era la tercera ciudad industrial del país, por debajo de Medellín y Bogotá; durante la década de los cincuenta fue superada por la emergente Cali.²⁸ Por otra parte, al observar la

28 El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón, establecida en 1914 y que hasta la década de los treinta fue la principal textilera del país, también ilustra el estancamiento y posterior pauperización de la industria barranquillera. Su cierre en 1957 se constituyó como uno de los eventos más dramáticos para los empresarios de la ciudad. Meisel (2009) considera que con la entrada en vigor del modelo de sustitución de importaciones en el sector textilero “se empezaron a manifestar grandes economías de escala. Las empresas que primero pudieron cosechar esos beneficios de la ampliación de la producción fueron las más próximas a los mayores mercados regionales, que eran las de Medellín. Dado el reducido tamaño del mercado nacional, en relación con la de la época, unas pocas empresas antioqueñas lograron acaparar la mayor parte del mercado. Por eso la FTO [Fábrica de Tejidos Obregón], que hasta 1934 fue exitosa, se fue rezagando y concentrando en la producción de nichos de mercados para telas burdas en la región Caribe, no pudiendo invertir en maquinaria, como lo hacían Coltejer y Fabricato, debido a las grandes utilidades que tenían en ese momento” (p. 242). En suma, la imposibilidad de consolidar un mercado dinámico y equilibrado a escala regional —la región Caribe

expansión del desarrollo económico y urbanístico en el espacio y en la población de Barranquilla, es necesario advertir que estos fenómenos estuvieron claramente limitados a unos pocos sectores de la sociedad de la época.

Podría decirse que los exitosos hombres de fortuna que confluían en Barranquilla forjaron para sí, de la nada, en un villorrio cuya única fortuna era la de estar ubicado cerca del mar y de la desembocadura de un río, una ‘Nueva Fenicia’ destinada a consolidarse como un ‘enclave’ de las dinámicas que el capitalismo iba consolidando en Colombia, conforme el país se iba acoplando a los mercados globales. En esta nueva urbe, concebida para el comercio y la industria, se desarrollaron una variedad de estilos de vida que modificaron radicalmente la imagen y la estructura del territorio. Surgieron nuevas profesiones, nuevas formas de asociación, nuevas maneras de concebir el tiempo, el espacio y el movimiento. Incluso, surgieron nuevas necesidades –asociadas con la expansión de la canasta de bienes y servicios– para los habitantes de la que se había constituido como una ‘metrópolis’. Las élites económicas se mostraban ávidas a la hora de imitar e incluso de asimilar los hábitos y costumbres de los países y las ciudades que representan el triunfo del capital: París, Londres y Nueva York. Sin embargo, más allá de esta epopéyica ciudad encumbrada por los emergentes medios de comunicación como un lugar de ensueño, donde el progreso, la civilización y el glamour tenían asiento, nos hallamos ante una urbe premoderna y semirural que acogió a quienes no alcanzaban a aprovechar los frutos de la prosperidad económica de principios de siglo. La ‘otra ciudad’ se caracterizaba por

[...] sus aletargadas unidades barriales... de casas primitivas con patios de zing, calles incomunicadas y solares visitados por burros y animales domésticos y callejeros, en las que imperaba el mito de macondo, joselito carnaval, la cocá, el sobroso coroncho, la butifarra, la bolita uñita, la mamadera de gallo, la bacanería caribeña, el ritual de las abuelas dicharacheras y las leyendas del Pájaro Verde y San Juan y la Burra. (Colpas, 2004, p. 76).

Como resultado del estancamiento de la industria local durante la década de los cincuenta y lo sesenta, la estructura social, la calidad de los servicios

se caracterizó a lo largo del siglo XX por su precariedad económica y por ser una de las más rezagadas del país. Barranquilla tenía un reto doble: crecer y apalancar o remolcar al resto de la región Caribe–, impidió que la industria barranquillera pudiera mantener el crecimiento experimentado durante las primeras décadas del siglo XX.

públicos y la vida política de Barranquilla se vio considerablemente afectada. Siguiendo a Meisel (2000):

[...] entre 1951 y 1973 la población de la ciudad creció a una tasa anual de 4.2%. Por ese entonces, el empleo industrial crecía en solamente 3.5% anual. O sea que el sector fabril no lograba absorber los miles de inmigrantes que año tras año llegaban de los departamentos de la Costa y otras regiones del país, los cuales representaban en 1973 más del 40% de la población local.

