

La Barranquilla cosmopolita y el sujeto migrante en la prensa de 1880-1899

Daniela Jaimes Reyes

Trabajo de Grado para Optar al Título de Historiador

Directora

Ana Milena Rhenals Doria

Doctora en Historia

Universidad Industrial de Santander
Facultad de Ciencias Humanas
Escuela de Historia
Historia Archivistica
Bucaramanga
2024

Para mi familia, que hicieron cada viaje por carretera una lección de geografía y fantasía que se convirtió en una pasión por la Historia

Para los que no están: Mario, Elvia y Cesar.

Para Beto, mi alma de diamante

Agradecimientos

Quiero expresar mi mas sincero cariño y agradecimiento a la profesora Ana Milena, por enseñarme lo que es ser una verdadera maestra y mentora. Sin su orientación y apoyo este trabajo sería muy distinto. Gracias por demostrarme como la empatía, junto a la pasión y la disciplina por la Historia crean a un verdadero investigador.

Agradezco profundamente a mi familia, por siempre estar apoyándome y creyendo en mi, incluso cuando yo no lo hacía. Para mi papá, maestro del conocimiento, creador de mundos de ríos y montañas nunca vistos, gracias por sembrarme la semilla de la curiosidad. Para mi mamá, de la que heredé la pasión, autenticidad y creatividad, gracias por quitarme el miedo ante la adversidad y permitirme ser una niña. Para mis hermanos, María y Juan, compañeros de aventuras y para mi abuela Myriam, me siento demasiado orgullosa de parecerme a ti cada día que pasa. Para mis abuelos Mario y Elvia, y mi tío Cesar, que no pudieron acompañarme en este proceso, pero que sé que en algún lugar muy lejano estarán orgullosos de los resultados. Quiero darle las gracias a Beto, aunque este sol se nuble, eres el alma de diamante. Por ultimo, para mis amigos, que la risas nunca falten, pasamos de ayudarnos en las tareas de matemáticas a apoyarnos en nuestros sueños.

A todos, los llevo en mi corazón.

Donde voy yo no me importa ya. Vengo de los ríos que dan al mar.

Tabla de Contenido

<i>Introducción</i>	11
1. Marco referencial	15
1.1 Fundamentos conceptuales y enfoque teórico	15
2. Caracterización del grupo de investigación	17
3. Caracterización de la propuesta de investigación	18
4. Caracterización de la experiencia	21
4.1 Justificación de la pasantía.....	21
4.2 Objetivos Trazados	29
4.2.1 Objetivo general	30
4.2.1 Objetivos específicos	30
4.3 Proceso metodológico empleado	30
4.4 Descripción de las actividades realizadas.....	31
4.4.1 Incorporación en el proyecto	31
4.4.2 Identificación e incursión de la fuente.....	32
4.4.3 Límites del acopio de la información.....	33
4.4.4 Construcción de la base de datos	34
5. Informe técnico de los resultados	38
5.1 Categorías estudiadas.....	47
5.1.1 Actividades económicas	50
5.1.2 Discurso de opinión pública	61
5.1.3 Discurso oficial-legislación	66
5.1.4 Movilidad	70
5.1.5 Sociabilidad.....	85
6.2 Conclusión.....	88
7. Informe reflexivo	95
<i>La Barranquilla cosmopolita y el sujeto migrante en la prensa de 1880-1900</i>	95
7.1 Introducción.....	95
7.2 Largos ríos que van al mar: circuito migratorio en Colombia desde Barranquilla.....	102
7.3 La movilidad desde la caracterización de Barranquilla como ciudad cosmopolita	110
7.4 ¿Qué se mueve por este circuito?	114
7.4.1 Movilidad de mercancías	119
7.4.2 Movilidad de personas.....	132
7.4.3 Movilidad de ideas.....	144
7.5 Conclusión.....	154
<i>Bibliografía</i>	159

Lista de imágenes

Imagen 1	Captura de pantalla de base de datos sobre prensa revisada	35
Imagen 2	Captura de pantalla clasificación de la fuente y ejemplo de ficha	36
Imagen 3	Captura la pantalla inventario del fichaje	37
Imagen 4	Sombrería La Acacia (27 de septiembre de 1899). El Clamor, p 4.....	51
Imagen 5	Acabo de recibir mui frescos (11 de junio de 1881) El Promotor, p 1	53
Imagen 6	Compañía Higiénica Franco Colombiana (8 de diciembre de 1895), La Verdad, p 24.....	58
Imagen 7	Variedades (25 agosto de 1882) La Prensa Libre, p 4.....	65
Imagen 8	Vapores correos del Marques de Campo (9 de junio de 1882) La Hoja Noticiosa, p 2	76
Imagen 9	Compañía de navegación del Lebrija (27 de septiembre de 1899) El Clamor, p 4	81
Imagen 10	Directorio general del comercio y profesiones de Barranquilla - Compañías de Vapores del Magdalena (19 de enero de 1882) La Prensa Libre, p 1	82
Imagen 11	Sociedad Carolina (14 de noviembre de 1895) La Verdad, p 3	87
Imagen 12	Periódicos cubanos (14 de noviembre de 1895) La Verdad, p 7.....	87
Imagen 13	Mapa del Ferrocarril de Bolívar (1900).....	109
Imagen 14	Viveres (31 de marzo de 1882) La Prensa Libre, p 4.....	121
Imagen 15	La Croce Rossa (18 Junio de 1896) El Liberal, p 4.....	121
Imagen 16	Gran Fábrica de Chocolates de Chaves (8 de diciembre de 1895) La Verdad, p 24.....	122
Imagen 17	Gran Fabrica de Jabones La Cubana (18 de junio de 1896) El Liberal, p 4	122
Imagen 18	José M Navarro (11 de junio de 1881), El Promotor, p 4.....	128
Imagen 19	Compañía General Trasatlántica (11 junio de 1881) El Promotor, p 4.....	137
Imagen 20	Compañía General Trasatlántica (27 septiembre de 1899) El Clamor, p 1	137
Imagen 21	Ferrocarril de Santander (30 de diciembre de 1882), El Promotor, p 4.....	139
Imagen 22	Croquis del mapa de Cuba (14 de noviembre de 1895) La Verdad p 3.....	144
Imagen 23	colombianos y españoles. Drama sangriento (8 de diciembre de 1895) La Verdad p 22	148
Imagen 24	"11 de noviembre" (14 de noviembre de 1895) La Verdad, p 3	151

Lista de tablas

Tabla 1 Numero de periódicos disponibles por años (1880-1899).....	39
Tabla 2 Numero de fichas por mes y año (1880-1899)	40
Tabla 3 Frecuencia de publicación en la prensa revisada	42
Tabla 4 Tendencias políticas en la prensa revisada	43
Tabla 5 Prensa revisada (1880-1899)	45
Tabla 6 Periódicos y años utilizados en la categoría de Actividades Económicas.....	53
Tabla 7 Nombres identificados dentro del descriptor de Comerciantes (1880-1899)	55
Tabla 8 Nombres identificados dentro del descriptor Artesanos (1880-1899).....	58
Tabla 9 Nombres identificados dentro del descriptor Servicios (1880-1899).....	59
Tabla 10 Nombres identificados en el descriptor Diplomáticos (1882)	60
Tabla 11 Periódicos y años utilizados en la categoría de opinión publica	62
Tabla 12 Periódicos y años utilizados en la categoría de Discurso Oficial-Legislación.....	67
Tabla 13 Periódicos y años utilizados en la categoría de movilidad	71
Tabla 14 Compañías de navegación marítima identificadas en la prensa (1880-1899).....	77
Tabla 15 Compañías de navegación fluvial identificadas en la prensa (1880-1899).....	83
Tabla 16 Periódicos y años utilizados en la categoría de Sociabilidades.....	85
Tabla 17 Tipos de proyectos discutidos en la prensa (1880-1899).....	93
Tabla 18 Compañías de navegación y sus agentes (1880-1899).....	124
Tabla 19 <i>Movimiento de cargas, pasajeros y correos por la Compagnie Generale Transatlantique</i> (1899)	127
Tabla 20 <i>Rutas de navegación y precio de pasajes según compañía</i>	134
Tabla 21 <i>Itinerario de viajes por el Magdalena</i>	138

Lista de figuras

Figura 1 Numero de periódicos y fichas por año (1880-1899)	41
Figura 2 Porcentaje de fichas por categorías de análisis	47
Figura 3 Cantidad de fichas por descriptor según la categoría de Actividades Económicas	52
Figura 4 Porcentaje de fichas según proyectos discutidos dentro de la categoría de Discurso de Opinión Pública.....	63
Figura 5 Cantidad de fichas por descriptor según Discurso de Opinión Pública	63
Figura 6 Cantidad de fichas por descriptor según Discurso Oficial-Legislación	68
Figura 7 Porcentaje de fichas según proyectos discutidos identificados dentro de la categoría Oficial-Legislación.....	68
Figura 8 Cantidad de fichas por descriptor según categoría de Movilidad.....	72
Figura 9 Porcentaje de fichas según proyectos discutidos dentro de la categoría de Movilidad	74
Figura 10 Porcentaje de compañías según tipos de navegación.....	75
Figura 11 Cantidad de fichas por descriptor según Sociabilidades	86
Figura 12 Cantidad total de fichas por descriptores empleado en el fichaje.....	89
Figura 13 Diagrama de Venn con descriptores compartidos entre categorías	92
Figura 14 Escala de los proyectos discutidos en la prensa (1880-1899)	93

Anexos

Anexo A. Cuadro de conexión Sabanilla con puertos en el Caribe (1880-1899) (se adjunta en PDF)

Resumen

Título: La Barranquilla cosmopolita y el sujeto migrante en la prensa de 1880-1899*

Autor: Daniela Jaimes Reyes**

Palabras clave: inmigración, circuito migratorio, siglo XIX, Barranquilla, Caribe

Descripción: En el presente trabajo se destaca la vinculación de Barranquilla al circuito migratorio del Gran Caribe desde sus condiciones geográficas, económicas, migratorias y políticas de finales del siglo XIX. Este nivel de conexión de la ciudad permitió la entrada, la salida y el establecimiento de sujetos migrantes durante los años de 1880 y 1899, destacando una heterogeneidad de nacionalidades y una variedad de actividades comerciales y culturales. Esta revisión que se hace a partir de 11 periódicos locales publicados entre 1880 y 1899, identificó que Barranquilla contó con una movilidad activa y permanente entre distintos puertos fluviales al interior del país y múltiples puertos marítimos en el Caribe, Norteamérica y Europa, facilitando la circulación de personas, mercancías e ideas en la ciudad, en especial antillanas.

* Trabajo de grado

** Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. Historia y Archivística. Director: Ana Milena Rhenals Doria. Doctora en Historia.

Abstract

Title: La Barranquilla cosmopolita y el sujeto migrante en la prensa de 1880-1899*

Author: Daniela Jaimes Reyes**

Keywords: immigration, migratory circuit, 19th century, Barranquilla, Caribbean

Description: This research highlights Barranquilla's connection to the migratory circuit of the Greater Caribbean from its geographical, economic, migratory, and political conditions at the end of the 19th century. This level of connection of the city allowed the entrance, departure, and settlement of immigrants during the years 1880 and 1899, highlighting a heterogeneity of nationalities and a variety of commercial and cultural activities. From the review of 11 local newspapers published between 1880 and 1899, it was identified that Barranquilla had an active and permanent mobility between different river ports in the interior of the country and multiple maritime ports in the Caribbean, North America, and Europe, facilitating the circulation of people, products, and ideas in the city, especially from the West Indies.

* Degree work

** Faculty of Human Sciences. History school. Ana Milena Rhenals Doria director. PhD in History

Introducción

El presente informe se encuentra vinculado al proyecto de investigación “La migración antillana: Colombia y los inmigrantes caribeños en tiempos de la United Fruit Company (1899-1945)”, el cual busca enriquecer el análisis de la historia de la inmigración en Colombia, desde la reconstrucción de las implicaciones económicas, raciales y sociales derivadas de la integración de Colombia al circuito migratorio del Gran Caribe. Este circuito consiste en un espacio de movilidad de personas en búsqueda de un mercado laboral activo en el espacio Caribe, incluyendo las Antillas, Latinoamérica y Estados Unidos¹. Desde su planteamiento, el proyecto identificó una serie de trabajos que reconocen la conexión entre distintas naciones como Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Venezuela y Cuba desde vinculaciones comerciales y labores de inmigrantes a través de empresas multinacionales como lo fueron la United Fruit Company². El lugar de Colombia en esta conexión es un interrogante que aún está por complementarse historiográficamente; por lo cual, la propuesta del proyecto es estudiar esa conexión desde el lugar del país en la recepción, establecimiento y salida de inmigrantes antillanos desde finales del siglo XIX hasta mitad del siglo XX.

En este marco amplio de estudio, esta pasantía se plantea desde el abordaje de la ciudad-puerto de Barranquilla, explorar la conexión de Colombia con dicho circuito migratorio, aprovechando la ciudad como una espacialidad clave que pone en evidencia la entrada, salida

¹ Matthew Cassey, *Empire's Guestworkers: Haitian Migrants in Cuba during the Age of US Occupation* (Boston: Cambridge University Press, 2017); John Soluri, (2015). *Culturas Bananeras: producción, consumo y transformaciones socioambientales*, (Colombia: Siglo del Hombre, 2015); Lara Putnam, *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2013); Frederick Douglass Opie, *Black Labor Migration in Caribbean Guatemala, 1882 – 1923*, Florida: University Press of Florida, 2012).

² Además de los anteriormente citados se encuentra: Juan Cano Sánchez, “Mamita Yunai, una bananera estadounidense en Centroamérica: el caso de Palmar Sur (Costa Rica)”, *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 33 (2017); Jorge Luis China, *Race and Labor in the Hispanic Caribbean: The West Indian Immigrant Worker Experience in Puerto Rico, 1800-1850*, (Gainesville: University Press of Florida, 2005);

y establecimiento de colonias extranjeras. Por lo tanto, la ciudad es leída historiográficamente desde una movilidad de inmigrantes que logra historizarse a partir de las rutas de navegación que la conectan con otros espacios del Caribe. En este sentido, desde el reconocimiento de una movilidad y circulación que tiene como foco de atracción a Barranquilla, el presente estudio agrega un nuevo lente para el estudio de la inmigración y el sujeto migrante en Colombia. Esto se logrará mediante la recolección, agrupación, clasificación y análisis de 11 periódicos locales publicados en Barranquilla entre los años de 1880 y 1899³.

La investigación permitió identificar los procesos en los cuales individuos migrantes llegaron a la ciudad y participaron en dinámicas comerciales, intelectuales y cotidianas a finales del siglo XIX. Se reconoció que este proceso coincidió con el interés del gobierno nacional por dar apertura al comercio exterior a partir de la importación y exportación de productos agrícolas y el impulso de proyectos de infraestructura para el transporte y la comunicación, permitiendo así, una transformación económica en Barranquilla. Asimismo, la fuente revisada durante la pasantía no solo reveló la movilidad de personas y productos comerciales, sino que demostró la circulación de ideas y debates sociales y políticos desde el exterior. Como se afirmará luego, estas conexiones se establecieron y consolidaron en la ciudad de Barranquilla, gracias a la presencia de un puerto marítimo en el Caribe y uno fluvial en el río Magdalena que favorecieron dicha circulación. Además del establecimiento de un ferrocarril que los ponía en contacto, se permitió que la ciudades se pudiera conectar con puertos fluviales en el interior del país, a la par de los puertos marítimos en las islas del Caribe, Norteamérica y Europa.

³ Los periodicos a revisar son *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla*; *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura (1881-1884)*; *La hoja noticiosa*; *El Eventual: literatura, ciencias, noticias*; *La industria*; *El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla*; *La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades*; *La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura*; *Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios*; *El Clamor* y *El Verbo Rojo: semanario liberal*.

En el marco de esta perspectiva, el presente informe se estructura en dos partes fundamentales. La primera sección se encarga de abordar los aspectos técnicos de la pasantía que condensan la recolección de la fuente primaria. Esta tarea ofrece una detallada explicación de la metodología utilizada en la búsqueda y recopilación de información en la prensa, caracterizando las 11 publicaciones utilizadas como fuente. En cuanto al proceso metodológico, se describieron las variables consideradas para construir las fichas de archivo, junto a las categorías y descriptores seleccionados para su clasificación. En este proceso se exponen los principales hallazgos que arrojó la fuente para el proyecto de investigación, presentando los datos a partir de la oportunidad que significan para el propósito del mismo, dado que contribuye desde el rastreo de inmigrantes hasta la identificación de proyectos de construcción de vías, comunicación, desarrollo urbano e industrial que representaron un interés para la movilidad migrante.

En concordancia con estos primeros descubrimientos, la segunda parte del informe se centra en una reflexión analítica de la fuente y sus hallazgos. Este informe reflexivo integra las actividades económicas, las discusiones públicas, los debates legales y las formas de sociabilidad identificadas en la fuente, desde el enfoque de movilidad propuesto desde el proyecto. En este sentido, la comprensión de una movilidad activa y permanente en la ciudad de Barranquilla, caracterizada como una urbe cosmopolita, se convierte en el hilo conductor de esta sección. De modo que este análisis tiene como propósito reconocer desde la prensa, las condiciones que convirtieron a Barranquilla en un foco de atracción para la recepción, circulación y salida de inmigrantes dentro del circuito del Gran Caribe durante las últimas dos décadas del siglo XIX. Asimismo, se profundiza en la comprensión del inmigrante en sus dimensiones culturales, sociales y políticas desde el reconocimiento de tres categorías: movilidad de personas, movilidad de mercancías y movilidad de ideas. Con esto, se proporciona al proyecto de investigación la oportunidad de entender a Barranquilla desde la

conexión facilitada por las aguas del río Magdalena y el mar Caribe y su vinculación al circuito migratorio, remarcando en su emergencia como centro cosmopolita.

De igual forma, con la entrega de este informe se incluye una base de datos compuesta por 229 fichas, las cuales, mediante una clasificación y descripción detallada, identificaron debates relacionados con proyectos de infraestructura vial y urbana en Colombia a finales del siglo XIX⁴. Estos proyectos incluyen la construcción de ferrocarriles, línea de telégrafos, planos urbanos, alumbrados, acueductos y un canal interoceánico, así como redes de circulación nacional e internacional a través del río Magdalena y el mar Caribe. Además, las fichas identificaron negocios comerciales, discusiones de proyectos de ley, debates políticos y nacionalistas, en los cuales los inmigrantes adoptaban un rol significativo. Con estos resultados, esta pasantía contribuye, en el contexto del proyecto de investigación, a enriquecer el conjunto de fuentes primarias y a descubrir en Colombia diversos antecedentes relacionados a los flujos migratorios de trabajadores durante el siglo XIX, derivados de distintos proyectos económicos donde el país buscó modernizarse a partir de la construcción de vías de comunicación y la recepción de extranjeros.

⁴ Estas fichas se entregan directamente a la directora del proyecto de investigación. Por tal motivo, no serán incluidas como anexo en el presente informe.

1. Marco referencial

1.1 Fundamentos conceptuales y enfoque teórico

El proyecto de investigación “la migración antillana: Colombia y los migrantes caribeños en tiempos de la United Fruit Company (1899-1945)” se realizará desde los aportes teóricos y conceptuales de la historia transnacional. Dicha tendencia va mas allá de los marcos nacionales como unidades de análisis, para preocuparse por el estudio de la circulación de personas, ideas, mercancías e intercambios culturales a través del movimiento entre fronteras⁵. Fruto de este enfoque han sido las investigaciones sobre la migración de haitianos, jamaíquinos, martiniqueños y otros antillanos sobre el espacio caribeño, indagando sobre sus olas migratorias y sus participaciones sociales, políticas y culturales en sus lugares de establecimiento⁶. Bajo esta corriente de estudio, se reconoce la necesidad de entender las redes que construyeron los inmigrantes en sus recorridos desde sus países de origen hasta sus lugares de acogida, incluyendo un análisis sobre sus impactos a nivel laboral, económico, legal, social y cultural, reconociendo en ellos una interconexión entre los distintos puntos de sus recorridos. De esta forma, desde tendencia transnacional se permite complejizar la noción de diáspora para el estudio de la inmigración, entendiéndola como una categoría de análisis que permite ver circuitos y conexiones en contextos transnacionales⁷.

⁵ Sobre esta perspectiva transnacional ver Eduardo Zimerman, “Estudio Introductorio. Una nota sobre nuevos enfoques de historia global y transnacional”, *Estudios Sociales del Estado* 3:5 (2017), 12-30; Ian Tyrrel, *Transnational Nation: United States History in Global Perspective since 1789*, (Hampshire: Palgrave Macmillan, 2007).

⁶ Entre los trabajos destacables se encuentra Lara Putnam, “Provincializing Harlem: The ‘Negro Metropolis’ as Northern Frontier of a Connected Caribbean”, *Modernism/modernity* 20, 3 (2013); Matthew Cassey, *Empire’s Guestworkers. Haitian Migrants in Cuba during the Age of US Occupation* (Cambridge University Press, 2017); Frank Andre Guridy, *Forging Diaspora. Afro-Cubans and African Americans in a World of Empire and Jim Crow* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2010).

⁷ Guridy, *Forging Diaspora*, 4.

Desde este enfoque, la historiadora Lara Putnam había reconocido desde sus trabajos de investigación, que la existencia de un circuito migratorio en el Caribe se encontraba movilizado por la autonomía de trabajadores antillanos en búsqueda de oportunidades en enganche laboral. Así, ante este nuevo fenómeno de movimiento, los estados construyeron sistemas de control fronterizo y migratorio. En este contexto, la inmigración hizo visible los cambios radicales en las instituciones de los estados-nación, creando una serie de leyes que protegían el mercado laboral por medio de una política migratoria⁸. El presente proyecto de investigación parte de este marco teórico para determinar lugar de Colombia (en especial sus puertos y zonas de intersección como Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Ciénaga y Barrancabermeja) en el circuito migratorio integrado por los espacios de Kingston, Bluefields, Colón, La Habana, Limón, Puerto Príncipe, Curazao, St. Thomas, Barbados, entre otros puertos norteamericanos y caribeños, teniendo como referencia las operaciones de la United Fruit Company y otros proyectos que incidieron en la migración de antillanos al país. En este sentido, la presente pasantía al encontrarse vinculada al proyecto de investigación para la recolección de fuente primaria, retoma estas perspectivas de estudio para identificar en la prensa el espacio de Barranquilla como un área de influencia para los movimientos migratorios en Colombia a finales del siglo.

Finalmente, este informe se encuentra integrado a otras 9 pasantías vinculadas al proyecto de investigación, que en conjunto, reúnen las distintas formas en la que Colombia logró vincularse a dicho circuito migratorio y amplían el análisis para los fines del proyecto.

⁸ Lara Putnam, *Radical Moves*.

2. Caracterización del grupo de investigación

Grupo de Investigación Políticas, Sociabilidades y Representaciones Histórico-Educativas (PSORHE), adscrito a la Escuela de Historia de la Universidad Industrial de Santander y la Universidad Tecnológica de Pereira. Fue creado en el año 2000 y está dirigido por el profesor Álvaro Acevedo Tarazona. En la actualidad, el grupo se encuentra clasificado en categoría A1 de COLCIENCIAS. Entre los logros que visibilizan el trabajo desarrollado por el grupo se encuentran la presentación y selección de proyectos de investigación para entes como COLCIENCIAS. El grupo cuenta con cerca de 310 artículos publicados en revistas especializadas, 46 libros publicados y cerca de 207 tesis entre pregrado, maestría y doctorado y 57 proyectos de investigación ejecutados. Una de las líneas de investigación del grupo es la Historia transnacional y de inmigración, dentro de la cual se inscribe tanto el investigador principal de este proyecto Ana Milena Rhenals, quien es además coordinadora del Semillero Distantes y Distintos que tiene como metas a corto y mediano plazo la ejecución de trabajos de grado en modalidad de investigación y pasantías para sus miembros, además de la publicación de artículos en revistas nacionales indexadas y la presentación de ponencias en eventos tanto nacionales como internacionales.

3. Caracterización de la propuesta de investigación

El proyecto “La migración antillana: Colombia y los migrantes caribeños en tiempos de la United Fruit Company (1899-1945)” fue seleccionado dentro de la convocatoria de 2022 para proyectos de investigación con financiación interna de la Universidad Industrial de Santander y está bajo la dirección de la profesora Ana Milena Rhenals. Su línea de investigación se encuentra enfocada en la historia transnacional y de la inmigración en Colombia, abarcando el periodo de 1880 a 1960. Con este enfoque específico, el objetivo es reconstruir el impacto económico, social, político, cultural y racial de las diferentes corrientes migratorias que hicieron presencia en Colombia. Se parte de la premisa de que los inmigrantes son sujetos insertados a las regiones de manera política, social y económica, y, por consiguiente, experimentan dinámicas de aceptación o rechazo por la sociedad receptora.

En consonancia con su objetivo, la propuesta de investigación se encuentra encaminada a estudiar la relación entre la presencia de trabajadores antillanos en Colombia entre 1899 y 1945, y las actividades económicas de la United Fruit Company, así como los proyectos de infraestructura como el canal de Panamá y los ferrocarriles. El propósito es determinar el papel de estos proyectos económicos en la participación de Colombia en el circuito migratorio del Gran Caribe y evaluar el impacto de estos migrantes en diversos aspectos como la realidad racial, económica, laboral y política del país. En el proceso, se privilegiaron como espacios de análisis los circuitos asociados a la producción del banano (Cartagena-Barranquilla-Ciénaga), la explotación petrolera (Barrancabermeja) y sus centros portuarios. Se requirió del Archivo Histórico de Cartagena, el Archivo Histórico del Atlántico, el Archivo Histórico de Santa Marta, el Archivo Histórico de Santander, al igual que del Archivo Nacional de Panamá, la Biblioteca del Banco de la República, la Biblioteca Nacional y el Archivo General de la Nación

(fondo de Ministerio Relaciones Exteriores). Estos archivos fueron examinados en búsqueda de material que incluye prensa, gacetas, protocolos notariales y documentación consular, para rastrear itinerarios de barcos, registros portuarios, debates de legislación, entre otros documentos relevantes.

Asimismo, desde un aspecto más amplio, esta propuesta de investigación busca contribuir al estudio de la migración extranjera en Colombia, abordando diversas nacionalidades presentes en el territorio. En el marco de este proyecto, se ha creado un semillero de investigación con el objetivo de identificar los aportes y vacíos historiográficos de la historia de la inmigración en Colombia. La intención y alcance de esta propuesta se orienta hacia la consolidación de una red de investigación centrada en la inmigración y la historia transnacional, con la participación de una comunidad académica y cooperación institucional más amplia. Con esto, se pretende contribuir a una comprensión más completa de la circulación de migrantes, considerando las influencias de las nociones de nación y raza en función de lo económico.

Es importante recalcar que, en el marco de la propuesta investigativa del proyecto, se ha resaltado un notable vacío historiográfico en Colombia en lo respectivo a las olas migratorias o sujetos migrantes que escapan de lo que había sido planteado como el “ideal de inmigrante”, contruidos por los debates políticos y legislativos desde el siglo XIX en Colombia⁹. Sin embargo, se hace un llamado de atención a los trabajos de Lara Putnam y Matthew Cassey, que reconocen la existencia de trabajadores provenientes de Jamaica, Barbados y Haití que se movían con autonomía y libertad siguiendo las oportunidades laborales y salariales que le

⁹ Ana Milena Rhenals, *Del ideal europeo a la realidad árabe inmigrantes sirio-libaneses en el circuito comercial entre Cartagena, el Sinú y el Atrato (Colombia), 1880-1930* (Tesis doctorado) Universidad Pablo de Olavide, 2013

brindaban países como Costa Rica, Cuba, Venezuela y Panamá.¹⁰ A partir de estos planteamientos y gracias a los aportes de la historia transnacional, el proyecto se abre al estudio de la circulación de personas, ideas y mercancías desde la inclusión de Colombia como centro de recepción de inmigrantes teniendo como punto de partida la movilidad planteada por dichos autores. Buscando así, marcar un avance en los estudios relacionados con la noción de circuito de movilidad de inmigrantes. En este sentido, se considera esencial aplicar el análisis socioeconómico y cultural como esferas complementarias de estudio, en lugar de concebirlas como antagónicas. De esta manera, provee en revelar mayor profundidad las circunstancias en las que se da esta circulación de inmigrantes y los impactos que genera.

Por tal motivo, desde una fase inicial de la investigación, se había identificado que la presencia de antillanos fue relativamente temprana al desarrollo de la economía bananera, siendo los proyectos del ferrocarril, el canal interoceánico y la minería sus primeras vinculaciones. Se hace necesario, entonces, rastrear esa presencia temprana en Colombia desde espacialidades que fueron cruciales para el desarrollo económico del país a finales del siglo XIX, al igual que puntos de entrada y salida de personas. Considerando esto, la pasantía desempeña un papel crucial en el proyecto de investigación, ya que, desde el enfoque de movilidad, tiene como objetivo examinar la integración de Colombia en el circuito a través de la función portuaria de Barranquilla. De esta forma, adopta una orientación innovadora al explorar la ciudad desde la perspectiva de los inmigrantes y sus modos de desplazarse y conectarse con las sociedades receptoras en los aspectos sociales, laborales y culturales

¹⁰ Lara Putnam, *“Provincializing Harlem”*; Cassey, *“Empire’s Guestworkers”*; Frank Andre Guridy, *“Forging Diaspora”*

4. Caracterización de la experiencia

4.1 Justificación de la pasantía

Tomando en consideración el planteamiento del proyecto, Barranquilla aparece como una necesidad de estudio debido a su potencial participación como ciudad portuaria en la movilidad de personas durante el siglo XIX y XX. Al presentarse como un puerto marítimo y a la vez fluvial, se revela como una espacialidad clave que permite la entrada, la salida y el establecimiento de colonias extranjeras desde el entendimiento de una conexión externa y una circulación permanente. Como lo ha señalado la historiografía, se trata de una ciudad que gira en esplendor gracias al mar Caribe y al río Magdalena que tiene a su lado, y que, a finales del siglo XIX, gracias a las bonanzas económicas del país y su cercanía a Sabanilla y Puerto Colombia, logra erigirse como una de las principales vías de entrada para el comercio exterior y uno de los puertos fluviales más importantes para la importación y exportación de mercancías hacia y desde Colombia¹¹. En otras palabras, la calidad de doble puerto, a la par de marcar su crecimiento como ciudad y centro regional, permitió establecer comunicación con círculos comerciales más amplios del mercado mundial y la convirtió en foco de atracción o anclaje con un circuito migratorio más amplio.

Luego de una indagación preliminar de aproximadamente 30 trabajos que tienen por objeto de estudio al inmigrante en Barranquilla, se reconoció que esta producción histórica se nutrió de fuentes documentales como los protocolos notariales, la prensa, los diarios de viaje, las crónicas y boletines, donde se entiende que el periodo de 1880 y 1930 como el momento

¹¹ Eduardo Posada Carbó. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. (Bogotá: Fondo Editorial CEREC, 1987)
23

más álgido del proceso migratorio¹². De esta revisión, resalta la notoriedad de la historia económica y empresarial, ya que la primera aparición de los inmigrantes como objeto de estudio más sistematizado se dará desde esta perspectiva. En un interés por ubicar la ciudad en un marco regional más amplio, aparece el reconocimiento de Barranquilla como la ciudad-puerto en crecimiento en la transición de siglo XIX a XX, donde la presencia de los inmigrantes será un determinante en el progreso y prosperidad de la ciudad. En este encuentro, aparecen británicos, alemanes, holandeses, sirio-libaneses, italianos y judíos como sujetos que

¹² Estos trabajos son: Manuel Rodríguez Becerra y Jorge Restrepo Restrepo, “Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900” *Revista Desarrollo Y Sociedad* 1, no 8 (1982); Eduardo Posada Carbó y Louise Fawcett, “árabes y judíos en el desarrollo del Caribe colombiano 1850-1950. *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35, no. 49 (1998); Adelaida Sourdis Nájera, “Los judíos sefardíes en Barranquilla: El caso de Jacob y Ernesto Cortissoz” *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35, no. 49 (1998); Adolfo Meisel Roca y Joaquín Vilorio De La Hoz “Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927” *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35, no. 49 (1998); Adelaida Sourdis Nájera, *El registro oculto: los sefardíes del Caribe en la formación de la nación colombiana, 1813-1886* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia. Colección Germán Arciniegas, 2001); Vittorio Cappelli, “Entre ‘Macondo’ y Barranquilla. Los italianos en la Colombia caribeña. Desde finales del Siglo XIX hasta la Segunda Guerra Mundial”. *Memoria Y Sociedad* 10, no. 20 (2014), 40; Katya Igirio, “El legado de los inmigrantes árabes y judíos al desarrollo económico de la Costa Caribe colombiana y a la conformación de su empresariado entre 1850-2000” *Clio America* 2, no. 4 (2008); Enrique Yidu, Karen Daccarett y Martha Lizcano, *La migración árabe en la construcción cultural del Departamento del Atlántico (1905-2005)*(Barranquilla: Universidad del Norte, 2007); Maria Antonia Peña, “Adolfo Sundheim Lindeman y el triángulo Barranquilla-Bremen-Huelva” *Historia y sociedad*, 17 (2009); Julian Andres Lazaro, “Presencia extranjera en Barranquilla el caso de los alemanes, sus actividades económicas y el final de su influencia en la urbe caribeña, 1930-1941” *Memorias: revista digital de historia y arqueología desde El Caribe* 9, no. 16 (2012); Julian Andres Lazaro, “alemanes en el Caribe colombiano vida cultural y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1930-1942” *HiSTOReLo. Revista de historia regional y local* 12, no. 23 (2020); Julian Andres Lazaro, “Los alemanes en el Caribe colombiano. Migración, sociabilidad y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1919-1945” *Historia Contemporánea* 62 (2020); Odette Yidi, “los árabes en Barranquilla” *Memorias* 17 (2012); Antonino Vidal Ortega, y Giuseppe D'amato Castillo, “Comerciantes italianos en Barranquilla 1905-1919”. *Caribbean Studies* 42, no. 1 (2014); Antonino Vidal Ortega y Giuseppe D'amato Castillo “Los otros, sin patria: italianos en el litoral Caribe de Colombia a comienzos del siglo XX”: *Caravelle* 105 (2015); Tomas Caballero, Luis Navarro, Ricardo Sandoval “Los judíos prestamistas en Barranquilla durante la segunda mitad del siglo XIX: el caso de Don Nicolás Salcedo, José del Carmen Salcedo y Jacob Senior” *Memorias* 22 (2014); Jessille Lopez García “China en Barranquilla” *Memorias* 29 (2016); Massimo Di Ricco “Llenando el vacío: la irrupción de los Colombo-árabes como actores políticos en Barranquilla y la región del Caribe” *Revista de Derecho* 41 (2014); Laura Carolina Moya Guerra, *Migración, negocios y familia: las actividades económicas de los árabes en Barranquilla 1920-1945* (Tesis maestría) Universidad del Norte, 2018; Laura Carolina Moya Guerra, y Antonino Vidal Ortega, “Migración árabe a Barranquilla: el caso de Elías Muvdi” *Anaquel de Estudios Árabes* 32 (2021); Bryan Stiven Meñaca, *Asociacionismo e integración cultural de los árabes en Barranquilla: el caso del Club Alhambra (1945-1964)* (Tesis pregrado) Universidad del Atlántico, 2021; Istvan Jozsef Sliker, *Influencia cultural de la comunidad alemana en Barranquilla (1899-1939)* (Tesis pregrado) Universidad de Cartagena, 2019; Prince Torres, Jennifer Flórez, Rodrigo Miranda y Enrique Melamed “Organizaciones empresariales y procesos de aprendizaje y aculturación de los árabes en la ciudad de Barranquilla” En *Gerencia Empresarial. Una perspectiva integral desde lo público y privado* (Barranquilla, Universidad Simón Bolívar, 2017); Carlos Ignacio Gómez, *Aportes de la inmigración árabe a la cultura de la Costa Norte Colombiana casos de estudio Barranquilla y Lorica. Periodo de 1880 a 1950* (Tesis pregrado) Universidad del Rosario, 2009; Cristobal Padilla “North African migration in the Colombian Caribbean: political and commercial influence in the city of Barranquilla” *Journal of Mediterranean Knowledge* 6, no 1 (2021)

directamente intervienen en la economía de la ciudad y desde las premisas de una historia empresarial, “son los encargados de transformar económicamente a Barranquilla”.

Uno de los trabajos pioneros con este enfoque es el de Manuel Rodríguez Becerra y Jorge Restrepo publicado en 1982, en el cual se defiende que los extranjeros ocuparon una posición de liderazgo en la conducción de las actividades mercantiles del puerto, y su influencia se hizo sentir en todas las dimensiones de la vida de Barranquilla, distinguiendo a la ciudad como “una peculiar amalgama de nacionalidades”¹³. Este análisis, será retomado por otros autores para defender como los inmigrantes, a pesar de no llegar en grandes cantidades como otros países, moldearon de forma significativa la vida económica y social de la ciudad como un grupo empresarial. Demostrando las nacionalidades que tuvieron una significativa apariencia en cuanto a su habilidad de formar élites sociales a partir de una acumulación del capital.

A este trabajo le siguen los estudios en la década de 1990 de Eduardo Posada Carbó, Louise Fawcett¹⁴, así como los de Adolfo Meisel Roca y Joaquín Viloría¹⁵: los primeros analizando a los sirio-libaneses y los segundos enfocados en los alemanes. Posada y Fawcett además de reconocer que los árabes y judíos representaban el grupo más significativo en la ciudad, lo estudian como un proceso de integración exitosa donde dan paso de pequeños comerciantes a grandes empresarios, gracias a que la sociedad barranquillera era atractiva y libre de barreras. Caracterizando así dos elementos fundamentales: oportunidades económicas y movilidad social. Meisel y Viloría, por su parte, caracterizan a los alemanes a partir de las

¹³ Becerra y Restrepo, “*Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900*”, 80

¹⁴ Posada Carbó y Fawcett, “*árabes y judíos en el desarrollo del Caribe colombiano 1850-1950.*”; Eduardo Posada Carbó y Louise Fawcett, “En la tierra de las oportunidades: los sirios-libaneses en Colombia” *Boletín Cultural y Bibliográfico* 29, no. 29 (1992); Louise Fawcett, “libaneses, palestinos y sirios en Colombia” *CERES* 9 (1991)

¹⁵ Meisel Roca y Viloría De La Hoz “*Los alemanes en el Caribe colombiano*”

rutas comerciales entre Alemania y Colombia, mostrando a Barranquilla como punto intermedio para el comercio e ilustrando así desde un caso en particular – Adolfo Held – las facetas de un desarrollo empresarial que responde a expansiones económicas no solo hacia Colombia, sino desde su país de origen: Alemania. De esta manera, los autores ponen a debatir el mito de que el rezago de la región fue producto de la falta de capacidad empresarial de sus élites a través de una presencia de circuitos comerciales alemanes, además de demostrar una notable movilidad y circulación de los inmigrantes.

Esta línea historiográfica asocia rápidamente, en un proceso lineal, que Barranquilla pasó de una “oscuridad provincial” a una “ciudad con espectacular crecimiento económico”; en donde el inmigrante se convirtió en un arma narrativa para darle fundamento a estas premisas. Se tratan de trabajos investigativos que despiertan y consolidan el interés por abordar y rastrear al extranjero; que, si bien se enfatizan en un acercamiento económico y social gracias al abordaje de fuentes que utilizan, están encadenados a una historia regional amplia que permite añadir nuevos interrogantes para seguir abordando al sujeto inmigrante¹⁶. Con el cambio de década, los estudios económicos siguieron siendo de gran relevancia, pero se estaba empezando a abrir caminos que se une con el enfoque étnico y racial, como puede verse en el estudio de Adelaida Sourdis sobre los judíos sefardíes proveniente de las Antillas holandesas, que hacen aparición desde inicios del siglo XIX¹⁷. En 2001, Sourdis marca una clara ruptura con trabajos previos al identificar las circunstancias en la que estos inmigrantes se encontraron al establecerse en Colombia, con el objetivo de estudiar el aporte de esta comunidad en la formación de la nación desde sus trayectorias empresariales, dilucidando su proceso de

¹⁶ Estos trabajos hacen uso de protocolos notariales, boletines industriales y prensa comercial que permiten el acercamiento económico de los extranjeros, en el caso de Eduardo Posada, gracias a sus estudios en el extranjero logra encontrar riqueza en otras fuentes como la literatura de viaje y fondos internacionales. Además, que los propósitos son netamente empresariales, como el caso de Adolfo Meisel.

¹⁷ Sourdis Nájera, “*El registro oculto*”; Sourdis Nájera, “*Los judíos sefardíes en Barranquilla*”.

integración en la sociedad considerándolo tenso, según el contexto. Este abordaje permite entender cómo en el caso de los judíos, a pesar de lograr conformar una élite gracias a su trayectoria económica, se ven en la obligación de adaptarse a un modelo de ciudadano unitario decimonónico de la república conservadora de 1886.

Esto será más evidente con los amplios estudios que se encontrarán sobre la presencia de las colonias árabes en la ciudad, como son los sirios y libaneses. La mayoría de las investigaciones identificadas abordaron estas nacionalidades desde enfoques económicos reconociendo sus vínculos comerciales y su ascenso social; pero en los últimos años se dio un avance sobre el estudio cultural, asociativo y político de esta colonia, partiendo de la premisa de ser la nacionalidad con mas presencia en Barranquilla¹⁸.

Asimismo, los estudios empiezan a establecer conexiones entre la inmigración y procesos históricos de mayor amplitud, asumiendo la hipótesis de que el análisis de los inmigrantes debe partir de un entendimiento del contexto de acogida. Es el caso de Vidal y D'Amato que se embarcan en el proyecto de conectar el rol de los italianos en el universo local de Barranquilla ligando la ciudad a procesos históricos más extensos de carácter nacional e internacional, reconociendo a través de las élites empresariales, que la ciudad era sensible a las coyunturas globales y los cambios que esta acarrea¹⁹. Se puede identificar que en estas investigaciones se abren procesos de acercamiento económico a las comunidades extranjeras desde el reconocimiento del entorno social, étnico y cultural de la sociedad a la que llegaron, pudiendo asumir a qué tuvieron que enfrentarse. Esto mismo se verá con los alemanes con

¹⁸ De los 30 trabajos identificados, 10 se enfocan específicamente en los sirios, libaneses y palestinos. Vale la pena recalcar los trabajos de Moya Guerra, "*Migración, negocios y familia*"; Moya Guerra, y Vidal Ortega, "*Migración árabe a Barranquilla*"; Meñaca, "*Asociacionismo e integración cultural de los árabes en Barranquilla*"

¹⁹ Vidal Ortega, y D'amato Castillo, "*Comerciantes italianos en Barranquilla 1905-1919*"; Vidal Ortega y D'amato Castillo "*Los otros, sin patria*".

Julián Lázaro, ya que el autor examina el desarrollo de esta ‘colonia comerciante’ durante el periodo entre guerras²⁰. Lázaro retoma las dudas dejadas por la historia empresarial, introduciendo elementos de la historia cultural para así abordar las expresiones y espacios creados por los alemanes en la ciudad y en un periodo en el que es tan vigente la conexión con eventos de carácter mundial como es la segunda guerra mundial.

En términos generales se pueden resaltar las siguientes conclusiones de la producción historiográfica sobre la inmigración en Barranquilla: esta resalta por su atractivo de puerto, la existencia de una movilidad social y oferta comercial amplia. En un contexto donde se ve al caribe como un espacio relegado; la Historia saca a relucir al inmigrante como agente de progreso en las principales ciudades de la región como Barranquilla; en este sentido, los análisis de carácter económico se van a vincular a los inmigrantes y sus actividades comerciales a un crecimiento potencial de la ciudad. Aquí es cuando aparecen las nacionalidades ideales para la investigación histórica como aquellas que contaban con un capital significativo y que pudieron invertirlo en la ciudad. Sobresale entonces en este sentido, que la narrativa sea que los inmigrantes contribuyen al desarrollo de industria local que permite el crecimiento de la ciudad, siendo la inmigración importante por su carácter cualitativo y no por lo cuantitativo.

La historiografía de Barranquilla en su proceso de construir alrededor del inmigrante el sentido de progreso y prosperidad en la ciudad, consolida un discurso donde Barranquilla pasó de ser un pequeño pueblo pesquero a una ciudad que ganó jerarquía portuaria; y que, por la gran afluencia de extranjeros, adquirió la fama de una ciudad cosmopolita y abierta. Dotando a la ciudad de características atractivas y significativas para el establecimiento de inmigrantes,

²⁰ Lázaro, “*Presencia extranjera en Barranquilla el caso de los alemanes, sus actividades económicas y el final de su influencia en la urbe caribeña, 1930-1941*”; Lázaro, “*Alemanes en el Caribe colombiano vida cultural y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1930-1942*”; Lázaro, “*Los alemanes en el Caribe colombiano. Migración, sociabilidad y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1919-1945*”.

rompen con la visión de las pocas oleadas de inmigración que habían llegado a Colombia, y establecen una excepción de que el Caribe fue punto atractivo para colonias extranjeras. Esta visión de progreso y prosperidad no solo estuvo anclada a procesos regionales y nacionales de bonanza económica sino a conexiones internacionales de búsqueda de oportunidades y a un circuito migratorio ya existente. En todo caso, los estudios sobre inmigración en Barranquilla siguen bajo un lente predominantemente económico, y no está a la par de la cantidad de inmigrantes que llegaron a la ciudad, al igual que no permite indagar sobre la circulación de estos grupos dentro del mismo territorio. Sin embargo, estos caminos están en construcción gracias a los aportes de Julián Lázaro, Laura Carolina Moya, Massimo di Rocco y en el lugar que se proyecta esta pasantía.

Por último, entre los aspectos más interesantes que salen a la luz, es la caracterización de la ciudad como cosmopolita, abierta, liberal y próspera. Eduardo Posada Carbó la dota de un “aire cosmopolita”²¹ porque en el momento de una bonanza económica y el establecimiento de un comercio regional, Barranquilla era el centro de casas comerciales nacionales con participación extranjera, además de contar con 16 consulados en la ciudad. En ese mismo sentido, Adelaida Sourdis en sus primeros acercamientos a los judíos menciona que la llegada de extranjeros significó la formación de una “ciudad moderna, abierta, descomplicada y alegre, que creció aceleradamente hasta convertirse, en menos de un siglo, en la tercera del país (...) Ingleses, holandeses, alemanes, franceses, daneses y otros contribuyeron con su actividad a construir la nueva nación que se formaba, inspirada por los ideales de libertad, igualdad y progreso”²² dándole el título de “ciudad fenicia”²³. Al igual que Vittorio Capelli cuando ubica el aporte de la comunidad italiana en términos de una visible contribución al crecimiento

²¹ Posada Carbó, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, 29

²² Sourdis, *Los judíos sefardíes en Barranquilla*, 31

²³ Adelaida Sourdis, “‘La ciudad fenicia’ formación de Barranquilla durante el siglo XIX”. *Memoria* 2 (1996)

económico y a la modernización del territorio caribeño reconociendo a Barranquilla como una especie de zona franca transcultural donde los italianos aportaron económica y culturalmente²⁴.

En 1875, en un censo publicado por el periódico El Promotor de Barranquilla, entre los extranjeros que se encontraban en la ciudad se clasificaban 67 holandeses, 46 venezolanos, 36 cubanos, 33 ingleses, 31 norteamericanos, 31 franceses, 26 alemanes, 23 italianos, 5 suizos y 5 de otras nacionalidades (español, peruano, dominicano, portugués y haitiano)²⁵. Con esto presente, hay una desproporción entre los estudios publicados y las diferentes nacionalidades presentes. De los textos identificados, solo seis colonias fueron centro de estudio: 10 trabajos sobre árabes, 8 sobre alemanes, 5 de judíos provenientes de las Antillas holandesas, 3 de italianos y 1 de chinos. Los ingleses y norteamericanos son mencionadas con notoriedad, pero los venezolanos, cubanos, dominicanos y haitianos siguen siendo un interrogante por resolver. Teniendo esto en cuenta, Barranquilla como una ciudad cosmopolita y de gran variedad de nacionalidades, ¿Qué motivo a estas personas llegar y cómo llegaron? ¿Qué tanto fueron aceptados los inmigrantes? Es una respuesta que muy pocas veces se ha procurado responder en la producción historiográfica barranquillera, que apenas está planteando salir de la perspectiva socioeconómica.