Como resultado de lo anterior, desde finales de la década de los cincuenta Barranquilla vio proliferar en sus alrededores los tugurios que los inmigrantes construían en terrenos de invasión.

[Otro] de los resultados más visibles de la pauperización que sufrió la Arenosa en el periodo bajo discusión, fue el deterioro en la calidad de los servicios públicos. A comienzos de la década de los cincuenta, Barranquilla se ufanaba de ser una de las ciudades colombianas con mejor cobertura y calidad en los servicios públicos municipales. Y en efecto, el censo de 1951 reveló un liderazgo barranquillero en este sentido. Ya para 1973 esa situación había cambiado radicalmente, pues en ese año los principales indicadores de cobertura en los servicios públicos muestran que Barranquilla estaba por debajo de las principales ciudades colombianas. Esto se revela claramente en la situación del servicio telefónico: mientras en Medellín había una línea por cada ocho personas, en Barranquilla existía una por cada veinte personas (Meisel, 2010, pp. 231-232).

A lo anterior se sumaron fenómenos como la elevada informalidad y la consolidación de redes de clientela política proveniente de los dos partidos tradicionales, que aprovecharon la nueva masa de potenciales votantes de las barriadas populares para hacerse con el control de la administración municipal.²⁹

Un acápite especial merece un fenómeno poco abordado por la historiografía sobre la ciudad: el del crecimiento de la urbe alrededor de lugares como bares, cantinas y prostíbulos. En su libro *Polvos en la Arenosa. Cultura y Burdeles en Barranquilla* (2005) el cronista barranquillero Adlai Stevenson,

²⁹ El historiador Jaime Colpas insiste en mostrar una crisis de la dirigencia política de Barranquilla, causada principalmente por la ausencia de un relevo generacional y por el agotamiento de los líderes que estaban al servicio de la ciudad (Colpas 2004, p. 77). Vale la pena mencionar que durante el periodo en el que se da la crisis económica de la que se ha venido hablando, el país experimentaba el periodo del Frente Nacional (1958-1974), durante el cual los dos partidos políticos tradicionales establecieron un mecanismo de paridad burocrática y alternancia en el ejercicio del poder gubernamental nacional. Algunos estudios, como el de Leal Buitrago (2010), señalan que durante este periodo fenómenos como el clientelismo y la corrupción se expandieron por todo el aparato estatal, sobre todo en los niveles locales, de un modo nunca antes visto.

pone en relieve la importancia de estos lugares para el desarrollo cultural y urbanístico de la ciudad.

Aunque Stevenson lo deja apenas insinuado en su libro, los burdeles crearon a su alrededor lógicas de desarrollo urbanístico y económico. En torno a ellos comienzan a crearse ventas de fritos, comidas, estaciones de taxis y después empiezan a aparecer las casas. Pese a ello, en el momento en el que se consolidaban precarias unidades barriales, los burdeles solían ser desplazados a nuevas ubicaciones, preferiblemente en extramuros. No obstante, en algunos barrios, como el Olaya, la gente alcanzó a convivir con este tipo de establecimientos (Stevenson, 2013).

En algunos de estos lugares se llegaron a comprobar algunas dinámicas propias de la influencia extranjera sobre la ciudad. La primera de estas se relaciona con la procedencia de las mujeres que trabajaban en dichos sitios. La mayoría provenía de Europa Central –aunque se hacían pasar por francesas e italianas– y de otras ciudades del país. De igual forma, los prostíbulos de mayor rango organizaban su mobiliario y escenografía siguiendo los estándares de ciudades como Nueva Orleans, La Habana e incluso Las Vegas.

Nos hallamos así ante espacios que no son representados como ‘antros pecaminosos’, sino como nichos sociales, económicos e incluso culturales, en los que una gran variedad de actores forjaba los repertorios de su cotidianidad y establecía nuevas pautas de socialización con la urbe en la que se desenvolvían y con los demás sectores de la estructura social. En ese sentido, Barranquilla iría más allá de los encumbrados rituales que se realizaban en los diferentes clubes sociales –en la mayoría de los casos estas instituciones reunían a los miembros distinguidos de las colonias extranjeras, con excepción del Club Barranquilla, cuyos socios eran en su gran mayoría parte de la élite originaria de la ciudad–.³⁰ Podríamos decir que, al modo de un juego de sombras, tanto en las pompas fastuosas, propias de los clubes en su pretensión de reproducir las lógicas de la vida social de las grandes ciudades, como en el sustrato de los Carnavales y las festividades populares, es posible encontrar el eco de personajes como las putas, matronas, cabrones, alcahuetas, jíbaros, maricas y putañeros –nombres como el

30 La historiografía disponible sobre la vida social de la élite barranquillera de mediados de siglo no es abundante. Sin embargo, como mostraremos más adelante, Posada Carbó (2004) y Celis (2010) insisten en el valor que adquieren algunas manifestaciones literarias de la época a la hora de dar cuenta de dicho fenómeno. Tal es el caso de los relatos y novelas de la escritora barranquillera Marvel Moreno en el que quedan trazadas algunos rasgos particulares de las élites y de los grupos sociales emergentes de la Arenosa.

de la Negra Eufemia y Luchito ‘El Milagroso’ serán esenciales para comprender el campo artístico de los años por venir–; así como de lugares emblemáticos, como el Barrio Chino, Takunga, El Stop Bar, el Black Cat, la Quintrala, el Place Pigalle, la Gardenia Azul, La Ceiba y el Palo de Oro. Los contornos de estos ‘sitios de la juerga y el placer’ serían reconstruidos por un sector multivariado de intelectuales y artistas jóvenes: el Grupo de Barranquilla (Stevenson, 2005).

La influencia que tuvieron diferentes manifestaciones populares sobre los imaginarios culturales de la ciudad –elemento que se suma a la oleada de cambios sociales producidos por la irrupción de dinámicas del capitalismo que se iban afianzando en el territorio colombiano y a la influencia de corrientes políticas y culturales externas–, será esencial para comprender el modo en el que la Arenosa se proyectó como urbe moderna en los ámbitos nacional e internacional.

4.4. De la Cultura de Arrabal a la Cultura Universal

“Todavía no se ha escrito en Colombia la novela que esté indudable y afortunadamente influida por Joyce, por Faulkner o por Virginia Woolf. Y he dicho ‘afortunadamente’ porque no creo que podríamos los colombianos ser, por el momento, una excepción al juego de las influencias.”

Gabriel García Márquez

Hasta aquí hemos analizado algunos fenómenos del orden económico, social y político que dan cuenta del cambio experimentado por Barranquilla durante la primera mitad del siglo XX. No obstante, nuestra explicación hasta el momento ha girado principalmente alrededor de los procesos que producen una ‘apropiación del territorio’ por parte de los habitantes de la ciudad y de algunas de sus dinámicas.. En ese sentido, se hace necesario poner a hablar a aquellos actores cuyos mecanismos de apropiación del territorio, premeditados o no, pueden leerse como exitosos. Pese a que en secciones anteriores hablamos de proyectos emprendidos desde la vía política y empresarial –la Liga Costeña es un ejemplo de lo primero, y algunas obras emprendidas por los Parrish darían cuenta de lo segundo–, estos no alcanzaron a posicionar a Barraquilla más allá de la imagen de ‘enclave comercial e industrial’ de la región caribe. Ello

impidió que desde el resto del país se produjesen imaginarios alternativos al de la ‘ciudad fenicia’ y sin historia cuya única vocación y destino estaban cifrados por el ejercicio de actividades comerciales. Parecería que el único legado que dejaba la incorporación de la ciudad a las dinámicas del nuevo ‘sistema-mundo’ era el de las exorbitantes fortunas amasadas por los hombres de empresa y el del advenimiento de una gran masa de migrantes –tanto nacionales como extranjeros– que pugnaba por escalar socialmente y económicamente para obtener algún tipo de beneficio en medio del aparente esplendor.