En este sentido, en contestación a estas metodologías resulta importante abordar al inmigrante desde el reconocimiento de que la movilidad está presente por la oportunidad de ser, hacer y tener. La llegada, establecimiento y circulación de inmigrantes a Barranquilla contará con procesos de asimilación y aceptación, vinculados a discursos más amplios de carácter nacional que estaban colgando de una elite política inspirada en ideales de progreso

²⁴ Cappelli “Entre ‘Macondo’ y Barranquilla.”, 25

²⁵ Rodríguez Becerra y Restrepo Restrepo, “Los empresarios extranjeros de Barranquilla”, 94

extranjero y la idea de modernización económica²⁶. En la búsqueda de fuentes documentales se busca identificar la participación de los inmigrantes en la construcción la ciudad como un verdadero centro comercial regional, sin dejar de lado las dinámicas sociales en las que se veían envueltos y los procesos laborales a los que se conectaron, para sí, historizar los vínculos sociales, económicos y raciales durante el periodo de estudio. Luego de la identificación de un notorio vacío historiográfico con respecto a las nacionalidades abordadas y los enfoques trabajados, la relevancia de esta pasantía será ver cómo los inmigrantes de distintas nacionalidades se insertan en dinámicas propias de la sociedad de acogida desde el entendimiento de un circuito migratorio. Reconociendo que la temporalidad trabajada en esta pasantía enfrenta los intentos de construcción del Canal de Panamá en 1888, la inauguración del ferrocarril de Bolívar en 1871 entre Sabanilla y Barranquilla y la construcción del muelle de Puerto Colombia en 1893, como proyectos que reconocen el caribe colombiano como una zona activa para la movilidad y la actividad económica.

4.2 Objetivos Trazados

Desde el planteamiento del plan de trabajo de la pasantía, el siguiente trabajo se encuentra vinculado al tercer objetivo del proyecto de investigación “reconstruir las implicaciones económicas, raciales y sociales que tuvo la vinculación de territorios colombianos al circuito migratorio del Gran Caribe”.

²⁶ Frédéric Martínez, “Apogeo Y Decadencia Del Ideal De La inmigración Europea En Colombia, Siglo XIX” *Boletín Cultural Y Bibliográfico* 34 n°44 (1997), 3; y Frédéric Martínez, *El nacionalismo cosmopolita. La referencia europea en la construcción nacional en Colombia, 1845-1900* (Bogotá: Banco de la República, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001)

4.2.1 Objetivo general

- Identificar a Barranquilla dentro del contexto del circuito migratorio mediante el estudio de las condiciones geográficas, económicas, migratorias y políticas que favorecieron su conexión con el mundo y el Gran Caribe en particular.

4.2.1 Objetivos específicos

- Identificar el doble propósito de Barranquilla como puerto fluvial y marítimo a finales del siglo XIX que permitió la circulación de personas y mercancías.
- Rastrear los itinerarios de viaje publicados en la prensa local de Barranquilla e identificar sus rutas de circulación.
- Identificar inmigrantes y sus diversas actividades en la ciudad de Barranquilla.
- Distinguir debates sobre el desarrollo industrial y vial a nivel regional y nacional en el avance y expansión de proyectos de infraestructura urbana y vial.

4.3 Proceso metodológico empleado

Teniendo en cuenta los objetivos y metodologías propuestas desde el proyecto de “La migración antillana: Colombia y los migrantes caribeños en tiempos de la United Fruit Company (1899-1945)”, la presente pasantía se dividió en dos tareas, una primera se enfocó en la recolección y clasificación de datos de fuente primaria que la prensa de Barranquilla revisada proporcionó para reconstruir un acercamiento a las implicaciones económicas, raciales y sociales que tuvo la vinculación de Colombia al circuito migratorio del Gran Caribe. En este proceso, se hizo una categorización siguiendo las variables de análisis empleadas por el proyecto de investigación, y construyendo una base de datos que permite organizar los registros por nacionalidades, proyectos para desarrollo de infraestructura vial y urbana (ferrocarriles, telégrafos, acueductos, entre otros), además de descriptores de análisis. La segunda tarea fue realizar un análisis cualitativo de los registros a partir del concepto de *circulación* central para

el proyecto, haciendo un acercamiento de cómo Colombia participó en el circuito del Gran Caribe durante 1880 a 1899 gracias a Barranquilla.

De esta manera, se sustenta una información que ayudaría a entender a Barranquilla, en su calidad de centro regional y portuario, dentro de las redes migratorias que empiezan a construirse desde finales del siglo XIX. A continuación, se hará una descripción de las actividades que fueron realizadas durante el tiempo de la pasantía para luego pasar al informe técnico, a los resultados cuantitativos de la investigación; y de último el informe reflexivo, con el análisis de la fuente.

4.4 Descripción de las actividades realizadas

4.4.1 Incorporación en el proyecto

A la par de la revisión de fuente, hubo una participación activa en las sesiones semanales del semillero Distantes y Distintos. Siendo estas supervisadas por la profesora Ana Milena Rhenals, se discutió a fondo el planteamiento del problema del proyecto y los marcos teóricos en los que se encontraba inscrito para que la revisión de la prensa pudiera dar mejores resultados y se identificara con facilidad los objetivos del proyecto en la fuente. En este proceso, se realizó una revisión bibliográfica sobre la producción de trabajos historiográficos en Colombia respecto al tema de la inmigración, para identificar vacíos y propuestas de análisis que ayudarían a direccionar esta pasantía. Esta revisión se hizo en base al trabajo de investigación de compañeros en el semillero, los cuales se habían previsto en hacer un balance historiográfico para el proyecto²⁷.

²⁷ Este trabajo resultó en un proyecto de grado. Juan Sebastian Aguilar y Cristian Torres, "Personajes de relieve en inventarios nacionales: Revisión historiográfica sobre inmigrantes en Colombia (1988-1999)". Tesis pregrado, Universidad Industrial de Santander, 2023.

De igual forma, en el marco de las actividades del semillero se realizaron una serie de talleres con investigadores invitados: el profesor Francisco Flórez Bolívar de la Universidad de Cartagena realizó un conversatorio sobre el rastreo de fuentes documentales en el Caribe. Esta charla sirvió de apoyo para el anclaje de la búsqueda de prensa con el proyecto, porque con la ayuda del profesor, se identificó la jerarquía portuaria de Barranquilla como punto central del análisis para analizar a los inmigrantes a finales del siglo XIX, y la oportunidad de historizar estas rutas de circulación a través de la prensa. Luego, con la candidata a doctora Laura Moya-Guerra de la Rutgers University se realizó una charla sobre los chinos y árabes en el Caribe colombiano, haciendo una mención importante de la llegada de inmigrantes a través de Puerto Colombia y la importancia de triangular la fuente. Con esta actividad Barranquilla se vio desde la oportunidad de formular preguntas problemas que se replanteen los roles y discusiones entorno a los inmigrantes, desde sus puntos de llega, sus actividades y el tipo de discusiones que giran alrededor de ellos. Por último, se realizó un taller sobre escritura creativa con el profesor George Palacios de la Universidad de Clemson, para unir procesos literarios y científicos para la divulgación de trabajos investigativos. Este taller sirvió de apoyo para guiar las formas de escritura para lograr un texto comprensible.

4.4.2 Identificación e incursión de la fuente

La selección de la fuente fue asignada por orientación de la pasantía. Desde el propósito de identificar las discusiones sobre la inmigración y sus procesos de circulación, se mencionó la importancia que había adquirido la prensa para la construcción y difusión de discursos oficiales y de opinión, así como noticias y anuncios importantes. Para esto fue necesario la búsqueda de la fuente documental en la Hemeroteca Digital del Banco de la República y el repositorio digital de la Biblioteca Nacional. En este proceso, se encontraron 11 periódicos publicados en Barranquilla, por imprentas locales durante la temporalidad seleccionada: *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla; La Prensa Libre: comercio,*

ciencias, política, industrias, literatura (1881-1884); La hoja noticiosa; El Eventual: literatura, ciencias, noticias; La industria; El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla; La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades; La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura; Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios; El Clamor y El Verbo Rojo: semanario liberal.

La selección de varios periódicos responde - además de conseguir una lectura más amplia - a la necesidad de suplir la evidente fragmentación de la fuente que no permite seguir una serialidad. En un primer momento, la pasantía se había planteado desde la temporalidad de 1890-1900; sin embargo, debido a la limitación que presentó la fuente en su primera identificación, la temporalidad se amplió hasta la década de 1880. Al no tener una lectura serial, el periodo de estudio se clasificó como misceláneo desde el uso de la fuente, ya que se realizó la lectura de un conjunto de periódicos que eran de tendencia literaria, comercial y política, con distintos periodos de publicación, frecuencias irregulares y objetivos misionales diversos.

4.4.3 Límites del acopio de la información

Teniendo en cuenta que el principal interés del proyecto es reconocer a Colombia en el circuito migratorio del Gran Caribe, desde el planteamiento de la pasantía se discutió que a cada estudiante se le asignaría una espacialidad que estuviera incluida en este circuito de movilidad, seleccionando de esta forma una recolección de datos a nivel local. Esto se hizo desde una perspectiva más amplia en buscar varias nacionalidades de inmigrantes para tener una visión comparativa sobre las transformaciones de aceptación e incidencia en el contexto regional. Con estos límites, la búsqueda en la prensa se hizo en torno a la construcción de vías, proyectos y debates de leyes sobre el desarrollo industrial y vial, rutas a vapor, nombres

extranjeros, actividades comerciales y proyectos de inversión, contratación de mano de obra, control portuario y discursos de aceptación o rechazo.

4.4.4 Construcción de la base de datos

Como el periodo a trabajar fue identificado como misceláneo, el primer paso para la pasantía consistía en la construcción de una base de datos en la que se ubicó la prensa por sus repositorios, periodos y frecuencia de publicación, tendencias políticas, directores, números disponibles y revisados, además de sus links de acceso (Imagen 1: prensa revisada, ubicada en la página 35). Este ejercicio se hizo pensando en la oportunidad de facilitar el proceso de fichaje, teniendo en cuenta los distintos enfoques de la prensa en la época. Luego de esta identificación, se empezó la respectiva revisión de fuente, donde las fichas fueron realizadas en documentos de Word diferenciados por cada prensa, haciendo uso de la primera base de datos (Imagen 2: clasificación de la fuente y ejemplo de ficha, ubicada en la página 36) y la estructura estipulada por el proyecto de investigación. Con esto, se fue construyendo una base de datos de todas las fichas disponibles, en el que se le fue agregando descriptores y enfoques de discusión a las categorías, dejando en claro cuales mencionan directamente alguna nacionalidad o cuales mencionan proyectos de inversión económica, esto fue pensado para poner en diálogo todas las fichas disponibles (Imagen 3: inventario fichaje, ubicada en la página 37).

Carpetas

↑ Nombre ▾ ⋮

01_Porvenir de Barr... ⋮ 02_La Patria ⋮ 03_El Liberal ⋮ 04_El Promotor ⋮ 05_Verbo Rojo ⋮ 06_El Clamor ⋮

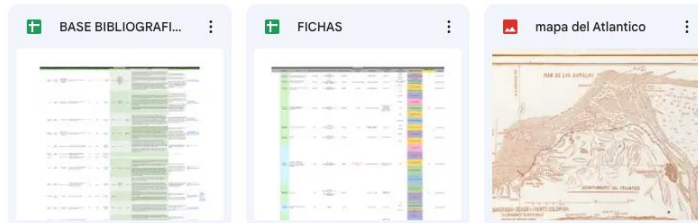
07_La Verdad ⋮ 08_La Industria ⋮ 09_El Eventual ⋮ 10_Prensa_Libre ⋮ 11_Hoja_Noticiosa ⋮

Archivos

+ BASE BIBLIOGRAFI... ⋮

+ FICHAS ⋮

mapa del Atlantico ⋮




CATEGORÍA: Movilidad		N° DE FICHA: 024	
NOMBRE PERIÓDICO: El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla		CIUDAD: Barranquilla	
TÍTULO: Portobelillo		FONDO: BANREP	
AUTOR: N/A		SECCIÓN: Prensa	PÁGINA: 2
FECHA: 11 junio de 1881	SERIE II /AÑO XI	NÚMERO: 535	
			
OBSERVACIONES:			
<p>A pesar de que hay una cinta cortando la noticia se puede transcribir lo siguiente: "Esta prolongación es, no solo necesaria, sino urgente, porque el <u>comercio</u> sufre demasiado en el presente <u>estado</u> de las cosas, a consecuencia del <u>gran</u> desarrollo de las importaciones <u>por</u> Barranquilla, que ha excedido <u>temente</u> todos los cálculos. Un nuevo almacén se está <u>construyendo</u> a toda prisa y se <u>organiza un</u> servicio de reconocimiento <u>más efectivo</u> por el aumento de brazos; <u>pero los</u> principales inconvenientes no quedarán allanados sin la <u>prolongación del</u> ferrocarril, que hará innecesario el <u>costoso</u>, tardío i complicado <u>- de los</u> remolcadores."</p> <p>Se está comentando sobre la urgencia de la ampliación de la línea del ferrocarril de Bolívar hasta Panamá, por motivo del incremento de las importaciones en la ciudad de Barranquilla. Con esta ampliación se busca aliviar las cargas del puerto. No es suficiente con nuevos almacenes y trabajadores, también se necesita el camino del ferrocarril.</p> <p>Se puede hablar de un crecimiento exponencial en el comercio, donde Barranquilla es un punto central de este movimiento.</p>			

Imagen 2 Captura de pantalla clasificación de la fuente y ejemplo de ficha

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
COD	CATEGORIA	FECHA			PERIODICO	TITULO	AUTOR	TIPO DE PUBLICACIÓN	DESCRIPTOR	ENFOQUE DE DISCUSIÓN	PROYECTO EN DISCUSIÓN	¿EL FRAGMENTO MENCIONA ALGUNA NACIONALIDAD?		OBSERVACION	UBICACIÓN (# página en el catalogo de fichas)
		día	mes	año								si	no	cual	
000	Actividades economicas	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	N/T	N/A	Gacetilla	Comerciantes	-		NO	-	Nicolas Salcedo, aparece de nuevo en la ficha 003 del mismo periodico. Por fuente secundaria se sabe que es de Curazao Productos de importación. Comercio de alimentos. Está vendiendo un Bonfo de Campano, y vinos. Ubicación: Calle real	10
001	Movilidad	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	Necesidad de abrir las bocas de ceniza	N/A	Proyectos de infraestructura	Comercial	BOCAS DE CENIZA	-	-	-	Conectarlo con la ficha 024 en cuanto trabaja la importancia comercial que está adquiriendo Barranquilla.	3
002	Actividades economicas	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	Relojeria Suiza	U. Vuilleumier	Anuncios	Artesanos	-		SI	Suizo	Comercio de moda, se trata de productos de lujo, relojes y joyas	5
003	Sociabilidades	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	N/T	N/A	Gacetilla	Beneficiencia	Aceptación/ integración social	TEMPLO SAN NICOLAS	NO	-	En relacion con la ficha 000, establece relaciones con locales a partir de donaciones para el templo de la ciudad. Por fuente secundaria se reconoce a Salcedo como Judio	6
004	Actividades economicas	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	N/T	Flohr Price & C ^a	Gacetilla	Comerciantes	-		NO	-	Productos de importación. Comercio de maquinas (para desgranar maiz y coser, maeca Superb, Domestic, Singer). Compañia Flohr Price , comercio de maquinas singer y ropa aparece con recurrencia en varios periodicos. Por fuente secundaria se sabe que es de Alemania	6
005	Actividades economicas	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	José Giacometto "La Fama"	N/A	Anuncios	Comerciantes	-		NO	-	Productos de importación. Comercio de vinos y comida. José Giacometto venta de vinos importados. Se presume Italiano	7
006	Discurso de opinión pública	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	N/T	N/A	Recortes	Eugenesia	orden publico	HIGIENE	NO	-	Se discute sobre la holgazanería, aparece el termino "paisano"	8
007	Discurso de opinión pública	12	7	1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	N/T	N/A	Recortes	Eugenesia	orden publico	HIGIENE	NO	-	se puede relacionar con la ficha 006 en que discuten sobre una preocupacion social sobre como la presencia de "vagos"	10
008	Discurso de opinión pública	1	6	1899	La Patria: : revista semanal de política, ciencias y literatura	Las Nuevas Tendencias	N/A		Nacionalismo	Hispanoamericano/ defensa cultural		-	-	Esta noticia es un año luego de la independencia de Cuba, y se enfoca mucho en la defensa de un pueblo hispanoamericano a partir de la llamada " raza latina ", en contra de la influencia anglosajona impulsada por los yankees. ¿SE PODRIA DISCUTIR UN PANAMERICANISMO ? Se puede conectar con las fichas de La Verdad	12

Imagen 3 Captura la pantalla inventario del fichaje

5. Informe técnico de los resultados

En el contexto de una sociedad moderna, la imprenta desempeñó un rol importante para la consolidación de un espacio de difusión, debate y confrontación en la esfera pública. Para la época, esto representaba un lugar de diversas discusiones e influencias sobre el desarrollo de una opinión, que, en el contexto político, posibilitó el desarrollo y divulgación de conocimiento. Para el historiador, esto significa un jardín de posibilidades para el análisis histórico. Dependiendo de la periodicidad de esta fuente, la prensa permite la indagación en el tiempo y el contexto histórico como un acontecer político, social, económico y cultural desde escalas locales, regionales y nacionales²⁸. Entonces, un medio que tuvo como fin último informar en su época, se vuelve con el tiempo, en una capsula del pasado que, a los ojos de la investigación histórica, permite indagar en la realidad e imaginario colectivo de la sociedad.

Según Sergio Paolo Solano, con el triunfo de la república hubo un aumento en las imprentas durante el siglo XIX de la región Caribe, y para el caso de Barranquilla, la ciudad contó con 993 publicaciones de periódicos²⁹. Tras una revisión en el repositorio digital de la Biblioteca Nacional y la Hemeroteca digital del Banco de la República se encontraron 11 periódicos publicados en Barranquilla, con imprentas locales, durante la temporalidad seleccionada: *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* (1871-1907); *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura* (1881-1884); *La Hoja Noticiosa* (1882); *El Eventual: literatura, ciencias, noticias* (1890); *La Industria* (1892); *El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla* (1894-1916); *La Verdad: semanario de información, política*

²⁸ Aurora Terán Fuentes. “La prensa como fuente histórica: el imaginario del siglo XIX con relación al progreso, la instrucción y la vulgarización de la ciencia” *Caleidoscopio - Revista Semestral De Ciencias Sociales Y Humanidades*, 17 num 30 (2014)

²⁹ Sergio Paolo Solano de las Aguas. “Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe Colombiano, 1850-1930” *Revista Palabra, palabra que obra* 9 (2014)

exterior, literatura, comercio, industrias y variedades (1895); *La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura* (1896-1899); *Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios*(1897-1898); *El Clamor* (1899) y *El Verbo Rojo: semanario liberal* (1899). Entendiendo la prensa como un espacio para la opinión pública, la orientación de estas publicaciones se abrió para la discusión y promoción de la ciudad, sus negocios, sus proyectos de infraestructura, sus asuntos políticos y de interés para la ciudadanía. Muchos de estos periódicos tuvieron vidas fugaces mientras que otros lograron tener periodos de publicación amplios; sin embargo, en la actualidad se encuentra un total de 29 números disponibles para su revisión, de los cuales, lamentablemente posee grandes vacíos debido a que no se encuentran todos los años y meses.

Tabla 1
Numero de periódicos disponibles por años (1880-1899)

Años	Números disponibles para consulta
1880	0
1881	1
1882	13
1883	0
1884	0
1885	0
1886	0
1887	0
1888	0
1889	0
1890	1
1891	0
1892	4
1893	0
1894	0
1895	4
1896	1
1897	1
1898	1
1899	3

Durante la década de los ochenta, los únicos años con registro son 1881 (1 número disponible con un total de 20 fichas) y 1882 (de 13 números, se encontró en 11 de ellos 81

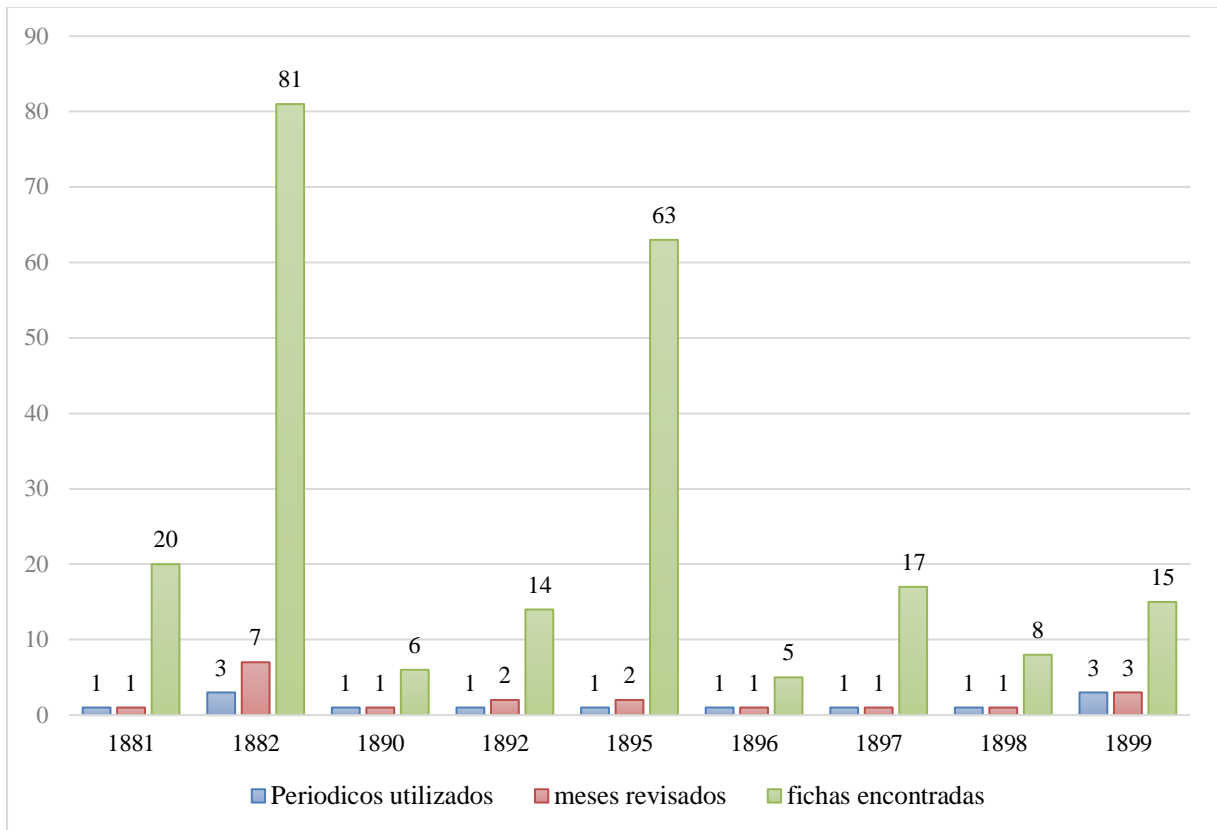
fichas) con los periódicos de *El Promotor*, *La Prensa Libre* y *la Hoja Noticiosa*. Para los años siguientes no se encuentran publicaciones disponibles sino hasta 1890. En esta década aparecen los periódicos del *Eventual* (1890), *La Industria* (1892), *La Verdad* (1895), *El Liberal* (1896), *El Porvenir* (1898), *La Patria* (1899), *El Verbo Rojo* (1899) y *El Clamor* (1899); y no se encuentran vacíos tan amplios como en los años anteriores, ya que los únicos sin números disponibles son 1891, 1893 y 1894. En términos generales, se revisaron nueve años dentro de la temporalidad de 1880 – 1900 durante los meses de junio para 1881, enero, marzo, abril, junio, julio, agosto y diciembre para 1882, junio para 1890, marzo y abril para 1892, noviembre y diciembre para 1895, junio para 1896, septiembre para 1897, julio para 1898 y junio, julio, septiembre para 1899 (Véase Tabla 2). Esto en total, corresponde a 229 fichas que aportan a los intereses del proyecto (Véase figura 1 en pagina 41).