Sin embargo, tal esplendor de cierta manera veló, enmascaró y, hasta cierto punto, ocultó la existencia en La Arenosa de estructuras que se creían patrimonio único y exclusivo de las ciudades que habían tenido un contacto más directo con el pasado colonial, como fue el caso de Santafé y Cartagena. Discursos como el del ‘determinismo geográfico’ lograron asimilarse de una manera sorprendente a los ritmos y dinámicas del sistema-mundo capitalista y de la estructura política republicana. Empero, el modo en que estos códigos operaron en Barranquilla distaron de las políticas que los diferentes gobiernos a nivel nacional emprendieron para hacer efectiva la pretensión de ‘purificar de la nación’.³¹ De esa manera, aunque para el ‘país andino’ la Costa era vista como un escenario de perpetuación de la barbarie al que era necesario aislar de las regiones sanas o purificar a través de la implantación de fuertes políticas de higiene pública y educación, los barranquilleros vieron en estos discursos una ‘ventana de oportunidad’ que les permitiría simbiotizar dichos comportamientos propios de ‘seres degenerados’ con las pautas y códigos sociales propios de la vida moderna.

Esto quiere decir que aquellas conductas asociadas en un primer momento con razas inferiores como los negros, mulatos y libres de todos los colores, como el desenfreno y el libertinaje sexual, el talante fiestero y relajado, la

31 El tema de las políticas raciales y eugenésicas patrocinadas por el gobierno nacional colombiano a comienzos del siglo XX ha sido tratado con bastante acierto por McGraw (2007). En su trabajo titulado *Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930*, se afirma que el deseo de mejorar racialmente al Caribe, tanto en la Costa como en el bajo río Magdalena, surgió en gran parte por la posición de la región como salida del país al mundo y a sus mercados, así como por la pretensión de las élites andinas de incrementar la productividad de la población trabajadora de la región y de ejercer un control efectivo sobre la misma. El tema en cuestión también ha sido abordado por Castro-Gómez (2009) para el caso de la Bogotá de principios del siglo XX, a través de la noción del ‘dilema leboniano’. Este consistía en que ante la degeneración natural de razas producida por la mezcla indiscriminada ocurrida durante la Colonia, al país y a su dirigencia les correspondía decidir entre dos tipos de políticas: una enfocada en el ‘dejar morir’ o aislar a las razas más imperfectas, y otra en ‘dejarlas vivir’ tras purificarlas por medio de la higiene y la educación.

flexibilidad ante el cumplimiento de las normas de etiqueta, el ruido, la bulla y la manera de vestir, llegaron a ser toleradas en la medida en que fueron asimiladas por ciertos sectores de la intelectualidad barranquillera como hábitos propios de la bohemia en otros lugares del mundo. Esto pasaría a segundo plano si los actores que asumieron estos roles hubiesen quedado anclados a estructuras marginales, excluidas y ajenas a los circuitos sociales, políticos y económicos de la ciudad. Pero no fue así, porque cuando se habla de Barranquilla, de sus más grandes artistas y de sus hombres de letras –de su bohemia–, inmediatamente hay que remitirse a figuras como Álvaro Cepeda Samudio, Germán Vargas, Alfonso Fuenmayor y Gabriel García Márquez: los miembros del Grupo de Barranquilla.

Aunque nuestra intención no es fijar la trayectoria ni mucho menos el ideario construido a lo largo de las numerosas tertulias³² en las que estos personajes se reunían, en muchos de los textos producidos por estos se sintetizan algunas de estas estrategias de las que se ha venido hablando.

Frente a la imagen de Barranquilla como una ciudad en la que la cultura era un terreno estéril, aparentemente había posiciones paradójicas por parte de los miembros del Grupo. No sobra recordar que al principio de este apartado se hacía referencia a una mención de Cepeda Samudio sobre los orígenes poco nobles de la ciudad. Efectivamente, la ausencia de estandartes, de una rancia aristocracia, de héroes y blasones en la ciudad a los cuales dedicar panegíricos y sendos poemas épicos, motivó la preferencia por nuevos temas, relacionados con la coyuntura mundial, los deportes, el Carnaval, los reinados y la narración de historias cotidianas. La aparente relajación con respecto a las normas narrativas, en algunos casos los llevó a la experimentación con nuevas técnicas y procedimientos. Se forjó así un primer elemento diferenciador entre los ‘productos culturales’ que se desarrollaban en Barranquilla y los que se realizaban en el resto del país. Las acusaciones alrededor del ‘anquilosamiento’ del panorama cultural andino no se hicieron esperar. La poca recepción e interés de los escritores bogotanos hacia los modelos estilís-

32 Hablar de tertulias en el sentido tradicional de la palabra resulta limitado. Las aproximaciones a la historia de este grupo, casi todas llevadas a cabo desde la crónica periodística, han sido claras al señalar que las reuniones de los miembros de este grupo eran más fiestas y pachangas, que no tenían periodicidad, ni estaban sujetas a una agenda específica (Gilard, 1984; Fiorillo, 2002; Stevenson, 2013). A pesar de ello, la creación y/o participación de sus miembros en diferentes medios de divulgación como el caso del periódico *La Crónica*, *El Heraldo* y *El Nacional* deja demarcados algunos rasgos de lo que pudo ser una especie de Manifiesto Cultural.

ticos y temáticos llevados a cabo por la narrativa norteamericana contrastaba con la gran acogida que autores como Ernest Hemingway, John Dos Passos, William Faulkner, Erskine Caldwell y Truman Capote lograban en las librerías y tertulias de La Arenosa.³³ Esta diferenciación de la producción cultural, les permitía a los miembros del Grupo de Barranquilla posicionar a la ciudad como casa matriz de nuevas manifestaciones artísticas, más cercanas y emparentadas con lo que se estaba haciendo al otro lado del Atlántico, que con aquellas ‘lánguidas creaciones’ ejecutadas por sus compatriotas de la cordillera. Pronto los críticos y expertos volcarían sus ojos hacia Barranquilla, tal y como lo hizo en su momento el escritor tunjano Próspero Morales Padilla desde el periódico *El Tiempo*.

No obstante, Barranquilla no fue la única que se posicionó como sede de un campo cultural innovador; con el tiempo, Cepeda y los demás miembros del Grupo empezaron a formar parte de los circuitos culturales que existían en la capital. Los reportajes, crónicas y cuentos escritos por narradores y periodistas costeños aparecían con más frecuencia en diarios como *El Tiempo* y *El Espectador*. Artistas como Alejandro Obregón, Enrique Grau y Cecilia Porras –estos últimos de origen cartagenero, pero vinculados a las actividades del Grupo– eran invitados a participar en exposiciones e incluso a dirigir la Escuela de Bellas Artes. Los críticos extranjeros –entre los cuales vale la pena destacar a Ángel Rama y a Martha Traba– visitaban con cada vez más asiduidad ciudades como Barranquilla y Cartagena. Incluso políticos como Alfonso López Michelsen recurrían a los servicios de estos artistas para el diseño y la diagramación de las revistas y publicaciones de sus movimientos políticos.

El discurso del determinismo geográfico también fue aprovechado por los miembros del Grupo para radicalizar dichas diferencias entre el ámbito cultural andino y el caribeño. En 1966, durante una entrevista que le realizó Daniel Samper Pizano, Cepeda Samudio se refería al mundo cultural costeño en los siguientes términos:

–Es que nosotros formamos una raza aparte. No somos trascendentalistas. No perdemos el sentido de las proporciones, porque estamos al nivel del mar, no en una montaña. No