Tabla 2
Numero de fichas por mes y año (1880-1899)

Años	Meses	Cantidad de fichas
1881	Junio	20
	Enero	23
	Marzo	6
	Abril	8
1882	Junio	7
	Julio	18
	Agosto	3
	Diciembre	16
1890	Junio	6
1892	Marzo	6
	Abril	8
1895	Noviembre	51
	Diciembre	12
1896	Junio	5
1897	Septiembre	17
1898	Julio	8
	Junio	2
	Julio	2
1899	Septiembre	11

Figura 1

Numero de periódicos y fichas por año (1880-1899)



Para la revisión de la fuente fue importante caracterizar los tipos de publicación de las distintas prensas seleccionadas en cuanto a las frecuencias de publicación, sus imprentas, las tendencias políticas y sus editores. La cantidad de registros se ve reflejada en estos elementos, diferenciando cada prensa en sus publicaciones. En el caso de las frecuencias, de los 11 periódicos y sus 19 meses revisados, se puede destacar que la mayoría contó con una publicación semanal o irregular, mientras que en minoría se presentaban publicaciones de tipo diario y mensual (Véase tabla 3 en página 42).

Tabla 3*Frecuencia de publicación en la prensa revisada*

Frecuencia de publicación	Periódicos
Irregular	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios
	La Industria
Semanal	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura
	La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura
	El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla
	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla
	El Verbo Rojo: semanario liberal
	El Clamor
	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades
Mensual	El Eventual: literatura, ciencias, noticias
Diario	La Hoja Noticiosa

Según Sergio Paolo Solano, la imprenta representó un “escenario connatural”³⁰ de la política moderna, logrando ampliar una sociabilidad cultural y política. En este contexto, la tipografía se convierte en un oficio artesanal con altas connotaciones culturales para la ciudad. Para Barranquilla, con esta revisión se identificaron seis imprentas y tipografías: la Imprenta Popular, la Tipografía de Antonio J. Márquez, la Imprenta El Comercio, la Imprenta Los Andes, la Tipografía G. Schoonewolff y la Imprenta Americana. Entre estas, la Imprenta El Comercio es la que más aparece nombrada ya que había reproducido cinco, de los 11 periódicos revisados.

En cuanto a los tipos de publicación, los periódicos se encuentran divididos entre los comerciales, políticos y literarios, de este último solo había uno, siendo la mayoría de la prensa de corte político publicados por la Imprenta El Comercio, la Tipografía G. Schoonewolff y la

³⁰ Solano, “*Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe Colombiano, 1850-1930*”, 126

Tipografía de Antonio J. Márquez. Así, las tendencias políticas a las que se encuentran inscritos estos periódicos fueron un conservador nacionalista, cuatro liberales y uno, el periódico *La Verdad*, estuvo inscrito al Partido Revolucionario Cubano en el marco de la independencia de Cuba en 1895, ya que desde sus inicios se identificó como un periódico netamente cubano e interesado por discutir problemáticas cubanas. Por otro lado, para la prensa comercial, a pesar de encontrar discusiones políticas en ella, por su naturaleza no tenían un elemento político tan explícito o una vinculación partidista, la mayoría de ellas se encuentran publicadas por la Imprenta de los Andes y la Imprenta Popular.

Tabla 4

Tendencias políticas en la prensa revisada

Tendencia política	Periódicos
Conservador Nacionalista	La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura
Liberal	El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla
	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla
	El Verbo Rojo: semanario liberal
	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura
	La Hoja Noticiosa
Partido Revolucionario Cubano	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades
Prensa de tipo comercial y literario	La Industria
	El Eventual: literatura, ciencias, noticias
	El Clamor
	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios

Por último, cabe resaltar que, al estar digitalizadas estas publicaciones, su estado de conservación se encuentra óptimo para la revisión y lectura, facilitando el proceso de recopilación. En limitados casos se encontró números rotos y pegados con cinta, ocultando la información en ciertos fragmentos. También había casos donde la tinta se encontraba corrida o

se habían utilizado plumas para hacer apuntes. A pesar de esto, su acceso no fue de gran dificultad y su revisión se hizo sin ningún contratiempo.

La información de la fuente y los registros encontrados en ella se encuentra de manera más completa en la tabla 5, ubicada en la página 45. De los 29 números revisados, esta tabla reúne la información los 25 números que fueron fichados para la pasantía; dejando en claro los repositorios en los que se encuentran, sus nombres, periodos, tipos y frecuencias de publicación, imprenta, tendencias políticas y editores. De igual forma, se deja en claro la cantidad de fichas que se sacaron de cada fecha.

Tabla 5
Prensa revisada (1880-1899)

Repositorio	Nombre de prensa	Periodo de publicación	Frecuencia de publicación	Imprenta	Tipo de publicación	Tendencia política	Director/editor	Números revisados			Cantidad de fichas
								D	M	A	
Banco de la Republica	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	1871-1907	Semanal	Imprenta Los Andes	Comercial	Liberal	Domingo González Rubio	11	6	1881	20
Banco de la Republica	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	1881-1884	Irregular	Imprenta El Comercio	Político	Liberal Independiente	Juan M. Huyke y José del C. Varela	19	1	1882	23
								31	3	1882	6
								5	4	1882	3
								14	4	1882	3
Banco de la Republica	La Hoja Noticiosa	1882	Diario	Imprenta El Comercio	Político	Liberal	Jorge N. Abello, José del C. Varela y José Gregorio Abello	18	4	1882	2
								9	6	1882	7
Banco de la Republica	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	1871-1908	Semanal	Imprenta Los Andes	Comercial	Liberal	Domingo González Rubio	15	7	1882	16
Banco de la Republica	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	1881-1888	Irregular	Imprenta El Comercio	Político	Liberal Independiente	Juan M. Huyke y José del C. Varela	23	7	1882	2
Banco de la Republica	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	1881-1889	Irregular	Imprenta El Comercio	Político	Liberal Independiente	Juan M. Huyke y José del C. Varela	11	8	1882	1
Banco de la Republica	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	1881-1890	Irregular	Imprenta El Comercio	Político	Liberal Independiente	Juan M. Huyke y José del C. Varela	25	8	1882	2

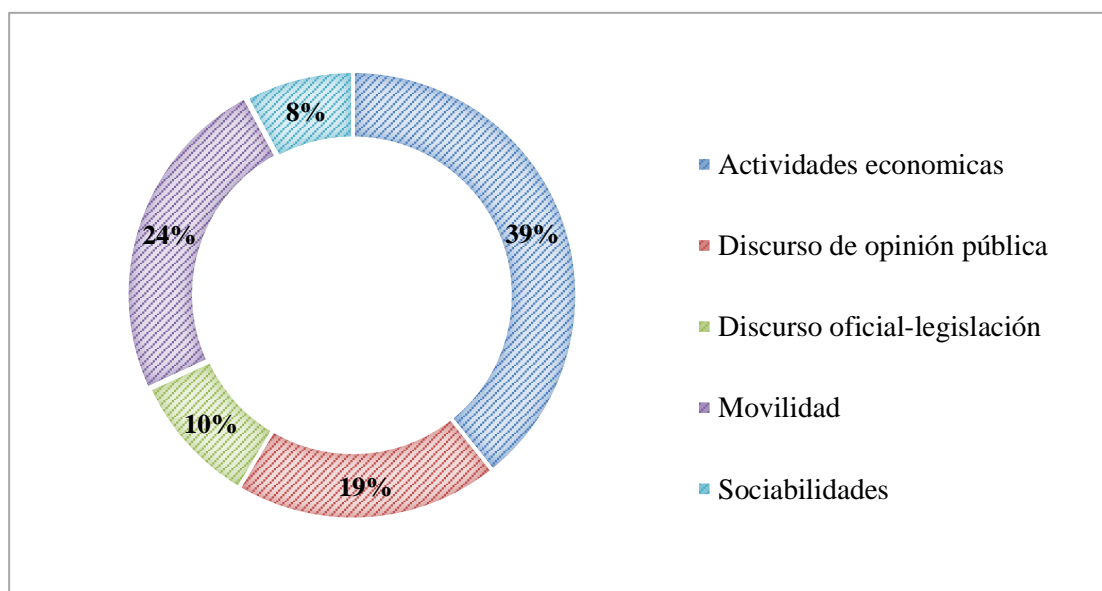
Banco de la Republica	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	1871-1909	Semanal	Imprenta Los Andes	Comercial	Liberal	Domingo González Rubio	30	12	1882	16
Biblioteca Nacional	El Eventual: literatura, ciencias, noticias	1890	Mensual	N/A	Literario	N/A	Ramón Urueta	1	6	1890	6
Banco de la Republica	La Industria	1892	Irregular	Imprenta Los Andes	Comercial	N/A	Francisco J. Cisneros	30	3	1892	6
								18	4	1892	8
Biblioteca Nacional	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades	1895	Semanao	Barranquilla: Tipografía G. Schoonewolff Jr.	Político	Partido Revolucionario Cubano	Carlos Manuel Quintana	14	11	1895	18
								23	11	1895	22
								27	11	1895	11
								8	12	1895	12
Banco de la Republica	El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla	1894-1916	Semanal	Imprenta el comercio	Político	Liberal	Julio A. Vengoechea	18	6	1896	5
Banco de la Republica	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	1871-1910	Semanal	Imprenta Los Andes	Comercial	Liberal	Domingo González Rubio	11	9	1897	17
Banco de la Republica	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	1897-1898	irregular	Imprenta popular	Comercial	N/A	Miguel Noriega J	12	7	1898	8
Banco de la Republica	La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura	1896-1899	Semanal	Tipografía de Antonio J. Márquez	Político	Conservador Nacionalista	Antonio José Márquez	1	6	1899	2
Banco de la Republica	El Verbo Rojo: semanario liberal	1899	Semanal	Tipografía El Comercio	Político	Liberal	Fernando E. Baena y Pablo J. del Real	29	7	1899	2
Banco de la Republica	El Clamor	1899	Semanal	Tipografía El Comercio	Comercial	N/A	Juan M. Vergara	27	9	1899	11

5.1 Categorías estudiadas

Dejando en claro el tipo de prensa que se encontraba disponible, su revisión inició desde el entendimiento de distintos tipos de publicaciones y periodos de tiempo. Para ello, fue necesario crear categorías de análisis que permitieran estructurar la información según los ejes de análisis que buscaba el proyecto, en cuanto a las variables que permiten ver al sujeto migrante en movilidad. Teniendo esto en cuenta, a partir de una primera revisión se delimitaron cinco categorías de análisis: actividades económicas, movilidad, discurso de opinión pública, discurso oficial-legislación y sociabilidades. Con esta delimitación más general, se permitió una comparación y contraste entre los distintos momentos y situaciones en que el inmigrante aparece en la prensa de Barranquilla; así, por ejemplo, una categoría de movilidad podría entrar en relación con una de sociabilidades. Para que esto fuera posible, después de definir las categorías, durante la etapa de fichaje se establecieron descriptores que facilitarían la comunicación entre las diversas categorías contribuyendo así al proceso analítico.

Figura 2

Porcentaje de fichas por categorías de análisis



De las 229 fichas, 90 hacen parte de “actividades económicas”, representando el 39% del total, un segundo lugar lo abarca “movilidad” con el 24%, significando 54 fichas. Para los discursos, el de opinión pública cuenta con 45 fichas, mientras el oficial tiene 22, siendo 19% y 10% respectivamente. En menor cantidad se encuentran “sociabilidades” con 18 fichas correspondientes al 8% del total. Esta repartición puede ser comprendida desde la tendencia comercial y política que tenían estas publicaciones, al igual que en la abundancia de los estudios socioeconómicos en la historiografía de inmigración en Barranquilla. Sin embargo, así como se mencionó con anterioridad, a pesar de ser el enfoque más trabajado, no se ha problematizado a profundidad. Con esto en mente, se enfrentó la fuente con nuevos interrogantes, para darle sentido a la segunda categoría con más fichas: movilidad.

Para justificar el establecimiento de dichas categorías fue importante preguntarse por las formas en que estos grupos de individuos se habían insertado en el país receptor; por lo tanto, fue un punto de partida plantearse: ¿Como llegaron los inmigrantes a Barranquilla? ¿Se quedaron o se establecieron en otros lugares? ¿Qué actividades hacían los inmigrantes? y ¿Cómo eran vistos en la ciudad? Sólo así se permitió abordar la prensa más allá de una búsqueda de nombres y apellidos, y en cambio, se planteó una búsqueda de procesos socioculturales que permitieran ver a estos sujetos en su constante interacción entre el asentamiento y la movilidad. De esta forma, el inmigrante fue comprendido como un sujeto complejo, con distintas formas de relacionarse y expresarse, y que no solo se clasifica por la actividad comercial que realicen.

Ana Milena Rhenals en su libro *Más allá de la austeridad*, desarrolló la idea de la importancia de caracterizar el tipo de actividades que habían realizado los inmigrantes en Colombia a través de una revisión historiográfica de las visiones tradicionales sobre los flujos migratorios en el país. Si bien el interés por estudiar estos grupos apareció originalmente desde

el lente de la historia empresarial, la profesora Rhenals resalta la importancia de conectar el estudio de los procesos económicos con los elementos culturales y políticos que finalmente hicieron reflejar el proceso de integración - o rechazo – social³¹. Así, a la hora de revisar la prensa resulta importante identificar esos procesos de articulación social, política y cultural desde el uso de categorías de análisis que permiten diferenciar y clasificar los registros.

Teniendo esto en cuenta, las categorías en esta pasantía se plantearon en un primer momento desde las actividades económicas, donde puede reconocer un primer momento de integración con el contexto. Sin embargo, los inmigrantes no se pueden quedar solo como comerciantes; mientras estos personajes comercian y trabajan se insertan socialmente, y es así como aparecen categorías como “discurso de opinión pública”, “discurso oficial-legislación” y “sociabilidades” para reconocer momentos en los que los inmigrantes son objeto de discusión en la sociedad y las relaciones sociales que establecen en la ciudad. Es entonces, que con el diálogo de estas cuatro categorías se logra interconectar esas implicaciones políticas, culturales y sociales en las que el inmigrante se encuentra inmerso. En esta interconexión aparece ampliamente la categoría de “movilidad”, central para el análisis del proyecto de investigación, pues se intenta responder: ¿Cómo llegaron? ¿Qué los motivó a llegar? ¿Qué los motivó a quedarse? ¿Cómo se siguieron moviendo?

Vale la pena recalcar que, por la naturaleza del proyecto de investigación, estas categorías a la par de rastrear a los sujetos migrantes en la ciudad, se propuso identificar los proyectos en los cuales había alguna posibilidad de anclaje para los inmigrantes. Por lo tanto, en el fichaje se agregó una casilla para distinguir dentro de los registros los proyectos de

³¹ Ana Milena Rhenals Doria, *Más Allá de La Austeridad La Historia No Contada de Los Inmigrantes Sirio-libaneses En Colombia (1880-1930)* (Bucaramanga: Editorial UIS, Universidad Industrial de Santander, 2022), 30.

infraestructura, transporte y comunicación en discusión y los enfoques que manejan. De esta forma, se reconoce en el fichaje dos propósitos: la identificación de los inmigrantes desde la esfera social, cultural y política, y la revisión de proyectos económicos, viales, urbanos e industriales que permitieron su establecimiento en Barranquilla y su movilidad regional y nacional. A partir de estos dos propósitos se complejiza la mirada de la inmigración desde la búsqueda de un circuito migratorio que incluye a Colombia y Barranquilla.

A continuación, se hará un acercamiento a cada categoría estudiada desde sus principales hallazgos, teniendo en cuenta el proceso de selección y clasificación de la fuente basado en los descriptores de análisis, prensa utilizada y proyectos de infraestructura identificados.

5.1.1 Actividades económicas

Esta categoría se pensó desde aquellos registros que hacen referencia a cualquier acción cuyo objetivo fuera la producción, distribución y consumo de bienes y servicios donde los inmigrantes en Barranquilla tuvieron una notable participación desde la prensa. Reconociendo en ellas, un punto de interés para el establecimiento y movimiento de casas comerciales dirigidas por extranjeros en la ciudad. Teniendo esto en cuenta, se tomaron como referencia los anuncios y gacetillas que pautan negocios de comercio de productos importados, hoteles, peluquerías, librerías y compañías de navegación, en donde resaltan los nombres extranjeros como propietarios o agentes. Un ejemplo del tipo de fichas se puede encontrar en este anuncio de Sombrerería La Acacia (Imagen 4 en pagina 51).



Imagen 4 Sombreria La Acacia (27 de septiembre de 1899). El Clamor, p 4

Con estos registros es posible identificar tipos de negocios, propietarios, ubicación y mercancías a vender, logrando demostrar una gran amalgama de actividades económicas. Así, por ejemplo, de este anuncio se identificó una venta de sombreros de suaza, ubicados en la plaza San Nicolás y sus propietarios son los hermanos Pacini. Es importante resaltar que estos registros en muy pocas ocasiones mencionan la nacionalidad de los comerciantes, y ya que en esta pasantía no se planteó una revisión de protocolos notariales no se pudo hacer una contrastación en la fuente primaria. Sin embargo, se tuvo en cuenta la revisión de previas investigaciones para la identificación de nacionalidades a partir de los apellidos. Como se ha dicho anteriormente, la historiografía del Caribe ha realizado interesantes aportes a la historia de la inmigración desde la identificación de comerciantes y sus principales actividades empresariales en Barranquilla. Así, siguiendo con el ejemplo de los sombreros de suaza, el apellido Pacini -gracias a fuente secundaria- se rastreó a la nacionalidad italiana³².

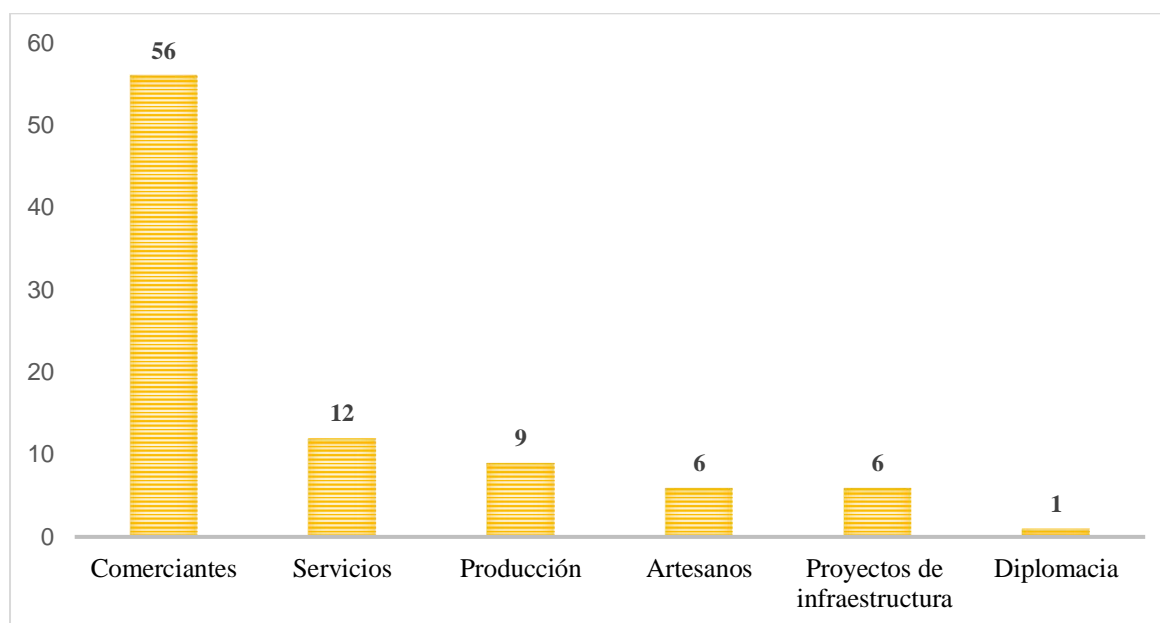
Ante la diversidad de registros, los descriptores de análisis se pensaron para poder diferenciar el tipo de actividades que estaban realizando los inmigrantes en Barranquilla desde los distintos anuncios que se encontraron en la prensa. Así, de las 90 fichas que se encuentran

³² Álvaro Ferro Osuna, *Perfil biográfico de empresario inmigrante a Colombia: Antonio Pacini (1931-)* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2007), 33

en esta categoría, se pudieron identificar seis tipos de actividades económicas: comerciantes, productores, artesanos, diplomáticos, inversores en proyectos de infraestructura y prestadores de servicios. Los descriptores, por lo tanto, llevan los mismos nombres de estas actividades. La mayoría de las fichas corresponde a la actividad del comercio, seguida por la prestación de servicios y la producción. A la par se encuentran los artesanos y los inversionistas, mientras que los diplomáticos se presentan en minoría.

Figura 3

Cantidad de fichas por descriptor según la categoría de Actividades Económicas



En cuanto a la información a partir de la prensa disponible, de las 11 publicaciones revisadas, esta categoría aparece en 10, y la mayoría se encuentra en el periódico comercial del Promotor con 32 fichas entre los años de 1881, 1882 y 1897. La Prensa Libre también posee gran cantidad de registros gracias a su directorio de profesiones publicado en 1882. Por otro lado, *La Verdad* con sus 12 fichas, es la única publicación que hace mención textual de nacionalidades en las actividades económicas ya que promociona a los negocios cubanos y franceses en producción de bebidas gaseosas, peluquerías y panaderías.

Tabla 6

Periódicos y años utilizados en la categoría de Actividades Económicas

Actividades económicas		
años	prensa	cantidad de fichas
1881	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	9
1882	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	13
1882	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	25
1882	La Hoja Noticiosa	6
1890	El Eventual. Literatura, ciencias, noticias	1
1892	La Industria	2
1895	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades	12
1896	El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla	4
1897	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	10
1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	4
1899	El Verbo Rojo: semanario liberal	2
1899	El Clamor	2

De las 90 fichas de la categoría de Actividades Económicas, 56 de ellas se reconocen como actividades comerciales en torno a negocios con productos de importación y comisionistas con agencias extranjeras, siendo el descriptor de “comerciantes” el 62% del total de la categoría. En esta actividad destaca la habilidad comercial de compañías y propietarios únicos, en donde destacan los productos de consumo, lujo y educación. Un ejemplo del tipo de anuncios de comercio se puede evidenciar con el “Remillete” de Eduardo Gerlein en 1881, en el cual se pauta el tipo de productos que reciben en sus negocios y están disponibles para la venta:



Imagen 5 Acabo de recibir mui frescos (11 de junio de 1881) El Promotor, p 1

Si bien el comercio más común era la importación de alimentos, otro tipo de negocio era el comercio de maquinaria para producción traída de Europa y Norteamérica, utensilios de cocina, libros para escuelas e historias en inglés, moda, medicina, materiales de obra y mueblería³³. De estos destacaban las maquinas a vapor francesas, las máquinas de coser Singer, el carbón mineral, cobre, y la joyería suiza³⁴. Estos comerciantes no se limitaban a comerciar un solo tipo de producto, pues muchas veces demuestran una variedad en sus ofertas vendiendo, por ejemplo, alimentos al igual que utensilios de cocina. Con este recorrido, fue posible identificar agentes de empresas extranjeras comisionados para comerciar sus productos en Barranquilla y que contaban con negocios a nivel regional y nacional, representando así una posibilidad mas amplia para el movimiento de mercancías y construcción de circuitos comerciales. En cuanto al lugar de los negocios, las fichas demuestran que estos se ubicaban a lo largo de la Calle real, del mercado público, la Plaza San Nicolas, la Calle San Blas, el Callejón el Progreso, la Calle Ancha, la Calle del Comercio y el Pasaje Márquez.

Dentro de este descriptor también se pueden encontrar las compañías de vapores y navegación para el mar Caribe y el río Magdalena. Estas se trataban de compañías con agencia local manejadas por extranjeros, como puede ser el caso de la Empresa Cisneros con Eusebio Grau, la Compañía Alemana por Müller y Siefken o la Compañía Internacional por Hoyer³⁵ (sobre este aspecto se encontrarán más registros en la categoría de movilidad). A partir de los registros del descriptor, se identificaron tres datos importantes: compañías o propietarios extranjeros,

³³ Estos productos se evidencian en: “Huyke y Sardá” *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura* n° 11 (Barranquilla) 19 enero de 1882; 3. “A. Wolff” *La Hoja Noticiosa* n°107 (Barranquilla) 9 junio de 1882; 2. “Au Bon Marche” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 1318 (Barranquilla) 11 septiembre de 1897; 3.

³⁴ Estos productos se evidencian en: “Relojería Suiza” *Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios* n° 3 (Barranquilla) 12 julio de 1898; 3. *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 junio de 1881; 1.