33 El caso de la pintura no dista mucho de la literatura, pues la obra y técnica de artistas como Picasso y Miró tendrán gran repercusión sobre el trabajo de uno de los habituales del Grupo de Barranquilla: Alejandro Obregón. Pese a que este artista barranquillero estuvo radicado durante largos periodos en suelo europeo, en donde conoció de primera mano la obra de estos artistas, gran parte del público receptor de sus primeros trabajos fue barranquillero y ya contaban con referencias de lo que se hacía en Europa.

nos contaminamos del seudo intelectualismo que impera en Bogotá (...) lo que pasa es que en Barranquilla no le ponemos misterios a nada. No decimos mentiras ni somos hipócritas como los *cachacos*. Tenemos otro lenguaje más franco, directo. Y creo que somos mejores hasta racialmente. Por eso hay gente como Cecilia Porras, Enrique Grau, Alejandro [Obregón], Gabo, Norman, Germán Vargas, Alfonso Fuenmayor (...) ¿Tú crees que en la Costa nos toman a nosotros en serio? Allá no nos paran bolas a ninguno. Ni a Gabo, ni a mí, ni a Alejandro (Samper Pizano citado por Fiorillo, 2002, pp. 136-137)

Basados en la cita anterior, podríamos hablar de una ‘reconversión’ de la lógica a través de la que operaban los discursos del determinismo geográfico y la degeneración racial en ese momento. En ese sentido, frente a las aproximaciones de ‘política pública’ para enfrentar el dilema racial sugeridas por políticos y médicos provenientes de los departamentos del centro, como Laureano Gómez, Luis López de Mesa y Miguel Jiménez López,³⁴ los miembros del Grupo de Barranquilla reivindicaron la ‘condición caribeña’ dotándola de nuevos contenidos. Para Samudio, Gabo y compañía, la tierra que los había visto nacer era el terreno más fértil para la consolidación de una mentalidad esencialmente moderna. El pragmatismo y el sentido común del costeño eran perfectamente compatibles y hasta complementarios con la noción del ‘sí y para sí’, así como también con la imagen del ‘*self made man*’ propios de la lógica individualista liberal. Todo ello contrastaba con el trascendentalismo y el anacronismo aristocrático que trataban de perpetuar las élites intelectuales de la capital.

De esa manera, podemos afirmar que Barranquilla se incorpora y posiciona en el entramado de redes y nudosidades propias de la estructura política nacional no solamente desde el avance material, sino que utiliza sus referentes culturales para constituir territorialidades específicas que generan nuevos campos de pugna con los centros políticos tradicionales.

El modo en el que los sujetos se compenetran con el territorio, a través de mecanismos tan variados como el aprovechamiento de la localización de

34 El contenido de estas propuestas ha sido abordado por Castro-Gómez en *Tejidos Oníricos* (2009, pp. 154-173). Entre las más destacadas se encontraban el control férreo sobre las poblaciones indígenas a través del tutelaje de la Iglesia Católica –este modelo de tutelaje se ampliaría después a las masas obreras que se expandían en ciudades como Bogotá, Medellín y Barranquilla–, la promoción de migraciones selectivas –se favorecía sobre la llegada de grupos provenientes de países anglosajones, en detrimento de aquellos que provenían de otras áreas del mundo como Europa del Este, Medio Oriente y Lejano Oriente–, así como de restricciones políticas y administrativas a los territorios en los que ‘predominaban las razas degeneradas’ –como fue el caso de los territorios nacionales, ubicados mayoritariamente en las regiones naturales de la Orinoquía y la Amazonía–.

la urbe para la conformación de un puerto marítimo y fluvial; la creación de rutas de interconexión con la región circundante, con el centro del país y con el resto del mundo; el establecimiento de unidades comerciales que cumplieran la función de ‘enclave’ y cuyo desarrollo permitió el asentamiento de sendos complejos industriales; e incluso, la consolidación de un campo cultural y artístico, fue evidente y patente en las ciudades del caribe. Aunque pareciese que el río poco a poco cedió su protagonismo como red económica, política y social a un raudal de tensiones de otro tipo –relacionadas con la variedad de repertorios que los sujetos modernos despliegan para constituir territorialidades propias que escapan a las lógicas del espacio–, es evidente que estas siguen el cauce natural del poder.