³⁵ Estas compañías se encuentran en: “Directorio general del comercio y profesiones de Barranquilla- Compañías de Vapores del Magdalena” *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura* n° 11 (Barranquilla) 19 enero de 1882; 1.

tipo de productos que comercian, la ubicación de sus negocios y sus años de aparición. (Véase en tabla 7)

Tabla 7

Nombres identificados dentro del descriptor de Comerciantes (1880-1899)

Comerciantes			
Nombres o compañías	Productos que comercia según la prensa	Ubicación	Años de aparición
S. Jacob & Meyer	Moda y relojería	Plaza San Nicolás	1881
A. Bonavita	Cognac francés	Plaza San Nicolás	1897
Jacobo Senior	-	Plaza del Mercado	1882
D.H e Isaac Senior	-	Plaza del Mercado	1882
Huyke y Sardá	Textiles y moda francesa, alemana e inglesa, libros para escuela, medicina, cerveza, jamones, vinos, champagne, ostiones y arroz	Plaza de San Nicolas	1882
Nicolas Vitola	Quesos y vinos	Mercado público	1896
M. Simonds & C^a	Libros en ingles de historia y economía	Hotel San Nicolás	1881
Hamburger hermanas	-	Callejon de California	1882
Emilio Larieu	Chocolates y licores franceses	Calle San Blas	1882
Pardey y C^a	Licores	Calle Real	1882
Nicolas Salcedo	-	Calle Real	1898
August Strunz	Navegación por el Atlántico con la Compañía Mala Real	Calle Real	1882
Paille y Meyerhans	-	Calle del Comercio	1882
Naar y Malabet	-	Calle del Comercio	1882
Juan Gramcko y C^a	-	Calle del Comercio	1882
Isabel P de Heilbron	-	Calle del Comercio	1882
H. Sturmhall	-	Calle del Comercio	1882
Federico Stacey	Navegación por el Atlántico con la Compañía Atlas	Calle del Comercio	1881
E.H Ladd	-	Calle del Comercio	1882
B.T Senior	Navegación por el Atlántico con la Compañía Trasatlántica de Barcelona	Calle del Comercio	1882
C. Hoyer y C^a	Navegación por el Magdalena en la Compañía Internacional	Calle del Comercio	1882
Audier hermanos	-	Calle del Comercio	1882
Aristides Voigt	Libros y mapas	Calle del Comercio	1882
Alejandro Danouille	-	Calle del Comercio	1882
Aepli, Eberbach y C^a	Navegación por el Atlántico con la Compañía Mala Imperial	Calle del Comercio	1882

A.J Senior y C^a	Carbón mineral, hierro y cobre en planchas	Calle del Comercio	1882
A. Wolff y C^a	Muebles americanos	Calle del Comercio	1882 1897
Muller Siefken y C^a	Navegación por el Magdalena en la Compañía Alemana	Calle del Banco	1882
Magri y Osio	-	Calle del Banco	1882
J.F Holmann y C^a	Arroz de las indias	Calle del Banco	1882
Eduardo C. Gerlein	Fideos italianos, comino, vino, mantequilla, sal, salmón, encurtidos, utensilios de cocina, langostas	Calle del Banco	1881
J. Helm y C^a	Jamones, mantequilla, arroz y vinos	Calle de San Roque	1882
Carbonell y C^a	Maíz criollo, sal y vinos catalanes	Calle de San Roque	1882 1899
Alejandro Caceres	Agente de una fábrica en Bogotá	Calle Ancha	1895
Pacini hermanos	Materiales de obra y sombreros	-	1897 1899
Julio Dagans	Lotería	-	1882 1895
José Giacometto	Vinos italianos, franceses y españoles, licores dulces y confites americanos	-	1898
J. Xiques	Lotería	-	1882
J. Boulet y C^a	Máquinas de vapor francesas	-	1881
Florhr Price & C^a	Cristalería, calzado americano, máquinas para desgranar maíz y coser, Superb, Domestic y Singer	-	1898 1899

Fuente: elaboración propia con base en *Porvenir de Barranquilla* (1898); *El Liberal* (1896); *El Promotor* (1881, 1882, 1897); *El Verbo Rojo* (1899); *El Clamor* (1899), *La Verdad* (1895), *La Industria* (1892), *El Eventual* (1890), *La Prensa Libre* (1882), *La Hoja Noticiosa* (1882).

Los periódicos que publicaron más fichas sobre esta categoría fueron: *El Porvenir*, *El Promotor*, *El Clamor*, *La Prensa Libre* y *la Hoja Noticiosa*. Del más destacable se puede mencionar *La Prensa Libre* ya que poseía un directorio general de Comercio y Profesiones en Barranquilla, donde se pudieron identificar apellidos extranjeros y sus distintas especialidades y actividades en la ciudad. En definitiva, dentro del descriptor ‘comerciantes’ se pudo identificar nombres de agentes extranjeros en la ciudad al igual que compañías de importación que se abrían a un mercado local, a partir de la venta de distintos productos de consumo cotidiano.

En esa sintonía, aparecen descriptores como “proyectos de infraestructura”, que hace referencia a los inversionistas en proyectos de construcción de la ciudad desde un capital de inversión privada, como intereses urbanísticos locales. Este descriptor cuenta con 6 fichas, en proyectos como el teatro, el parque de Barranquilla y el acueducto, las cuales fue posible identificar nombres como el de E. Pardey (contador), Chataing (ingeniero), A.I Senior, O. Berne y Jacob Cortissoz (accionistas) dentro de compañía del Acueducto de Barranquilla, en comunicaciones con la junta directiva de la compañía mostrando los avances del proyecto en cuanto construcción de tanques de agua y canales para la sanidad del agua³⁶.

Casi en línea con el comercio, aparece el descriptor de “producción” con 9 fichas que corresponden al 10% del total de la categoría. Estos registros indican el establecimiento de fábricas y desarrollo de productos para el consumo en la ciudad, que reflejan particulares ideas de negocios desde compañías higiénicas productoras de bebidas gaseosas “por falta de agua potable”³⁷, pasando por la venta de medicina para la virilidad masculina, hasta fábricas de chocolates y jabones³⁸. Muchos de estos productos se realizaban a partir del negocio de importación, por tal motivo, los apellidos que aparecieron dentro de los comerciantes reaparecen vinculados a estas fábricas, como es el caso de A.I Senior y Alejandro Cáceres.

³⁶ “Acueducto” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n°592 (Barranquilla) 15 de julio de 1882; 2

³⁷ “Limonada Petit-Champagne” *El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla* n° 42 (Barranquilla) 18 de junio de 1896; 3

³⁸ Estas fabricas se encuentran en: “Compañía higiénica franco colombiana” *La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 4 (Barranquilla) 8 de diciembre 1895; 24. “Elixir de salud de Butron” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 1. “Gran fábrica de jabones La Cubana” *La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 1 (Barranquilla) 14 de noviembre 1895; 8



Imagen 6 Compañía Higiénica Franco Colombiana (8 de diciembre de 1895), La Verdad, p 24

Continuando con los otros descriptores, una actividad que se pudo reconocer en las pautas de la prensa fueron los “artesanos” con 6 fichas. Estos fueron identificados desde la dedicación de sus labores a productos manuales y el establecimiento de talleres para el desarrollo de sus técnicas y oficios. A través de la revisión del directorio de la *Prensa Libre* y otros anuncios se identificaron sastrerías, panaderías, joyerías, zapaterías, fotografías e imprentas donde los extranjeros eran propietarios.

Tabla 8

Nombres identificados dentro del descriptor Artesanos (1880-1899)

Artesanos			
Tipo de negocio	Dueño	Ubicación	Años de aparición
Imprenta y librería	Juan M. Huyke	Callejón del Progreso	1882
Imprenta y librería	E.P Pellet	Calle Ancha	1882
Fotografía	Francisco Raisin	Calle de San Blas	1881
Pintura	Burgos	Calle Real	1895
Relojerías	Ramon García	Plaza de San Nicolás	1882
Joyería	U. Vuilleumier	-	1898
Zapaterías	Galofre & Hennessey	Calle Real	1882
Sastrería	Henry Krent	Callejón del Banco	1882

Fuente: elaboración propia con base en *El Porvenir* (1898), *El Promotor* (1881); *La Prensa Libre* (1882); *La Verdad* (1895).

Ahora bien, hasta el momento se ha nombrado sobre los negocios de oferta de bienes. El descriptor de “servicios” presenta 12 fichas de negocios en donde los inmigrantes ofrecían un servicio en lugar de un bien tangible, como fue el caso de la atención médica, el alojamiento o la enseñanza. Estos negocios se enfocan en una atención al cliente o desarrollo de una profesión como son los doctores y dentistas que además de pautar sus consultorios prestaban servicios de vacunación entre la población.

Tabla 9

Nombres identificados dentro del descriptor Servicios (1880-1899)

Servicios			
Servicio	Quien lo ofrece	Ubicación	Años de aparición
Hotelería	Mariana Creytn	-	1897
Peluquería	Oscar Muñoz	Calle Real	1895
Peluquería	Francisco Vandris	Plaza San Nicolás	1882
Peluquería	Francisco N. Maris	Calle del Comercio	1882
Restaurantes	Isabel Pinsard	Calle de San Blas	1882
Salud – médicos	J. Castelbondo	Calle de San Blas	1882
Salud – médicos	A. Commelin	Calle del Recreo	1882
Salud – médicos	B.J Adams	Hotel San Nicolás	1882
Salud – médicos	Eduardo Pezzi	Calle de San Blas	1882
Salud – dentistas	Juan B. Porrati	Callejón de California	1882
Salud – dentistas	Enrique Chapman	Calle Ancha	1882
Salud – dentistas	Enrique Salicrup	Plaza de San Nicolás	1882
Hotelería	O.J Dunning	Calle ancha	1882
Hotelería	María L. Hulle	Calle de San Blas	1882
Hotelería	Vieco hermanos	Callejón del Progreso	1882
Educación	Carlos Mesiel	Colegio Ribon	1882

Fuente: elaboración propia con base en *La Hoja Noticiosa (1882); La Prensa Libre (1882); La Verdad (1895); El Promotor (1897)*

Por último, se presentó el descriptor de diplomáticos. Gracias al directorio de la *Prensa Libre* se identificó una ficha en la cual se daba información respecto a los consulados de la ciudad para el año 1882. Para ese momento, Barranquilla tenía 11 consulados: Países Bajos, Imperio Astro-húngaro, Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Perú, Chile, Alemania, Venezuela, Santo Domingo e Italia. Eso significaba que había presencia de cinco países europeos, cinco latinoamericanos (siendo uno caribeño) y uno norteamericano.

Tabla 10*Nombres identificados en el descriptor Diplomáticos (1882)*

Diplomáticos			
Nombre	Cargo	Consulado	Años de aparición
C. Hoyer	General	Países Bajos	1882
A. Strunz	-	Imperio Astro Húngaro	1882
F. Stacey	Cónsul	Inglaterra	1882
	Gerente del Viceconsulado	Francia	1882
Randall	Cónsul	Estados Unidos de América	1882
Roberto Conn Jr	Vicecónsul	Estados Unidos de América	1882
Alejandro Pérez	Cónsul	Perú	1882
D. López Penha Jr	Cónsul	Chile	1882
	Vicecónsul	Países Bajos	1882
Mauricio Siefken	Cónsul	Alemania	1882
J. Xiques	Cónsul	Venezuela	1882
Manuel Cebollero	Cónsul	Santo Domingo	1882
Juan Armella	Cónsul	Italia	1882
Oswald Berne	Vicecónsul	Italia	1882
D. de Sola	Agente Consular	Perú	1882

Fuente: elaboración propia con base en La Prensa Libre (1882)

Cabe resaltar que no es la primera vez que aparecen estos nombres. Apellidos como Stacey, Strunz y Siefken habían sido nombrados anteriormente en empresas de navegación transatlántica, Berne en inversión privada o incluso Xiques con negocios de lotería cubana. De esta forma, queda claro la interconexión entre labores comerciales con los extranjeros de Barranquilla, entre negocios de importación, empresas de navegación, labores artesanales o profesionales, y aún más importante, la dirección de esos capitales para la financiación de proyectos para la ciudad, como es el caso del acueducto.

Así, a través del uso de estos descriptores queda en evidencia una participación económica que se presenta en distintas formas de negocio dentro de la ciudad de Barranquilla. De las noventa fichas encontradas, es claro que la actividad predominante para esta población fue el comercio de distintos bienes importados, a la par del establecimiento de negocios de navegación, dando un paso a la acumulación necesaria de capital para poder invertir en proyectos de infraestructura de alta necesidad en la ciudad. No se quedan atrás el ofrecimiento

de servicios y labores artesanales, mostrando una diversidad de ocupaciones e ideas de negocios. Los nombres identificados dentro de los descriptores dan un primer momento para reconocer las formas en que los inmigrantes se insertaron socialmente en Barranquilla a partir del comercio, siendo esta categoría la que posee más registros de prensa y demuestra una gran variedad de nacionalidades en el escenario local. De igual forma, estos descriptores no buscan encerrar a los inmigrantes dentro de una sola actividad, pues, se busca a través de este primer momento de identificación, entrar en diálogo con las oportunidades que brindaba la ciudad para el desarrollo comercial. Por último, es importante recalcar la cantidad de consulados que contaba la ciudad para finales del siglo XIX, y la relación de estos cónsules y vicecónsules en actividades comerciales dentro del mercado local.

5.1.2 Discurso de opinión pública

Esta categoría fue pensada para aquellos registros que aborda publicaciones con cuestiones de interés regional, nacional e internacional donde la inmigración tiene una incidencia temática, correspondiendo a debates políticos, sociales o culturales. En especial, aborda discusiones llevadas a cabo por inmigrantes establecidos en Barranquilla. Con los hallazgos de la prensa, se identificaron discusiones en torno a problemas locales (como el higienismo) e internacionales (como la independencia de Cuba) que provocaron reacciones en la esfera pública de la población barranquillera. Mientras la categoría de actividades económicas reveló la movilidad comercial que presentaban los inmigrantes en la ciudad de Barranquilla, la opinión pública reflejó sus participaciones en discusiones, contribuyendo a la difusión de ideas sobre problemas políticos, culturales y sociales a nivel local, nacional e internacional. A la par, la categoría problematizó los debates alrededor de discursos raciales y de progreso vinculados a teorías sociales europeas como fue el caso de la eugenesia y el darwinismo social, centrales para el proyecto de investigación. Gran parte de estos registros

eran editoriales, artículos, noticias y ‘suelos’ (reflexiones o notas realizadas por el periódico, normalmente que acompañan a una noticia o son complemento de la editorial), presentándose en menor cantidad misivas, reportajes, gacetillas y entrevistas.

De los 11 periódicos revisados, en 7 se encontró la categoría de discurso de opinión pública, siendo estos *El Promotor*, *La Prensa Libre*, *La Hoja Noticiosa*, *El Eventual*, *La Verdad*, *el Porvenir* y *la Patria*. De estos siete periódicos se hallaron 44 fichas; la mayoría de ellas son del periódico *La Verdad* con 33, que había sido editado y vendido por la colonia cubana de Barranquilla, y su propósito y fin último era discutir los eventos políticos de Cuba. Esta publicación se trata de cuatro números entre los meses de noviembre y diciembre, y fue dirigido por Carlos Manuel Quintana, buscando reproducir las noticias sobre la independencia cubana que llegaban por cable telegráfico y vapores americanos a Barranquilla. De igual forma, contó con una comunicación permanente con Nueva York ya que el órgano oficial del Partido Revolucionario Cubano se encontraba allí.

Tabla 11

Periódicos y años utilizados en la categoría de opinión pública

Discurso de Opinión Pública		
años	prensa	cantidad de fichas
1882	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	1
1882	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	6
1882	La Hoja Noticiosa	1
1890	El Eventual. Literatura, ciencias, noticias	1
1895	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades	33
1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	2
1899	La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura	1

Para la lectura de estos registros fue necesario la identificación de 5 descriptores de análisis: discurso revolucionario, nacionalismo, moralidad, eugenesia y diplomacia (Véase figura 5 en pagina 63). La especificidad de estos descriptores responde a que estos registros se

dieron desde distintos enfoques identitarios, de orden público, políticos y culturales en torno a problemáticas de orden local e internacional. En ellas se hacía una distinción entre las discusiones en las que participaban los inmigrantes y las discusiones en torno al orden y progreso de la ciudad que podía estar vinculadas a la posible aceptación o rechazo de los inmigrantes. Teniendo esto en cuenta se distinguieron cuatro proyectos principales de discusión: la independencia cubana, la construcción del canal interoceánico, el carnaval de Barranquilla y la higiene de la ciudad. (Véase figura 4)

Figura 4

Porcentaje de fichas según proyectos discutidos dentro de la categoría de Discurso de Opinión Pública

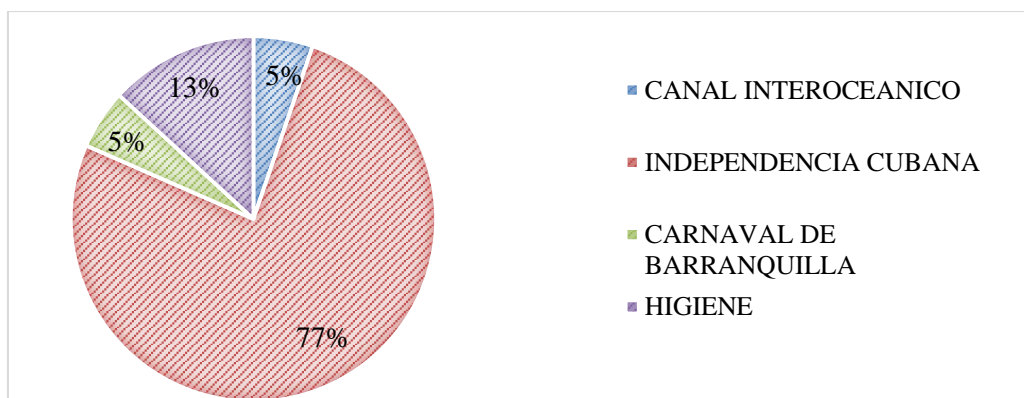
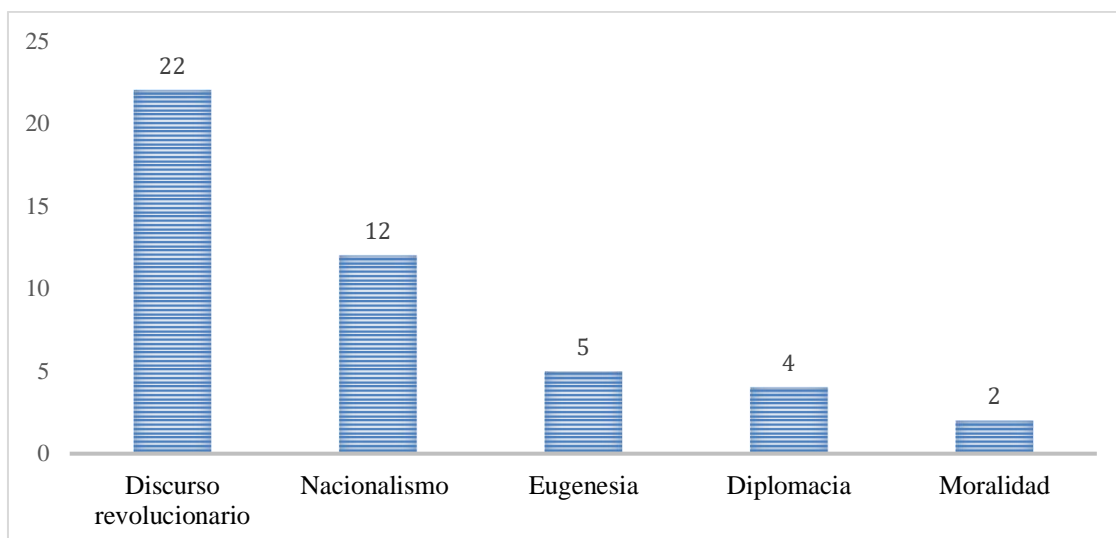


Figura 5

Cantidad de fichas por descriptor según Discurso de Opinión Pública



Ahora bien, la mayoría de los registros corresponde al descriptor de “discurso revolucionario cubano”, siendo el 49% de las fichas dentro de esta categoría. Dentro de este descriptor resaltaron los registros que hacían un llamado a una transformación política, las críticas hacia el gobierno español, la organización, libertad y movilización cubana desde la isla para que resonara entre las colonias del exterior. Estas 22 fichas corresponden a *La Verdad*, que desde su enfoque misional hacen un llamado a la colonia cubana en emigración como una responsabilidad patriótica hacia el separatismo.

El segundo descriptor con más fichas es “nacionalismo” con 12 registros en la prensa que corresponden al periódico *La Verdad*, *La Patria* y *La Prensa Libre*, resultando en el 27% del total de la categoría. Sin embargo, este nacionalismo puede ser entendido de dos formas. En primer lugar, diez de estos registros abordan la identidad, soberanía y orgullo nacional cubano al definir la nacionalidad desde la emigración y lucha en el marco del proceso de independencia. Por otro lado, las dos fichas restantes para nacionalismo son discusiones en torno a la construcción de un canal interoceánico en 1882, las cuales cuentan con un enfoque político y económico que hacen mención de los estadounidenses y la Doctrina Monroe. Estas discusiones demuestran precaución ante las empresas extranjeras y defiende los intereses locales. Por lo tanto, con este descriptor, se presentan dos interpretaciones posibles: la defensa ante la influencia extranjera en Panamá y la defensa de la libertad por parte de la colonia cubana en Barranquilla.

Siguiendo con las discusiones en torno a la independencia cubana, aparece el descriptor de “diplomacia” con 4 fichas dentro del periódico *La Verdad*. Estas exponen las relaciones que mantiene la colonia cubana en Barranquilla con la colonia española, los cargos consulares en la ciudad, y las comunicaciones que tenía *La Verdad* con otras prensas locales como *El*

Promotor. Dentro de este descriptor resaltan las opiniones sobre los intereses y participaciones en la independencia de Cuba desde Colombia y su recepción en Barranquilla desde entidades políticas; siendo la defensa de la prensa y la opinión pública sobre asuntos políticos extranjeros un asunto primordial.

Por otro lado, aparece el descriptor de “moralidad” con dos fichas de *La Prensa Libre* respecto al Carnaval de Barranquilla, unas misivas del alcalde y gobernador con relación a las monjas francesas del hospital de caridad en la ciudad. De último, se encuentra el descriptor de “eugenesia” con 5 fichas que hacen referencia a la higiene y costumbres de la ciudad desde publicaciones de recortes y variedades. Desde este descriptor se hace un llamado de atención social sobre la presencia de enfermos, vagos y paisanos en sitios concurridos de la ciudad como el mercado público, así como descripciones en torno al ambiente, el clima, la higiene y el orden; incluso la mención de costumbres y expresiones:

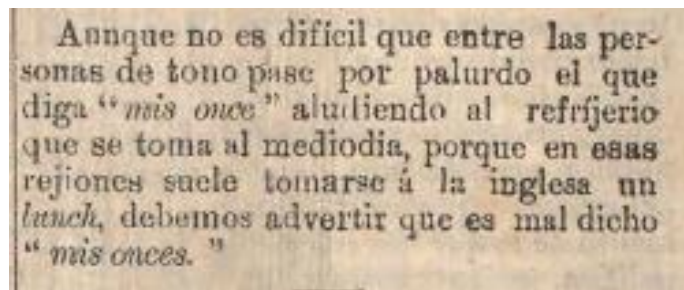


Imagen 7 *Variedades* (25 agosto de 1882) *La Prensa Libre*, p 4

En términos generales, esta categoría de opinión pública evidencia desde sus múltiples descriptores una variedad de discusiones en torno a los migrantes, demostrando dos puntos importantes para la investigación: la participación extranjera en la construcción de una opinión pública y los debates sociales y raciales de la época. Por un lado, con la fundación de un periódico cubano queda demostrado el nivel de discusión y difusión que tenía esta colonia en Barranquilla, evidenciando los intereses por mantenerse al tanto en asuntos de política exterior, pero siempre en modo espejo con aspectos locales defendiéndose desde el derecho a la libertad de la prensa. Así, estos sucesos entran en contacto con la formación de discursos nacionalistas

en Barranquilla y las opiniones respecto a las posibles intervenciones extranjeras con sus consecuencias. En conjunto con los otros descriptores, se permite abordar los aspectos sobre la aceptación y rechazo en la sociedad a la par del reconocimiento de los debates sociales, culturales, raciales y políticos del momento.

5.1.3 Discurso oficial-legislación

La presente categoría se pensó desde la identificación de discursos oficiales en torno a los movimientos migratorios, la promoción de proyectos de infraestructura del país que ponían en discusión la necesaria modernización del país (en esta última, se pueden reconocer proyectos que presentaran la necesidad de mano de obra migrante en ellos) y los conflictos judiciales en los que se vieron involucrados inmigrantes. Se reconoce en estas fichas, una serie de comunicaciones formales y autorizadas por instituciones gubernamentales, que, a diferencia de la categoría de discurso de opinión pública, pertenecen a una esfera más administrativa y política. Dentro de esta categoría, de las 11 publicaciones revisadas, se reconocieron 22 fichas repartidas en 7 periódicos, en forma de leyes, resoluciones, edictos, gacetillas, noticias y cartas oficiales de las cuales resaltan los nombres de Daniel Olaciregui (alcalde de la ciudad), Rafael M. Palacio (administrador de la Aduana), José Manuel Goenaga (ministro de Hacienda), Francisco Cisneros (administrador del Ferrocarril de Bolívar), representantes del senado y miembros del gobierno de Rafael Núñez. La mayor cantidad de fichas se encuentra en el periódico *La Industria*, una publicación irregular con 4 números de 1892 de carácter comercial, que fue dirigida por el cubano Francisco Cisneros en su periodo de administrador del Ferrocarril de Bolívar.

Tabla 12

Periódicos y años utilizados en la categoría de Discurso Oficial-Legislación

Discurso oficial-legislación		
años	prensa	cantidad de fichas
1881	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	4
1882	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	4
1890	El Eventual. Literatura, ciencias, noticias	1
1892	La Industria	10
1895	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades	1
1896	El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla	1
1899	La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura	1

Para estas 22 fichas se consideraron cuatro descriptores de análisis: proyectos de infraestructura, nacionalismo, judicial y eugenesia. Tres de estos ya habían aparecido con anterioridad en la categoría de Discurso de opinión pública y Actividades económicas, reconociendo un dialogo entre categorías de análisis desde enfoques higiénicos, laborales y comerciales. Dentro de esta categoría, se logró reconocer e identificar discusiones en torno a la construcción de telégrafos y ferrocarriles en un ámbito nacional, de los cuales las fichas arrojan información del Cauca (1 ficha), de Panamá, (1 ficha) de Bolívar (12 fichas) y su ampliación hasta Portobello (1 ficha), al igual que el interés de levantar un plano de Barranquilla (1 ficha) y la comisión científica de la Sierra Nevada de Santa Marta (1 ficha) desde documentos y comunicados oficiales como proyectos de ley de interés nacional (Véase figura 6 y 7 en pagina 68).

Figura 6

Cantidad de fichas por descriptor según Discurso Oficial-Legislación

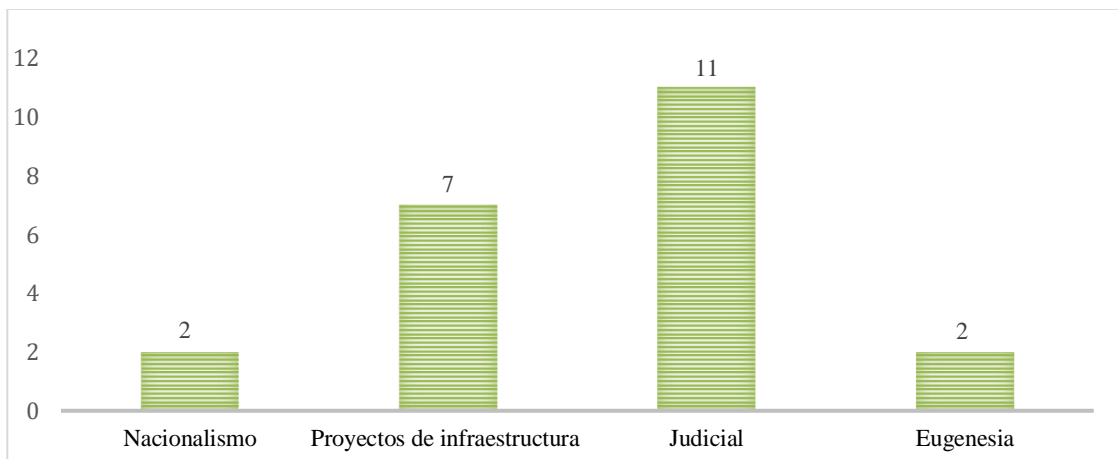
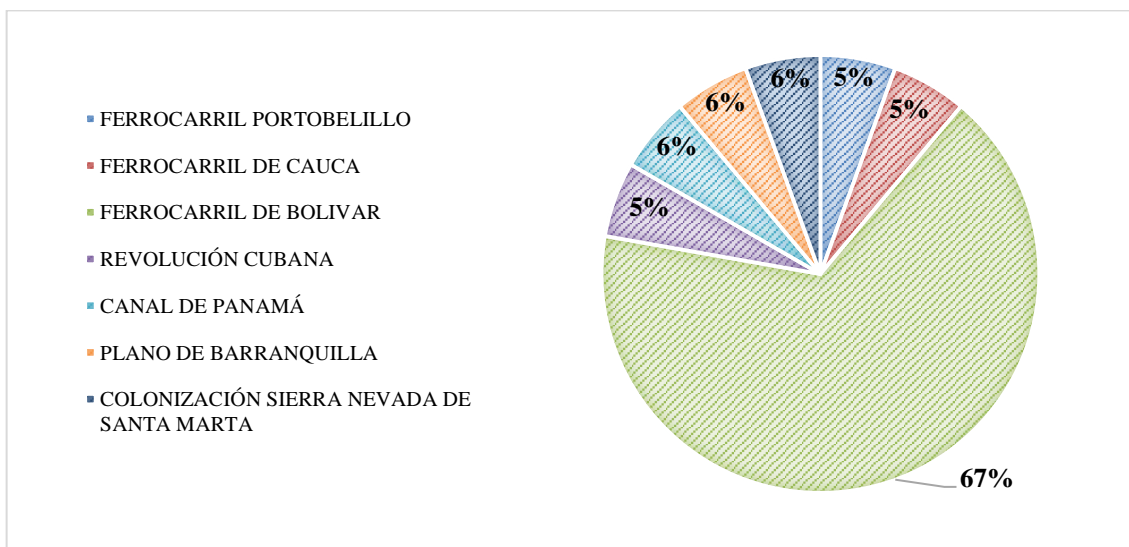


Figura 7

Porcentaje de fichas según proyectos discutidos identificados dentro de la categoría Oficial-Legislación



El descriptor más repetido fue el “judicial”, correspondiendo al 50% del total de la categoría. Aquí, se tuvieron en cuenta los procesos legales y problemas administrativos en los que estuvieron involucrados los inmigrantes. De estos 11, 8 fichas corresponden a un conflicto administrativo entre el ministerio de Hacienda y el ferrocarril de Bolívar publicado en el periódico La Industria, siendo el principal implicado el cubano Francisco Cisneros, el cual

desempeñaba como administrador del ferrocarril. Las otras tres fichas bajo este descriptor hacen referencia a un conflicto civil, uno penal, y el último es un juicio de sucesión testamental.

El siguiente descriptor es “proyectos de infraestructura” con seis registros, que a diferencia del que se encontró en actividades económicas, se enfocó en las discusiones legales que permitieron la construcción de vías de comunicación. Por lo tanto, se encontraron decretos del congreso de los Estados Unidos de Colombia en 1881 para la construcción de vías como la ampliación del ferrocarril de Bolívar hasta la bahía de Portobello, la parcialidad respecto al proyecto del Canal de Panamá y la necesidad de correos fluviales, desde los propósitos que tenía Rafael Núñez en su gobierno. Son de interés estas fichas para el proyecto de investigación porque en ellas se identifica a través de debates de ley firmados por los representantes, una búsqueda del progreso a partir de las vías de comunicación y el carácter sanitario que adquirieron estas discusiones. De esta forma, se puede identificar el rol de los empleados y peones en estas zonas “despobladas” y “malsanas”³⁹.

Por otro lado, los descriptores con menos cantidad de fichas son “eugenesia” y “nacionalismo”. Del primero mencionado, sus dos fichas poseen un discurso con enfoque más racial e higiénico desde proyectos estatales como el deseo de instalar una colonia militar en la sierra Nevada y el control de la salubridad en la ciudad de Barranquilla. Así, se da un marco más amplio del contexto en el que los inmigrantes se están moviendo desde los proyectos de ley. Ahora bien, el descriptor de “nacionalismo” se da desde el contexto de la independencia cubana, ya que se tratan de leyes y resoluciones que buscan regular la recaudación de fondos para objetivos humanitarios extranjeros y los auxilios extranjeros en la prensa nacional.

³⁹ “Lei” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 2

En términos generales, esta categoría reunió una serie de fichas que hacen mención de proyectos de infraestructura vial que se estaban planteando y debatiendo desde un marco nacional para ser implementados regionalmente, especialmente en la región caribe. Así, se distingue en estos debates, resoluciones y leyes unos discursos que van a marcar la entrada de inmigrantes como trabajadores desde la necesidad de una mano de obra. No solo eso, se identifican también proyectos en los que el determinismo geográfico es visible a través de la mención de zonas “malsanas” y discusiones sobre la sanidad de estas regiones. En cuanto a las nacionalidades identificadas, estas aparecieron desde conflictos civiles, penales y administrativos, demostrando así la presencia de inmigrantes bajo una nueva característica: procesos legales.

5.1.4 Movilidad

Desde esta categoría se buscó apoyar al propósito del proyecto, el cual consiste reconocer el rol de Colombia en el circuito del Gran Caribe, indagando desde las formas en que Barranquilla funcionó como escenario de recepción, salida y movimiento de personas. Para que esto fuera posible, el concepto de movilidad se entiende desde la creación de redes de comunicación y rutas transnacionales, así como fue estudiado por Lara Putnam en su libro *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age*. Teniendo esto en cuenta, se planteó la búsqueda de aquellos anuncios, noticias, gacetillas e itinerarios que identificaran negocios de navegación con sus respectivas rutas de transporte, al igual que cualquier registro que evidencie puntos de llegada o ‘enganche’ entre ciudades o proyectos como ferrocarriles, construcciones o puertos. De esta forma, estos registros demostraron la relevancia de Barranquilla como puerto marítimo y fluvial entre los años de estudio, al igual que su conexión no solo internacional con el mar Caribe, sino nacional a través del río Magdalena. En este proceso se encontraron 54 fichas repartidas en 8 publicaciones como

fueron: *El Promotor*, *La Prensa Libre*, *La Hoja Noticiosa*, *El Eventual*, *La Industria*, *La Verdad*, *El Porvenir* y *El Clamor*.

Tabla 13

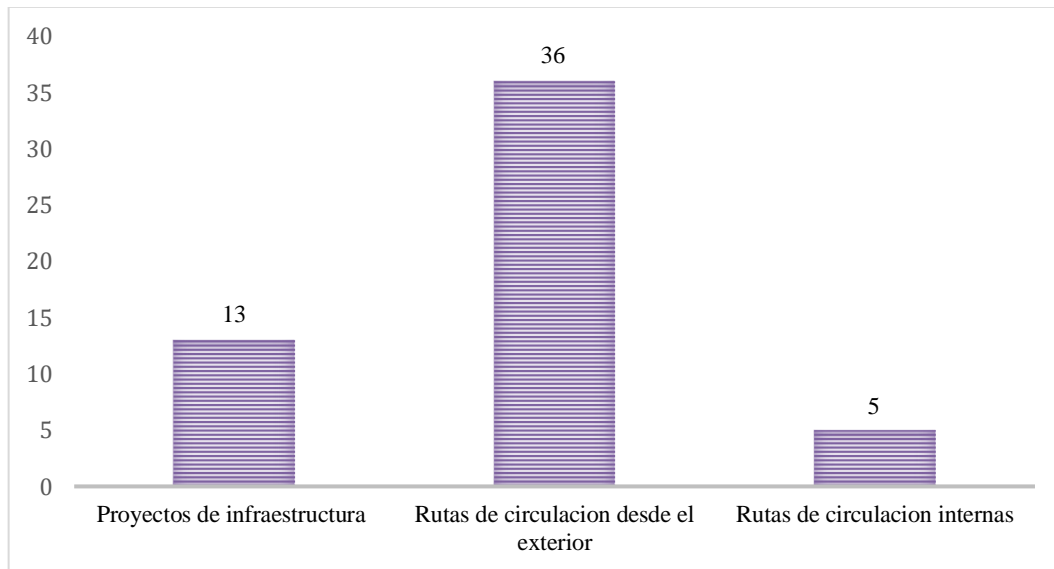
Periódicos y años utilizados en la categoría de movilidad

Movilidad		
Años	Prensa	Cantidad de fichas
1881	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	7
1882	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	17
1882	La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura	5
1882	La Hoja Noticiosa	2
1890	El Eventual. Literatura, ciencias, noticias	3
1892	La Industria	2
1895	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades	1
1897	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	7
1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	1
1899	El Clamor	9

De estas 54 fichas ubicadas en esta categoría, y según lo planteado anteriormente, fue necesario establecer tres descriptores de análisis: proyectos de infraestructura, rutas de circulación exterior y rutas de circulación interior (Véase figura 8). Para esta diferenciación se tuvo presente distintos enfoques de discusión como fue lo comercial, lo laboral y lo nacionalista, demarcando distintas discusiones en torno a rutas de navegación, vías de comunicación y vinculaciones laborales.

Figura 8

Cantidad de fichas por descriptor según categoría de Movilidad



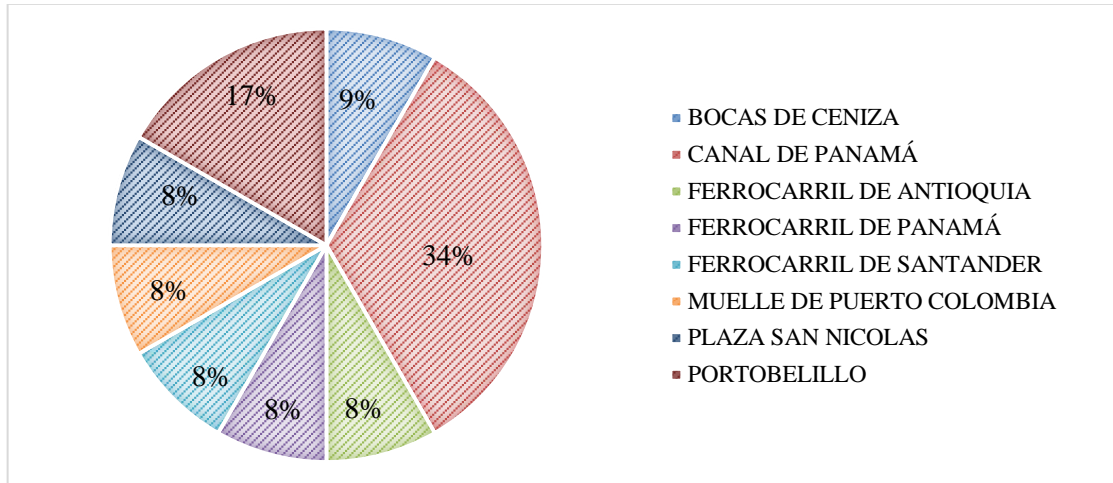
Uno de estos descriptores ya había utilizado en categorías anteriores, es el caso de proyectos de infraestructura con 13 fichas, que apareció igualmente en actividades económicas y discurso oficial. Esto se hizo pensando en el dialogo que existe entre las categorías y la oportunidad que brinda la fuente en información para el proyecto, desde la importancia que adquieren las vías de comunicación para el comercio y llegada de inmigrantes. A diferencia de los que se encuentran en discurso oficial (discusiones de ley sobre dichos proyectos) y actividades económicas (inversión privada para dichos proyectos), los que se encuentran en esta categoría son noticias y anuncios sobre avances y discusiones en torno a proyectos de infraestructura como vías de comunicación que notifican en los avances de las concesiones, gastos y plazos de los proyectos, así como demuestran un mercado laboral abierto y en movilidad con los empleados o peones. Adicionalmente, los registros ponen en evidencia la vida portuaria de Barranquilla y su creciente relevancia comercial que está adquiriendo a finales del siglo XIX como puerto marítimo y fluvial emergente. Esto se evidencia en las discusiones sobre las necesidades de vías de comunicación para la región como una oportunidad para mejorar el comercio y la conexión con el exterior, y por consiguiente,

intensificar una movilidad. Dentro de estas necesidades se encuentra la prolongación de vías existentes, la exención de impuestos, la asignación de concesiones y las necesidades de inversión y mano de obra.

En términos generales, dentro de las 13 fichas que posee este descriptor, se identificaron principalmente ocho proyectos en discusión que se dan en un marco de discusión de carácter nacional y otro local. Para el caso de Barranquilla, el principal foco de interés fue su posición como puerto y la necesidad de unas vías de comunicación óptimas y completas, como fue el llamado de atención respecto a Bocas de Ceniza (1 ficha), la construcción del muelle de Puerto Colombia (1 ficha) y la funcionabilidad del Ferrocarril de Bolívar y su prolongación por Portobellillo (2 fichas). Estos proyectos buscaban superar las barreras geográficas de la ciudad para hacer de la conexión entre el río y el mar algo viable. Además de esto también se dio un interés arquitectónico y urbanístico con el plan de remodelación de la Plaza de San Nicolás (1 ficha), para incentivar el embellecimiento y prosperidad de la ciudad. Desde el plano nacional, este interés también fue evidente desde los proyectos viales como el ferrocarril de Antioquia (1 ficha) y de Santander (1 ficha), que marcaban un claro interés de conectar las regiones al río Magdalena, y per se, al comercio exterior. Sin embargo, la mayor atención se dio en torno al Canal de Panamá (4 fichas) y la renovación de la concesión para los franceses, en donde la discusión giro entorno a los prejuicios de un monopolio comercial y lo descuidado que han sido los intereses nacionales dentro de dicho proyecto, incluyendo la planeación y la mano de obra (Véase figura 9 en pagina 74).

Figura 9

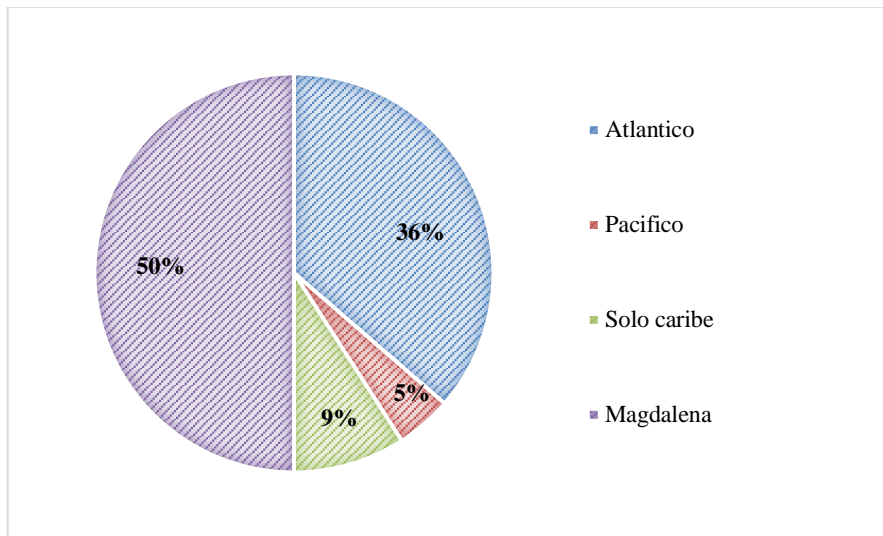
Porcentaje de fichas según proyectos discutidos dentro de la categoría de Movilidad



Estas fichas entran en notable relación con los otros dos descriptores de la categoría, ya que evalúan las rutas de circulación en el territorio, teniendo como punto de salida y entrada el puerto de Sabanilla y Puerto Colombia en Barranquilla. Mediante estos descriptores se buscaron los itinerarios de viajes publicados en la prensa por distintas compañías que prestaban servicios de transporte de carga, pasajeros y correos en navegación atlántica y fluvial, expresados en una circulación externa (por el Mar Caribe y el Océano Atlántico) e interna (por el río Magdalena y sus ramales). Además de estos itinerarios, se encontraron anuncios y gacetillas que daban noticia sobre la llegada y salida de personas desde Barranquilla a distintos puntos del país, resaltando apellidos extranjeros dentro de ellos. El descriptor de rutas de circulación externa tiene 36 registros, mientras que el de circulación interna tiene 5. En el conjunto de estos 41 registros se identificaron 22 compañías de navegación en Barranquilla para el periodo de estudio, siendo 11 de navegación marítima y 11 de navegación fluvial. Estos tipos de navegación se repartieron cuatro formas: navegación trasatlántica, navegación pacífica, navegación en el Caribe y navegación en el Magdalena (Véase figura 10 en página 75).

Figura 10

Porcentaje de compañías según tipos de navegación



La diferenciación en los descriptores se hizo pensando en los distintos tipos de navegación y la doble posición de Barranquilla como puerto fluvial y puerto marítimo. Según los hallazgos de las fichas, de las 11 compañías de navegación marítima, nueve de ellas prestaban servicios con destinos finales hacia Europa, siendo esencialmente rutas atlánticas (sin embargo, cabe resaltar que hacían paradas en distintos puntos del Caribe); dos se reducían netamente al espacio caribeño y 1 gracias a la conexión con Panamá ofrecía servicios en el Océano Pacífico. Las otras 11 compañías pertenecen a la navegación del río Magdalena y sus ramales en el río Lebrija y Sogamoso en el departamento de Santander.

Para el hallazgo de esta información fue importante la prensa de corte comercial como fue el *Promotor*, *El Clamor* y *la Prensa libre*, ya que estas fueron en las que pautaban las compañías de vapores trasatlánticos y fluviales con sus respectivos itinerarios. Vale la pena resaltar que hay una clara diferenciación en los anuncios de estos dos tipos de compañías, así como en su regularidad, la cantidad de fichas para las rutas atlánticas fue mayor que para las rutas fluviales, teniendo una alta regularidad de publicación en la prensa. Un ejemplo de los

itinerarios encontrados para la circulación externa puede ser el siguiente de Vapores Correos del Marques de Campo:

**VAPORES CORREOS DEL
MARQUES DE CAMPO**

Tercer servicio mensual de la Habana á Colon y Regreso.

Itinerario.

Salida de la Habana el 15	Llegada á Nuevitas el 17
Nuevitas 17	Gibara 17
Gibara 18	Baracoa 18
Baracoa 19	Cuba 19
Cuba 20	Kingston 20
Kingston 21	Sanluis 21
Sanluis 22	B'quilla 22
B'quilla 23	Cartagena 23
Cartagena 24	Colon 24

Retorno.

Salida de Colon el 28	Llegada á Cartagena el 30
Cartagena 30	Barranquilla 30
B'quilla 1	Sanluis 1
Sanluis 2	Kingston 2
Kingston 3	Cuba 3
Cuba 4	Baracoa 4
Baracoa 5	Gibara 5
Gibara 6	Nuevitas 6
Nuevitas 7	Havana madrugada del 8

Este viaje enlaza en Santiago de Cuba con el vapor correo que tiene establecido la Compañía Transatlántica y sale de este puerto los días 5 de cada mes para Puerto Rico, llevando la correspondencia y pasajeros de todos los puertos de escala que recorre, al vapor correo trasatlántico que sale de aquel puerto para la península del 9 al 10 es decir, enlaza con el correo del día 5 de cada mes que sale de la Habana, y pasa por Puerto Rico el día 9 ó 10.

La empresa ofrece al Comercio todas las mayores ventajas y facilidades para los puertos de su itinerario.

Por mas informes ocurrase á
El Agente, J. Alzamora H.

Imagen 8 Vapores correos del Marques de Campo (9 de junio de 1882) La Hoja Noticiosa, p 2

De este tipo de anuncios, es posible identificar el nombre de la compañía de navegación, así como el de sus agentes en Barranquilla, los tipos de servicios que presta, las rutas de navegación y puertos en los que hacían parada, los nombres de sus vapores, los destinos, conexiones con otras compañías, el valor de los pasajes, las fechas de salida y llegada, la cantidad de líneas que llegan a Barranquilla, y la frecuencia de los viajes. Estos datos fueron tenidos en cuenta para la construcción de la tabla 14 (véase en la página 67) teniendo en cuenta a las 11 compañías de navegación marítima que aparecieron en la prensa revisada. La repetición de los registros responde a la constante publicación mensual de la llegada de vapores, pasajeros y cargas al puerto marítimo, siendo usual la llegada de 2 vapores por mes en cada compañía.