Siguiendo esa línea de análisis, valdría la pena abordar en estudios posteriores la correlación existente entre el desarrollo de nuevos ‘productos culturales’ y de sus formas de difusión, con el auge de fortunas surgidas en la Costa Caribe como la de Julio Mario Santodomingo. La trayectoria de estos nuevos magnates –conocidos en el argot popular como ‘cacaos’ y cuya actividad no se restringía a un único sector de la economía– estuvo relacionada con su participación activa en el mercado de las nuevas ‘empresas del entretenimiento’. También el tema del ingreso de los descendientes de migrantes sirio-libaneses a las redes políticas locales, regionales y nacionales permite dar cuenta del modo en el que se configuran nuevas formas de territorialidad desde y hacia el caribe.

5. Referencias

- Aguilera, M., & Meisel, A. (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Bogotá: Banco de la República.
- Archila, M. (1987). *Barranquilla y el río: una historia social de sus trabajadores*. Bogotá: CINEP.
- Arrieta, A. & Hernández, R. (2006). *Los inicios de Barranquilla. Poblamiento en el Bajo Magdalena. Siglos XVI al XVIII*. Barranquilla: Uninorte.
- Bell, G. (1989). Política, políticos y desarrollo socio-económico de la Costa Atlántica: una visión histórica. Documentos (5). Barranquilla: Centro Regional de Estudios Económicos y Sociales. Universidad del Norte.
- Bernal, E. (2013). El río Magdalena: Escenario primordial de la patria. *Credencial Historia*. (282), 2-16.
- Bolívar, J. (2004). Barranquilla: ciudad, elite y conciencia obrera (1900-1950). *Historia Caribe* (9), 297-335.
- Calvo, H. & Meisel, A. (eds.) (2000). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Cartagena de Indias: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Castro, H. (2009). La sociedad barranquillera: entre elementos tradicionales y modernos (1850-1885) *Memorias* 6(10), 67-81.
- Castro-Gómez, S. (2005). *La hybris del punto cero. Ciencia, raza e ilustración en la Nueva Granada. (1750-1816)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Castro-Gómez, S. (2009). *Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Celis, N. (2010). “Algo tan feo” en la vida de dos señoras bien: los relatos de formación de Rosario Ferré y Marvel Moreno. *Revista Canadiense de Estudios Hispánicos*. 34(3), 559-579.
- Cepeda Samudio, Á. (2001). *Antología*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Colpas, J. (2004). Mitos en la historia de barranquilla: “análisis crítico de los problemas Historiográficos de una ciudad del caribe”. *Historia Caribe* (9), 67-81.
- Colpas, J. (2005). *La Formación del Departamento del Atlántico*. Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico.

- Deleuze, G. & Guattari, F. (2004). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. España: Editorial Pretextos.
- Fajardo, A. Chaves, M.E, Del Molino, R., & Mejía Pavoni, G. (2013). *Coloquio ¿Patria Boba? Procesos políticos y militares de la primera República 1810 - 1816*. Museo de la Independencia-Casa del Florero.
- Fals Borda, O. (2002). *Historia doble de la Costa. Tomos I al IV*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Banco de la República, El Áncora Editores.
- Fiorillo, H. (2002). *La Cueva: Crónica del Grupo de Barranquilla*. Bogotá: Editorial Planeta.
- García Usta, J. (2007). *García Márquez en Cartagena: Sus Inicios Literarios*. Bogotá: Editorial Planeta.
- Gómez Picón, R. (1951). *Magdalena río de Colombia. Interpretación geográfica, histórica y social-económica de la gran arteria colombiana desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Bogotá: Editorial Santafé.
- Gilard, J. (1984). El Grupo de Barranquilla. *Revista Iberoamericana*. 50(128-129), 905-935.
- Gutiérrez de Pineda, V. (2000). *Familia y cultura en Colombia. Tipologías, funciones y dinámica de la familia. Manifestaciones múltiples a través del mosaico cultural y sus estructuras sociales*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Helg, A. (2010). *Libertad e igualdad en el caribe colombiano. 1770-1835*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Henao, J.M. & Arrubla, G. (1920). *Historia de Colombia*. Bogotá: Librería Colombiana.
- Laski, H.J. (1981). *El liberalismo europeo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Leal, F. y Dávila, A. (2010). *Clientelismo: el sistema político y su expresión regional*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Lemaitre, E. (1980). *Breve historia de Cartagena (1501-1901)* Bogotá: Ediciones Tercer Mundo.
- McGraw, J. (2007). Purificar la nación: eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano, 1900-1930. *Revista de Estudios Sociales* (27), 62-75.
- Meisel, A. (ed.) (1994). *Historia económica y social del Caribe Colombiano*. Bogotá: Ediciones Uninorte, Ecoe Ediciones.