Tabla 14

Compañías de navegación marítima identificadas en la prensa (1880-1899)

Compañías de navegación marítima									
Compañía	Agentes en Barranquilla	Servicios de ofrece	Líneas de navegación	Puerto de llegada	Destinos	Ruta	Nombre de vapores	Años de aparición	Cantidad de fichas
Compañía Transatlántica Barcelona	B.T Senior & C ^a	Transporte de carga, pasajeros y correos	2 líneas por mes	Sabanilla	California (Norteamérica)	Sabanilla, Colon, Cartagena, Punta Arenas (Costa Rica), San Juan del Sur y Corinto (Nicaragua), Amapala y la Unión (Honduras), La Libertad, Acajutla, (Salvador), San José de Guatemala, Champerico y San Benito (Guatemala), Tonalá y Salina Cruz, Puerto Ángel, Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán (México) y San Francisco de California.	-	1882 1897	2
				Buenaventura	Valparaíso (Chile)	Buenaventura, Tumaco, Esmeraldas, Manta y Ballenita, Guayaquil, Payta, Callao, Tambo de Mora y Pisco, Chala, Aquilea y Mollendo, Do y Arica, Pisagua, Mejillones e Iquique, Tocopilla y Cobija, Chañaral y Caldera, Carrizal bajo y Huasco, Coquimbo y Valparaíso	-		
Compañía italiana de vapores La Veloce	J. Vengoechea e hijos	-	1 línea por mes	Puerto Colombia	Génova (Italia)	Puerto Colombia, Cartagena, Colón, Puerto Limón (Costa Rica), Curazao, Puerto Cabello (Venezuela), La Guayra (Venezuela), Ponce (Puerto Rico), San Thomas, Santa Cruz de Tenerife (España) y Genova	"Sud América"	1897	1
Compañía Transatlántica	A.I Senior & C ^a	Transporte de carga, pasajeros y correos	2 líneas por mes	Colón	Habana (Cuba)	Colón, Sabanilla. Santiago de Cuba, Habana, Nuevitas, Gibara, Ponce, Mayagüez, Puerto Rico	"Pasages"	1882	3

				Sabanilla	Habana (Cuba)	Sabanilla, Colón, Santiago de Cuba y Habana	"Puerto Rico"		
Mala imperial Compañía hamburguesa	Aedli, Eberbach y C ^a	Transporte de pasajeros y carga	2 líneas por mes	Sabanilla	Hamburgo (Alemania)	Sabanilla, Curaçao, Colón, Puerto Cabello. La Guayra, Mayagues, San Juan de Puerto Rico, San Thomas, Havre, Hamburgo	-	1881 1882	3
						Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, Ponce, San Thomas, Havre, Hamburgo	-		
Mala Real	August Strunz	Transporte de pasajeros, paquetes y excursiones	1 línea por mes	Sabanilla	Southampton (Inglaterra)	Sabanilla, Cartagena, Colón, Barbadas, St. Thomas, Plymouth, Cherburg, Southampton	"Moselle" "Don" "Medwy" "Medway"	1881 1882 1897	4
Compañía hamburguesa americana de vapores	Flohr & Price	Transporte de pasajeros y carga	2 líneas por mes	Puerto Colombia	Hamburgo (Alemania)	Puerto Colombia, Cartagena, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, Santo Domingo, St Thomas, Havre, Hamburgo	-	1897	1
						Puerto Colombia, Cartagena, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, S.P de Macoris, St Thomas, Havre, Hamburgo	-		
Compañía Atlas. Vapores y correos	Fred Stacey	Transporte de pasajeros y correos	1 línea por mes	Sabanilla	Nueva York (Estados Unidos)	Sabanilla, Nueva york, Liverpool, Londres, Glasgow, Havre, Bremen y Hamburgo	-	1881	1
Vapores correos del Marqués de Campo	J. Alzamora H	Transporte de pasajeros y correos	1 línea por mes	Sabanilla	Habana (Cuba)	Barranquilla, Cartagena, Colón, Santa Marta, Kingston, Santiago de Cuba, Baracoa, Gibara, Nuevitas, Habana	-	1882	3

Compañía de vapores de Liverpool	Müller, Siefken & C ^a	Transporte de pasajeros y carga	2 líneas por mes	Sabanilla	Liverpool (Estados Unidos)	Sabanilla, Cartagena, Colón, Jamaica, Baltimore, Liverpool	-	1881 1882	3
West India & Pacific Steam Ship Company	O.G Müller	Transporte de pasajeros y carga	2 líneas por mes	Sabanilla	Inglaterra	Sabanilla, Cartagena, Colón, Nueva Orleans, Nueva York, Inglaterra	-	1897	1
Compagnie Générale Transatlantique	Vengoechea & C	Transporte de carga, pasajeros y correos	3 líneas por mes	Sabanilla	Saint Nazaire (Francia)	Sabanilla, Colón, Puerto Cabello, La Guayra, Fort de France, Saint Pierre, Basse Terre, Pointe a Pitre, St Nazaire	"Washington" "Ville de Bordeaux" "Saint Germain" "Lafayette"	1881 1882 1897 1899	14
					Havre y Burdeos (Francia)	Sabanilla, Colón, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, Fort de France, Carupano, Puerto Limón, Trinidad, St. Thomas, Tenerife, Cádiz, Barcelona, Marsella	"Saint Simon" "Olinde Rodriguez" "Ferdinan de Lesseps" "Labrador" "Saint Laurent" "Le Tarn" "Alex Bixio"		
					Marsella (Francia)	Marsella, Barcelona, Cádiz, Tenerife, St. Thomas, La Guayra y Puerto Cabello, Sabanilla, Colón, Jacmel, Jeremie, Port au Prince, Les Gonaïves (Haití), Porto Plata (República Dominicana), San Thomas, Santander y Bordeaux.	"Provincia"		

Fuente: elaboración propia en base *El Promotor* (1881, 1882, 1897), *El Clamor* (1899), *La Prensa Libre* (1882), *La Hoja Noticiosa* (1882).

Con la información que se encuentra en esta tabla es posible estudiar la frecuencia de las rutas, identificando la participación de tres puertos en Colombia: Sabanilla, Cartagena y Colón. En conjunto, a partir de los servicios que prestaban estas compañías se identifica que en estos vapores se transportaban personas, productos y correos. Además, queda en evidencia con estas rutas una conexión marítima constante de Barranquilla con los puertos antillanos de Cuba (Santiago de Cuba, la Habana, Nuevitas, Baracoa y Gibara), Martinica (Fort-de-France), Guadalupe (Basse Terre y Pointe a Pitre), Jamaica (Kingston), Republica Dominicana (Santo Domingo, San Pedro de Macorís y Porto Plata), Trinidad y Tobago, Barbados, las Islas Vírgenes (St. Thomas), Haití (Port au Prince, Les Gonaïves, Jacmel y Jeremie), Puerto Rico (San Juan y Ponce) y Curazao.

A pesar de que la mayoría de la línea que tenían estas compañías se dirigían o salía de destinos en Europa o Estados Unidos, es notable que prevalecieron en estas rutas las paradas antillanas, al igual que una conexión con puertos en Venezuela (Puerto Cabello y La Guayra) y Costa Rica (Puerto Limón). De igual forma, así como fue abordado con las actividades económicas, la identificación de los agentes de estas compañías tiene un valor comercial para los inmigrantes, ya que los nombres de Strunz, Flohr, Stacey, Muller y Siefken habían aparecido con anterioridad dentro de la categoría de actividades económicas, siendo estos reconocidos como extranjeros.

Estos anuncios también señalarán a partir de comunicados de las compañías, movimientos comerciales que se hacen desde la ciudad de Barranquilla con los puertos de Le Havre, Hamburgo, Bremen, Burdeos y Londres especialmente. Estas fichas además de nombrar los productos que se están exportando desde Sabanilla con el peso de la carga, hace mención de los pasajeros que lleva a bordo y sus destinos, dejando en claro la multiplicidad de sus

servicios de navegación. Siendo así un ejemplo de los propósitos que cumplen estas embarcaciones y la movilidad que representa. Cabe aclarar, que estas rutas se ven complementadas con el uso del ferrocarril en todos los puertos, incluyendo el precio de los fletes y pasajes. Cada compañía tiene la posibilidad de vender pasajes para primera, segunda y tercera categoría, según las comodidades que ofrezca.

Para el caso de la circulación interna, esta queda evidenciada a partir de la navegación del río Magdalena. A pesar de que este descriptor solo cuenta con 5 fichas fue posible identificar 11 compañías de navegación a partir de los anuncios de la prensa y los comunicados que publicaban. Un ejemplo de este tipo de publicaciones se puede ver con la Compañía de Navegación del Lebrija:

COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL LEBRIJA
 Domiciliada en Bucaramanga—Departamento de Santander—Servicio mixto de embarcaciones menores y lanchas de vapor en los rios Lebrija, Sogamoso y Magdalena.
Capital social \$ 103, 000
 Director.....Adolfo Harker
 Primer Subdirector.....L. Larsen
 Subalmor. en el Pedrañal—rio Sogamoso.....Luis N. Concha
 „ „ la Ceiba—rio Lebrija.....Ulises Galofre
 Agente en Puerto Santos.....Arnita Hermanos
 Agente en Papaya.....Miguel Bana A
 Agente en Barranquilla y Cartagena.....A. H. Berg

La carga que se consigne á esta Compañía, para los rios Lebrija y Sogamoso debe destinarse únicamente, así como la correspondencia, á la Bodega Bucaramanga en Boca del Rosario, Departamento del Magdalena.

La Compañía es concesionaria del contrato de correos nacionales entre Bodega Central y Puerto Santos y como tal despacha todos los Lunes una lancha que lo conduce de Boca del Rosario á Bodega Central. La lancha portadora del correo emprenderá viaje de regreso los Martes á las 5 p. m.

La Compañía despacha los días *Miércoles* una lancha de Boca del Rosario para el Pedrañal en el rio Sogamoso. Como la Compañía ha combinado un servicio regular de canoas y lanchas de vapor entre Boca del Rosario y la Ceiba, á través del caño de Chingalé, los pasajeros que opten por esta via economizarán 14 horas de navegación penosa en el rio Lebrija. Los que procedan del interior de Santander pueden tomar la canon correo de la Compañía en Pto Santos los días Domingo á las 5 p. m. en la seguridad de que el Lunes á las 9 a. m. llegarán á la Ceiba y que de allí emplearán apenas 3 horas en rendir el viaje á Boca del Rosario, donde podrán embarcarse en cualesquiera de los vapores que surcan el rio Magdalena.

Recomendamos con especialidad esta via por considerarla como la más rápida y cómoda para pasajeros y carga.

El Administrador, **J. A. GALOFRE.**

Imagen 9 Compañía de navegación del Lebrija (27 de septiembre de 1899) *El Clamor*, p 4

De esta ficha es posible identificar el nombre de la compañía, el nombre sus agentes (que, a diferencia de las fichas en circulación externa, estas compañías tienen agentes en distintos puntos del río), el administrador, y los horarios de sus rutas. Así, con el caso de esta compañía, posee agentes en Puerto Santos, en Papayal, Barranquilla y Cartagena; además de tener subadministradores en el Pedral y en la Ceiba para controlar los pasos al río Sogamoso y Lebrija. Entre estos nombres resaltan apellidos extranjeros como Harker, Berg y Galoffre. En conjunto con esta información, se anuncia sobre las rutas y despachos que siguen estas lanchas a vapor, en forma de servicio mixto. Para el caso de la Compañía de Navegación del Lebrija, esta poseía la concesión para los correos nacionales, siendo esta la ruta que se tomaba del caribe al interior del departamento de Santander, aprovechando la comunicación que tenía el río Lebrija con el Magdalena, señalando una conectividad a nivel interno desde el puerto de Barranquilla. El servicio mixto demuestra la movilidad de carga, pasajeros y correos en estos tramos.

Sin embargo, no todos los registros tienen la información así completa, otro tipo de fichas solo permite reconocer el nombre de la compañía y el agente a cargo de ella de la siguiente manera:



Imagen 10 Directorio general del comercio y profesiones de Barranquilla - Compañías de Vapores del Magdalena (19 de enero de 1882) La Prensa Libre, p 1

Con este tipo de registros se puede identificar los responsables del transporte por el río Magdalena, que, además, son nombres que no son nuevos para los registros, ya que apellidos como Vengoechea, Müller, Siefken, Hoyer y Grau habían aparecido con anterioridad en

actividades económicas y otras compañías de vapores atlánticos, presentado este negocio de la navegación como un servicio marítimo y fluvial en conjunto.

Teniendo en cuenta la información que arrojaron estas 5 fichas, se realizó la siguiente tabla con las 11 compañías identificadas en Barranquilla para la navegación fluvial durante la temporalidad estudiada

Tabla 15

Compañías de navegación fluvial identificadas en la prensa (1880-1899)

Compañías de navegación fluvial					
Nombre de compañía	Agentes	Ríos de navegación	Paradas	Servicios que ofrece	Años de aparición
Compañía de Navegación del Dique y río Magdalena	-	Magdalena	Machina y Puerto Colombia	Transporte de carga	1897
Empresa de Vapores de F Pérez Rosa	-	-	Machina y Puerto Colombia	Transporte de carga	1897
Empresa de Vapores de B. Martínez Bossio	-	-	Machina y Puerto Colombia	Transporte de carga	1897
Compañía Fluvial de Cartagena	A.H Berg	Magdalena	Barranquilla, La Dorada y el alto Magdalena	Transporte de carga y pasajeros	1899
Compañía de transportes de Soto	F.A López	Magdalena, Lebrija y Sogamoso	Bodega central, Pedral, Puerto Santos, Bucaramanga	Transporte de carga, pasajeros y correos	1899
Compañía de Navegación del Lebrija	A.H Berg	Magdalena, Lebrija y Sogamoso	Pedral, Ceiba, Puerto Santos, Papayal, Cartagena, Boca del Rosario, Bodega Central	Transporte de carga y pasajeros	1899
Empresa de navegación de vapor Francisco Cisneros	Eusebio Grau	Magdalena	-	Transporte de pasajeros	1882
Compañía Unida	R. A Yoy	Magdalena	-	-	1882
Compañía Antioqueña	Vengoechea y C ^a	Magdalena	-	-	1882
Compañía Internacional	C. Hoyer	Magdalena	-	-	1882
Compañía Alemana	Müller & Siefken	Magdalena	-	-	1882

Fuente: elaboración propia en base *El Clamor, El Promotor, La Prensa Libre*

De esta forma, se presentan dos tipos de rutas, una básica del bajo Magdalena al alto Magdalena con La Dorada y Puerto Berrio, y otra con los ramales del Magdalena en el Lebrija y Sogamoso. Así, se demuestra que hay una conexión con Antioquia, Santander y Bogotá. En cuanto a los servicios que se ofrecen desde la navegación fluvial, estos son mixtos, lo que indica

que hay una movilidad tanto de carga, como de pasajeros y correos a través de lanchas de vapor y canoas. Por otro lado, se debe resaltar que alrededor del río se construyen puntos de acopio para estas navegaciones, así como bodegas para almacenar las cargas o asentamientos, de las cuales se puede reconocer el nombre de Bocas del Rosario, Pedral, la Ceiba, Papayal, Bodega Central y Puerto Santos.

Con estas tablas y graficas es posible reconocer a través de las compañías de navegación y el avance de proyectos viales a nivel nacional y regional, una posibilidad de movilidad en el territorio, además de una conexión interna y externa desde el rol portuario que había adquirido Barranquilla para esta época. El uso de estos descriptores de análisis dentro de la categoría de movilidad ayuda a diferenciar la oportunidad que estos anuncios y noticias pueden brindar para el proyecto de investigación, identificando además de las rutas de circulación, los proyectos que permitieron que fuera posible y que la incentivó. Este doble propósito fue planteado desde el mismo proyecto, reconociendo que la movilidad de los sujetos migrantes estaba sujeta a las oportunidades que podían tener en estos territorios.

De esta manera, se presenta como un avance la identificación de una conexión existente a finales del siglo XIX entre los puertos de Sabanilla con los antillanos, viendo en la regularidad de los vapores mensuales un elemento central para entender la llegada y salida de personas, productos e ideas. También debe tenerse en cuenta, así como fue abordado desde la categoría de actividades económicas, la responsabilidad que adquirieron los inmigrantes en estos negocios, teniendo a la oportunidad de identificar apellidos alemanes e ingleses entre los agentes de las compañías. Un punto de partida para la oportunidad que brindan estos registros es rastrear las rutas de movilidad y la importancia no solo de Sabanilla sino de Colón y Cartagena para este periodo, teniendo en cuenta los destinos y servicios que se ofrecía; Luego

de reconocer que sí existen estas rutas, y que Colombia hace parte de ellas gracias a tres puestos, seguiría por preguntarse ¿Quién se mueve por estas rutas?

5.1.5 Sociabilidad

Esta categoría fue pensada desde las formas en que se pudo evidenciar la inserción de los sujetos migrantes en la sociedad de Barranquilla a través de la prensa y sus habilidades asociativas. Los registros responden a las actividades sociales, espacios de comunicación e intercambio entre los inmigrantes como serían las sociedades de caridad, los clubes, las reuniones y asociaciones. Reconociendo en ellas, la disposición y capacidad de estas personas para establecer vínculos sociales dentro de la comunidad Barranquillera, evaluando la posible aceptación o rechazo en ella.

Teniendo esto en cuenta, la categoría cuenta con 18 fichas que fueron encontradas en tres periódicos, estando la gran mayoría en la publicación del periódico cubano La Verdad en 1895, con 16 registros. Considerando la orientación y misión de esta prensa, gran parte la categoría se encuentra vinculada a la colonia cubana en Barranquilla y la relación que tenía la independencia de Cuba sobre el escenario colombiano, por lo tanto, solo hay dos proyectos de discusión dentro de esta categoría, la revolución cubana con 13 fichas y la construcción del templo de San Nicolás con una.

Tabla 16

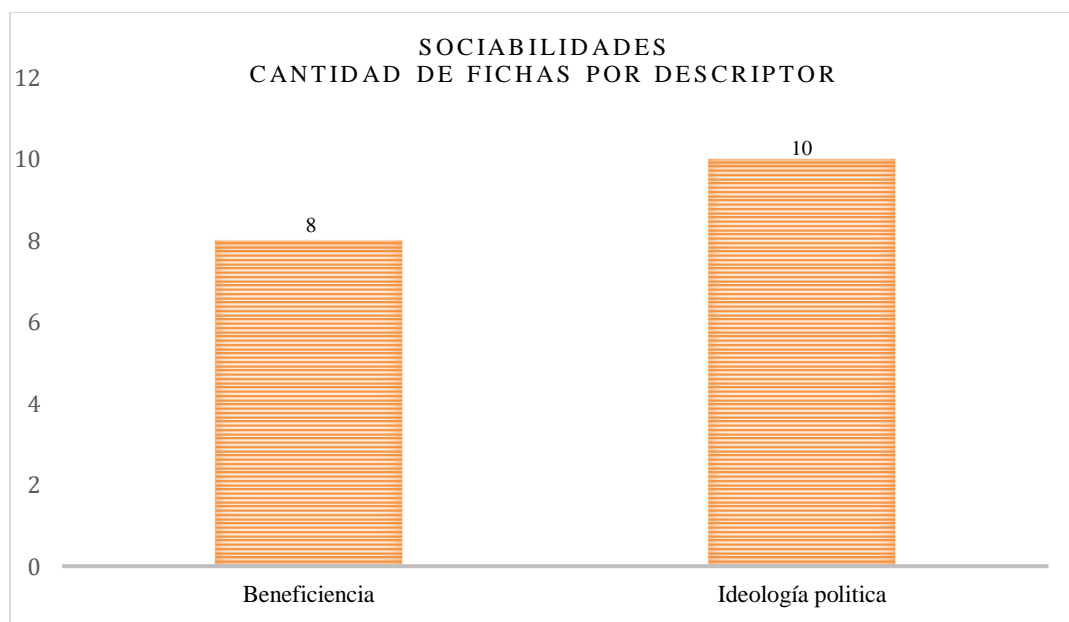
Periódicos y años utilizados en la categoría de Sociabilidades

Sociabilidades		
Años	Prensa	cantidad de fichas
1881	El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla	1
1895	La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades	16
1898	Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios	1

En cuanto a la definición de los descriptores de análisis, siguiendo el sentido de los registros, fue necesario establecer dos: beneficencia con 8 fichas e ideología política con 10 fichas. Ambas se encuentran en diálogo pues se trata de la colonia cubana en su vinculación al Partido Revolucionario Cubano y la recaudación de fondos para las campañas del ejército en Cuba. A diferencia de lo que aparece en las fichas de discurso de opinión pública, en estos registros queda en evidencia una organización de la colonia cubana desde el periódico de *La Verdad*, y la relación que establecieron con la sociedad local y nacional a partir de los hechos políticos en la isla de Cuba partir de auxilios, tertulias, eventos.

Figura 11

Cantidad de fichas por descriptor según Sociabilidades



De esta forma, se identificaron fiestas, sociedades de caridad, clubes sociales y periódicos cubanos como fue la Sociedad Carolina en Barranquilla, el club 11 de noviembre en Cartagena y los periódicos “Patria”, “Cuba” y “la Nación”, así como el nombre de sus organizadores y participantes. Además de esto, a través de las gacetillas se identificaron nombres y negocios de la colonia cubana y de locales que estaban brindando apoyo político.

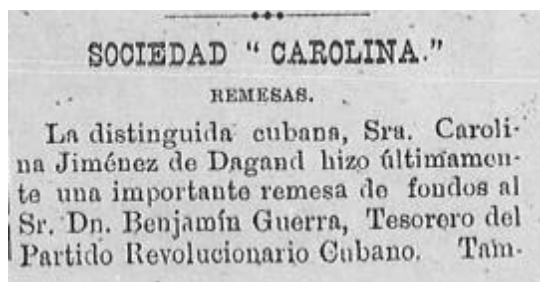


Imagen 11 Sociedad Carolina (14 de noviembre de 1895) La Verdad, p 3

Desde la misma suscripción al periódico de *la Verdad*, a partir de cartas, sueltos y editoriales se agradecía por nombre a los contribuyentes benéficos desde Medellín, Bogotá y Barranquilla, evidenciando la habilidad que tuvo la causa cubana para recibir empatía dentro de la sociedad nacional a partir de la identificación de sentimientos patrios y organización de la colonia cubana. Por otro lado, desde la ideología política se encuentra la organización de eventos y clubes sociales, así como el tiraje de nuevos periódicos que estuvieron con una filiación política y partidista al Partido Revolucionario Cubano. Estos registros, además, reconocen un discurso patriótico como centro de discusión para la lucha de independencia que tuvo intereses de enviar corresponsales a Estados Unidos y Cuba como parte del deber de la organización.