- Meisel, A. (2000). Evolución de la industria manufacturera en Barranquilla 1953-1988. En J. Villalón (Comp.). *Historia de Barranquilla*, (pp. 221-250). Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Meisel, A. (2003). ¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a finales del Siglo de las Luces. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. 11*. Cartagena: Banco de la República.
- Meisel, A. (2009). *¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*. Cartagena de Indias: Banco de la República.
- Meisel, A. (2011) La crisis fiscal de Cartagena en la era de la Independencia (1808-1821). *En ¿Por qué perdió la costa caribe el siglo xx? y otros ensayos*. Cartagena: Banco de la República. 89-112.
- Múnera, A. (2008). *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el caribe colombiano (1717-1821)*. Bogotá: Editorial Planeta.
- Múnera, A. (2010). *Fronteras imaginadas: la construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*. Bogotá: Editorial Planeta.
- Múnera, A. (2011). *Tiempos difíciles. La república del siglo XIX: una ciudadanía incompleta*. Cartagena de Indias: Ediciones Pluma de Mompo.
- Nichols, T. (1973) *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
- Polo, J. & Solano, S. (eds.) (2011). *Historia social del Caribe colombiano. Territorios, indígenas, trabajadores, cultura, memoria e historia*. Cartagena: La Carreta Editores. Universidad de Cartagena.
- Porrás Troconis, G. (1954). *Cartagena hispánica (1533-1810)*. Bogotá: Editorial Cosmos.
- Posada-Carbó, E. (1985). La Liga Costeña de 1919, una expresión del poder regional. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. 22(3). 34-46.
- Posada-Carbó, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Barranquilla: Cámara de Comercio.
- Posada-Carbó, E. (1989). Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. 27(21). 2-13.
- Posada-Carbó, E. (1998). *El caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*. Bogotá: El Ancora Editores, Banco de la República.
- Posada-Carbó, E. (2004). Barranquilla en la visión de Marvel Moreno: reflexiones de un historiador de la ciudad. *Huellas*, (71-75), 36-44.
- Raffestin, C. (2011). *Por una geografía del poder*. México: Colegio de Michoacán.
- Restrepo, J.M. (1952). *Historia de la Nueva Granada*. Bogotá: Editorial Cosmos

- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo: razón y emoción*. Barcelona: Editorial Ariel S.A.
- Serje, M. (2005). *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Solano, S. (2010). Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del caribe colombiano durante el siglo XIX. En A. Vidal & J. Elías (eds.) *Ciudades Portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión Histórica*. (págs. 398-444). Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Solé, C. (1998). *Modernidad y modernización*. Barcelona: Antrhopos.
- Stevenson, A. (2005). *Polvos en la arenosa: Cultura y burdeles en Barranquilla*. Barranquilla: Editorial La Iguana Ciega.
- Vargas, P. & Suaza, L. (2007). *Los árabes en Colombia. Del rechazo a la integración*. Bogotá: Editorial Planeta.
- Vargas, P. (2011). *Pequeño equipaje, grandes ilusiones: la migración árabe en Colombia*. Bogotá: Taurus.
- Wallerstein, I. (2005). *Análisis de Sistemas Mundo: Una Introducción*. México: Siglo XXI.



Universidad del
Rosario