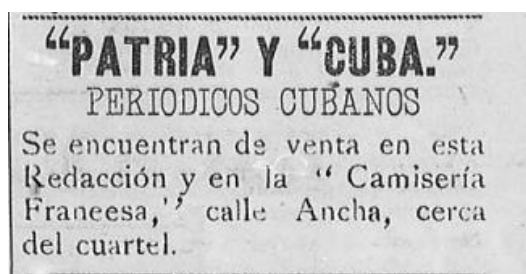


Imagen 12 Periódicos cubanos (14 de noviembre de 1895) La Verdad, p 7

Esta categoría es la que cuenta con la menos cantidad de fichas comparada con la que han sido trabajadas anteriormente. Pero esto no significa que sea menos importante, las fichas aquí presentes demuestran los niveles de discusión e importancia que estaba adquiriendo la

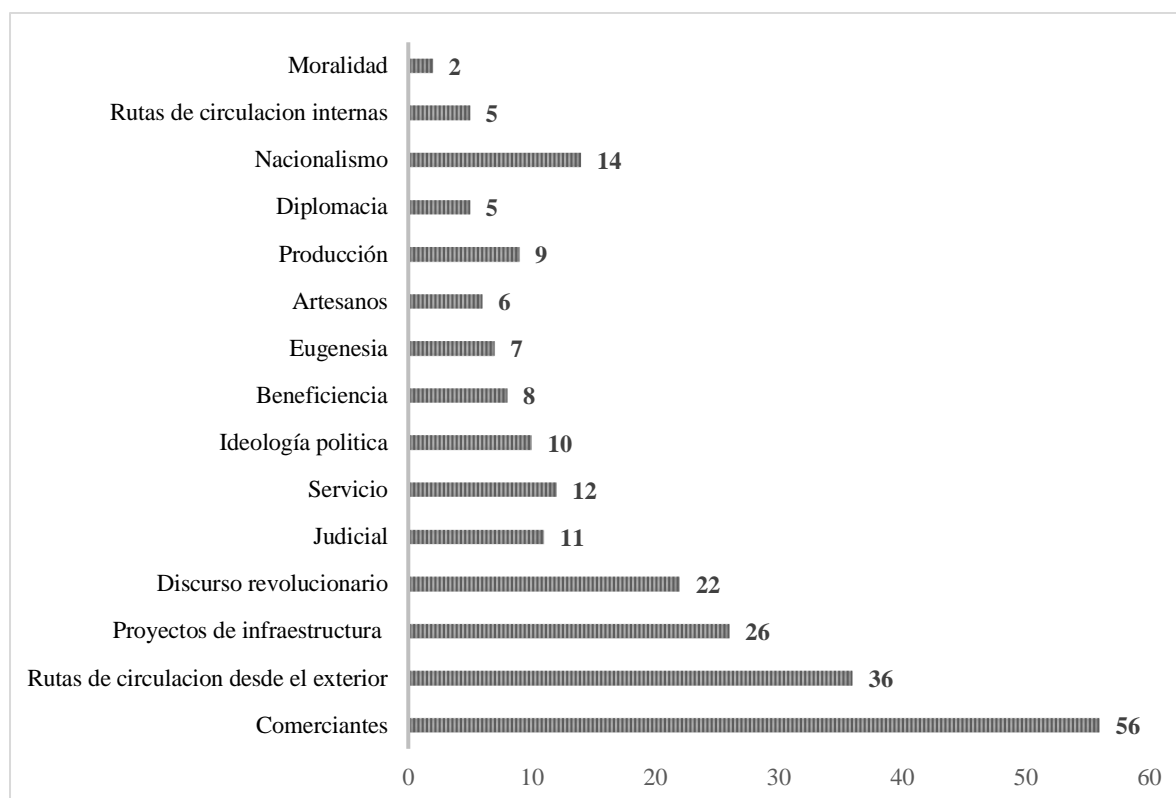
colonia cubana en el marco del proceso de independencia de la isla, desde un enfoque político y social. De esta forma, brinda la oportunidad de reconocer nombres de inmigrantes cubanos, sus profesiones, sus formas de asociación y vinculaciones políticas en relación con su lugar de origen, gracias a la oportunidad que brinda la lectura de una prensa hecha por cubanos. Además de esto, se puede empezar a discutir sobre el nivel de aceptación que tenía no sólo la causa independentista sino la misma colonia cubana, agregando el factor de comunicación que tenían a nivel regional e internacional.

6.2 Conclusión

En definitiva, esta primera sección del trabajo revisa la forma de abordar la fuente y la metodología a emplear para reconocer en la prensa al sujeto migrante. Además, demuestra las posibilidades que representa dicha fuente, en el proyecto de investigación, desde la forma en que se aproxima y lee la prensa del siglo XIX. El punto de partida se dio con la identificación de las prensas disponibles para revisión desde los repositorios digitales de la Biblioteca Nacional y el Banco de la Republica. De 11 periódicos reconocidos, se encontraron 29 números, de los cuales 25 fueron fichados para el propósito de la pasantía. La mayoría de estos tuvo una frecuencia de publicación semanal y poseían números entre 1881 a 1899, con algunos vacíos entre los años. De este proceso, se identificaron 229 fichas clasificadas en 5 categorías que permitió ver en ellas, al sujeto migrante en movilidad: actividades económicas, movilidad, discurso de opinión pública, discurso oficial-legislación y sociabilidades. Para fines de la investigación, era necesario romper el esquema de lectura del inmigrante como esfera económica independiente y empezar a conectarlo en su sociedad de acogida desde lo político, racial, social y cultural. Para que fuera posible, se identificaron 15 descriptores en las categorías para, a la vez de especificar diferencias y particularidades, poder mantener un diálogo entre ellas (véase en figura 12 en pagina 89).

Figura 12

Cantidad total de fichas por descriptores empleado en el fichaje



Desde las *actividades económicas* con sus 90 fichas, se utilizaron seis descriptores: comerciantes, proyectos de infraestructura, servicios, artesanos, producción y diplomacia. Estos responden a la diferencia de actividades que desempeñaron los inmigrantes en Barranquilla durante el periodo estudiado, permitiendo salir del lente comercial, importador y de navegación que tenían los extranjeros. Se demostró que en Barranquilla había presencia de trabajadores, negociantes, productores, artesanos e inversores de distintas nacionalidades y profesiones, que mantuvieron negocios con personajes locales. Desde la categoría de *movilidad*, la segunda con más registros (54 fichas), se utilizaron 3 descriptores: proyectos de infraestructura, rutas de circulación interna y externa. Estos tres elementos responden al interés de incrustar Colombia al circuito migratorio del Caribe a partir del puerto marítimo y fluvial de Barranquilla. Esto se logró identificar gracias a las rutas e itinerarios publicados en la prensa

local que establecían Puerto Colombia y Sabanilla como puntos de entrada y salida de cargas, correos y personas en conexión con puertos antillanos, norteamericanos y europeos.

Con el *discurso de opinión pública* se emplean cinco descriptores: moralidad, nacionalismo, diplomacia, eugenesia y discurso revolucionario. Con ellos se demuestran dos elementos centrales como es la participación de inmigrantes en la construcción de una opinión pública respecto a eventos internacionales, y los debates sociales y raciales que prevalecían en la época. Por otro lado, está el *discurso oficial-legislación* con 4 descriptores (proyectos de infraestructura, judicial, eugenesia y nacionalismo) que pone en evidencia los proyectos de infraestructura como proyectos de ley y de interés nacional. Además, muestra al inmigrante desde una esfera judicial enfrentado a conflictos penales y administrativos. Por último, la categoría de *sociabilidades* requirió de dos descriptores: ideología política y beneficencia. De los cuales, se demostró al igual que con la categoría de discurso de opinión pública, un nivel de discusión y convivencia entre la colonia cubana y la sociedad barranquillera, siendo importante el proceso de independencia en Cuba.

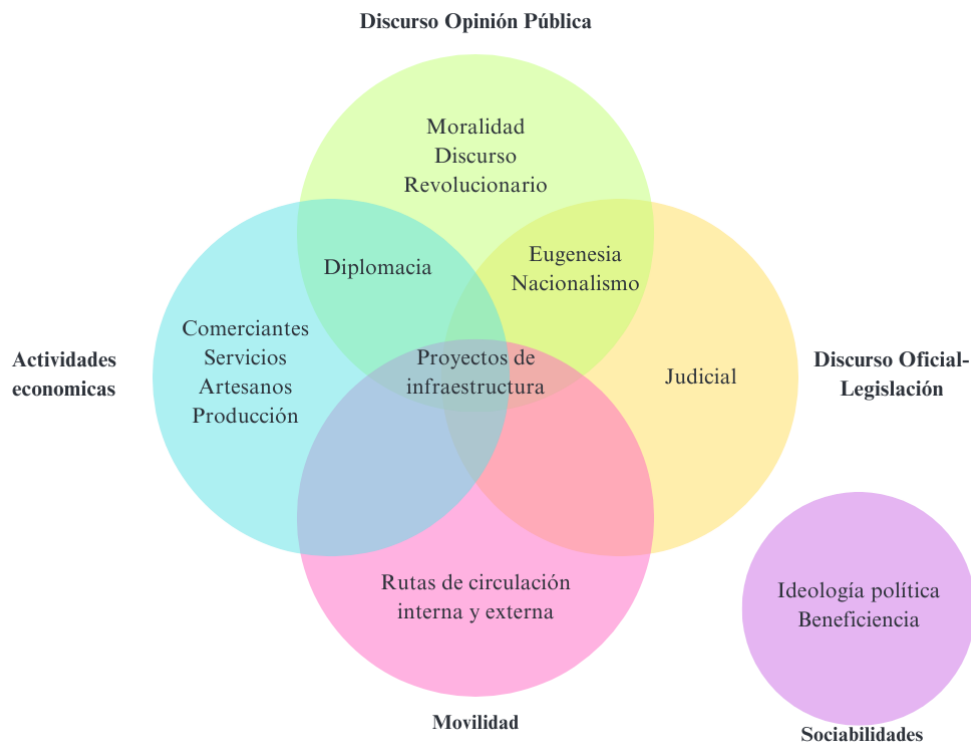
Teniendo esto en cuenta, es importante recordar que desde un primer momento se estableció que el proceso de fichaje se proponía tanto la identificación del inmigrante, como la identificación de proyectos económicos que permitieron su llegada y establecimiento. En el primer punto, la prensa permitió leer al sujeto migrante desde la diversidad de sus actividades económicas, desde sus discusiones políticas e identidades nacionales, sus asociaciones, sus conflictos jurídicos y administrativos y, aún más importante, de sus rutas de llegada y movilización. Unos elementos fueron más visibles que otros, las fichas más comunes y encontradas en la prensa fueron las actividades comerciales y de importación que tuvieron participación extranjera (el descriptor de comerciantes con 56 fichas), seguida luego por las rutas que conectaban a Sabanilla con el Mar Caribe (el descriptor de rutas de circulación con

36 fichas). Sin embargo, el número de fichas en un descriptor no puede nublar el valor de los registros en los descriptores, discusiones en torno a la moralidad (2 fichas), la diplomacia y las rutas de circulación interna (ambas con 5 fichas) arrojan información de intereses sobre el escenario geográfico y político de Barranquilla a finales del siglo XIX que son esenciales para la propuesta investigativa. El valor está en el tipo de información del registro: identificación de nombres, rutas, actividades, leyes, fechas, entre otros datos.

Con relación a lo anterior, de los 15 descriptores utilizados, 4 se presentan en varias categorías: “nacionalismo” y “eugenesia” en discurso oficial- legislación y discurso de opinión pública, “diplomacia” en discurso de opinión pública y actividades económicas, “proyectos de infraestructura” en movilidad, discurso oficial-legislación y actividades económicas (véase en figura 13 en página 91). Esto refleja las distintas formas en que se discutieron y presentaron temas como el nacionalismo, la eugenesia y los proyectos de infraestructura; de esta repetición se puede resaltar la relevancia que tuvieron estas temáticas en la prensa. Por un lado, los proyectos de infraestructura se vieron como proyectos de ley, pero también como procesos de movilidad, focos de inversión y trabajo extranjero. El nacionalismo se presentó como una defensa a los intereses locales y un proceso de identidad para colonias extranjeras. La eugenesia se presentó como un debate legal y un debate público. En otras palabras, el establecimiento de los descriptores contribuyó a establecer una diferencia en la lectura a partir de la categoría de análisis, para que, de esta forma, las fichas revelan más información que pudiera complejizar y matizar la imagen del sujeto migrante y su contexto. Esto permitiría conectar al inmigrante en las distintas esferas sociales, económicas, políticas y culturales de Barranquilla.

Figura 13

Diagrama de Venn con descriptores compartidos entre categorías



Por otro lado, a pesar de tratarse de prensas publicadas por imprentas locales, fue evidente que sus noticias hacían eco a proyectos de mayor amplitud que se salían de los límites de Barranquilla. En total, para el periodo revisado se identificaron la discusión de 20 proyectos que se pueden ubicar en tres niveles: infraestructura, transporte y comunicación, desarrollo urbano o rural y eventos culturales o políticos (Véase tabla 17 en pagina 93). De esto, el 45% de los proyectos discutidos en la prensa fueron de carácter nacional e internacional, siendo la mayoría proyectos de infraestructura, transporte y comunicación como fue el canal de Panamá y los ferrocarriles regionales. Sin embargo, a pesar de que solo un 5% representa discusión internacional, el nivel de discusión fue amplio ya que la mayoría de los registros se los lleva el evento político de la independencia cubana. Por otro lado, el 55% de los proyectos discutido se dieron en escala local, los cuales respondían a un intereses por el desarrollo urbano en Barranquilla (Véase figura 14 en pagina 93).

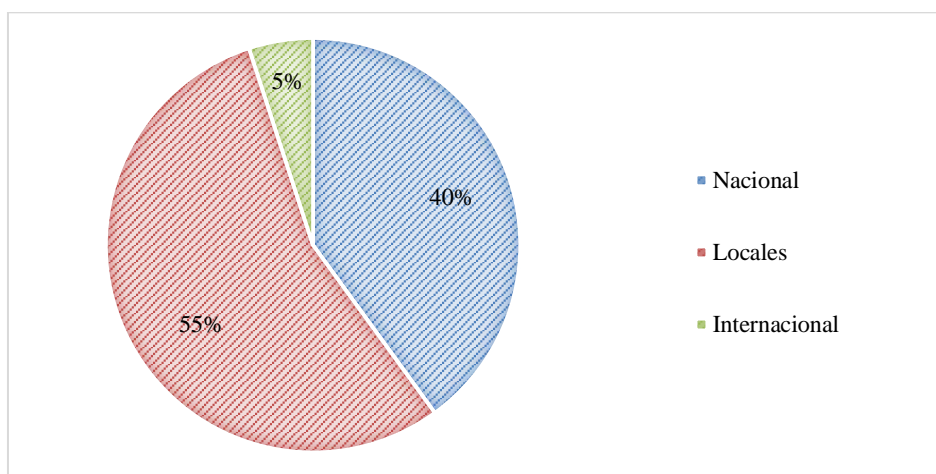
Tabla 17

Tipos de proyectos discutidos en la prensa (1880-1899)

Tipo de proyecto	Proyectos	fichas	Años de aparición
Infraestructura, Transporte y comunicación	Ferrocarril de Bolívar	15	1882 1892
	Ferrocarril de Portobello	2	1881
	Ferrocarril de Antioquia	1	1881
	Ferrocarril del Cauca	1	1881
	Ferrocarril de Panamá	1	1882
	Ferrocarril de Santander	1	1882
	Bocas de Ceniza	1	1898
	Muelle de Puerto Colombia	1	1892
	Línea de telégrafos	1	1881
	Canal de Panamá	7	1882 1890
Desarrollo urbano y rural	Construcción de la Plaza de San Nicolás	2	1882 1895
	Construcción del Parque de Barranquilla	1	1882
	Elaboración del Plano de la ciudad	1	1890
	Construcción del Teatro Colón	1	1896
	Construcción del Tranvía de Barranquilla	1	1890
	Construcción de Templo San Nicolás	1	1898
	Colonización Sierra Nevada	1	1882
	Acueducto de Barranquilla	3	1882
Evento cultural y político	Carnaval de Barranquilla	2	1882
	Independencia cubana	44	1895-1898

Figura 14

Escala de los proyectos discutidos en la prensa (1880-1899)



En términos generales, cada categoría buscó responder al interés de vincular Barranquilla al circuito migratorio desde la identificación de los inmigrantes en las esferas económicas, sociales y culturales de la ciudad. Este informe, corresponde a una primera aproximación de los hallazgos, tratando de demostrar las posibilidades de la fuente para el estudio migratorio, junto a los procesos de clasificación y definición que tuvo el fichaje. Entre los resultados, se puede reconocer al inmigrante desde sus actividades comerciales, pasando por sus discusiones políticas y formas de asociación, llegando hasta sus vinculaciones laborales. De igual forma, se puede resaltar entre estos elementos, reacciones de aceptación y rechazo dentro de la comunidad local e incluso dentro de los mismos inmigrantes. En relación a esto, se pudo identificar que, a nivel nacional y local, se desarrollaban debates sobre el progreso y modernización del país que adoptaban connotaciones de tipo racial e higiénico. Aún más importante, se pudo reconocer en Barranquilla un espacio movilidad gracias a su posición portuaria a nivel marítimo y fluvial, conectándose así con el mundo caribe y con el interior del país.

Estos hallazgos fueron posibles gracias a que la búsqueda en la fuente no se planteó únicamente bajo la identificación de nombres extranjeros, sino que se expandió a categorías que permitieran leer el contexto y el lugar de Barranquilla a finales del siglo XIX desde el impulso de proyectos de infraestructura, el desarrollo de debates sociales y legales, rutas económicas, proyectos políticos y asociaciones sociales. A partir de esto, se puede contextualizar el momento histórico y permite al inmigrante aparecer y se movilizarse por este escenario político, económico y social.

7. Informe reflexivo

La Barranquilla cosmopolita y el sujeto migrante en la prensa de 1880-1900

“Mientras esperábamos la partida, subí al puente ya colmado de numerosos vendedores de pericos, titíes, sombreros de iraca, plumas de garza, dientes de cocodrilo. Muchos pasajeros y empleados abordo hicieron sus compras; la familia de Bogotá, compró un par de periquitos de pico tierno; un sirio compró un caparazón de tortuga y una pequeña boa viva que se proponía vender en un museo de París”

(Fragmento *Viaje a Colombia 1911-1912*, 292)

“La luna, semejante a una bruñida esfera de nácar, se levantaba por detrás de los árboles más gigantescos, plateando las aguas del Magdalena, que con una majestad silenciosa lamían las arenosas riberas y se escapaban a través de aquellas vastas soledades, para ir a perderse en el océano”

(Fragmento *La Maldición*, 36)

7.1 Introducción

En 1824 el inglés Charles Stuart Cochrane concluyó al finalizar su viaje por Santa Marta que “mucha ventaja puede esperar Colombia de la inmigración de colonos europeos. El país puede mejorar más de diez veces debido a su favorable ubicación”⁴⁰. En este relato, se alertaba la necesidad de una mano de obra calificada y productiva para sacar provecho de los recursos que poseía el país, y a sus ojos, esta mano de obra idealmente debía ser europea. Sobre estos puntos, toma su tesis, Frederick Martínez sobre un “nacionalismo cosmopolita”, al entender el deseo latente de una élite para la construcción de un estado nacional bajo ideales de civilización y progreso que buscaran una legitimación externa. Esto, en conjunto con el sueño de la inmigración europea, crean un escenario de discusiones y reacciones frente a una transformación y modernización de América Latina desde el lente de la inmigración y la presencia de sujetos que ‘favorecían’ o ‘perjudicaban’ estos proyectos. Colombia, a pesar de no contar con la misma intensidad migratoria que otros países latinoamericanos, participó en la recepción de inmigrantes al igual que de la discusión y legislación sobre temas migratorios.

⁴⁰ Charles Stuart Cochrane, *Viajes Por Colombia 1823 y 1824. Diario de Mi Residencia En Colombia*, trad. Ernesto Guhl, de *Biblioteca V Centenario Colcultura, Viajeros Por Colombia* (Bogotá: Presidencia de la República Colcultura, 1994). 313

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX, a la par de grandes oleadas de inmigración en Latinoamérica, la élite política e intelectual de estos países se encontraba en el proceso de pensar la integridad nacional a partir de elementos singulares del progreso económico y racial que pudieran fortalecer al Estado-Nación. Sin embargo, para que esto fuera posible era necesario buscar la homogeneidad de sus habitantes, reconociendo en la inmigración un proyecto modernizador para afianzar valores hegemónicos y proyectos nacionalistas⁴¹. Según Martínez, los intentos por atraer inmigrantes europeos, fueron una respuesta a la situación política que atravesaba el país, en cuanto existía una urgencia por satisfacer las necesidades de un estado en construcción y se necesitaban personas con habilidades y características específicas⁴². Para Reid Andrews, es con el boom exportador, los cambios políticos y el advenimiento del racismo científico, entre 1880 y 1930, que se propició el escenario de la búsqueda de un ideal civilizatorio que superara la herencia racial latinoamericana que, según presumen, había generado el atraso en estas naciones. Estos discursos, cargados de fuertes elementos ideológicos, pusieron en marcha el deseo de cohesión nacional, la cual permitiría, a partir de un elemento extranjero productivo, una fuerte vinculación al mercado mundial⁴³. La inmigración era entonces pensada como el primer paso a una transformación modernizadora de carácter nacional en el marco americano; no obstante, los resultados no siempre fueron los esperados, y, como se podrá ver en el caso colombiano, los desarrollos migratorios y los entramados sociales que de ellos surgieron responden a múltiples factores y condiciones políticas y sociales del país.

Para Colombia, la planeación y el debate sobre los proyectos migratorios que debían asumirse en el país tuvo sus variaciones entre los periodos de gobiernos liberales y

⁴¹ Peter Wade, *Música, raza y nación: música tropical en Colombia*, trad. Adolfo González (Bogotá: Vicepresidencia de la República, Departamento Nacional de Planeación, 2002), 33

⁴² Frédéric Martínez, “*El nacionalismo cosmopolita*”, 43

⁴³ George Reid Andrew, *Afro-Latin America 1800-2000* (New York: Oxford University Press, 2004), 117-152

conservadores; sin embargo reflejó una narrativa hegemónica en cuanto a la búsqueda de grupos humanos que trajeran progreso al país. Esto quiere decir que, si bien la interpretación de estos proyectos puede variar a partir de las condiciones históricas en las que toman escenario y de los sujetos que los protagonizan, la necesidad de poblar territorios, volverlos productivos, comercializar mercancías, construir vías, moralizar y educar la población siempre se presentó como un interés de modernizar al país. Por un lado, se encontraban los proyectos impulsados por gobiernos liberales radicales entre 1845 y 1886, que esperaban una mano de obra europea campesina que industrializara la tierra y civilizara la población; mientras que, por otro lado, los regeneradores desde 1886 hasta mitad del siglo XX, buscaban un refuerzo de la hispanidad y conservación de las tradiciones socio-productivas y culturales⁴⁴. Así el ideal y los proyectos se materializaron a partir de la concepción de un Estado fortalecido, en aras de una proyección nacional homogénea y moderna que favoreciera la imagen de su poder.

Frente al argumento anterior, la historiografía colombiana se encargó de reconocer que la afluencia de inmigrantes de origen europeo, caribeño y asiático se vio presente en distintas regiones del país y fue significativa a pesar de que las condiciones sociales, económicas y culturales no siempre fueron las esperadas. Dentro de estos estudios se buscó resaltar desde la aproximación de distintas nacionalidades, la influencia que tuvo su condición de inmigrantes-extranjeros sobre las dinámicas económicas regionales, al igual que las sociales y culturales. Demostrando así, que mientras el país se sumergía en numerosos debates acerca de los riesgos y beneficios de la inmigración, contaba con una presencia de españoles, italianos, alemanes, sirios, libaneses, franceses, palestinos, chinos, japoneses y antillanos, los cuales se encontraban en distintos procesos de inserción.

⁴⁴ Frédéric Martínez, “Apogeo y decadencia del ideal de la inmigración europea en Colombia”, 15

Los proyectos migratorios y la especificación de inmigrantes ‘ideales’ también se ven reflejados en la historiografía desde los distintos enfoques de estudio que fueron implementados. Según Jhojan Díaz, se pueden identificar dos perspectivas: una laboral trabajada desde 1990 y otra socio-racial desde los 2000. En un primer momento, por el interés de saber cómo las economías latinoamericanas se insertaron al mercado mundial, el estudio de los inmigrantes se realizó desde las implicaciones a la economía local, siendo la actividad laboral el mecanismo central de entrada e integración laboral. Según este primer enfoque, “las maneras de explicar las causas de la migración permiten construir una tipología acerca de los distintos inmigrantes, que, por sus condiciones raciales y lugares de procedencia, desempeñaron unos u otros oficios”⁴⁵; en otras palabras, la diversidad migratoria y sus actividades laborales generaron distintos tipos de rechazo⁴⁶. Desde el segundo enfoque la categoría racial será un elemento central de estudio, ya que se aborda la relación de los ideales racializados de la nación con la migración en la búsqueda de una revitalización social y crecimiento económico.

En retrospectiva, Díaz ha demostrado cómo la historiografía se ha encargado de buscar al inmigrante según sus propósitos y roles en la sociedad receptora, sean estos socioeconómicos o raciales. Rhenals y Flórez ya había identificado estos elementos en 2011 cuando notaron un estancamiento en la Historia empresarial del Caribe colombiano, señalando que los estudios de los empresarios extranjeros a pesar de haber dado luces sobre la inserción de los inmigrantes en la sociedad, se habían distanciado de una problematización histórica de las relaciones que construyeron en su entorno, considerando que estos estudios estaban “hiperbolizando el

⁴⁵ Jhojan Alejandro Díaz-Rico, “Migración, trabajo y nación. El Lugar De Colombia En Los Estudios Sobre Las Migraciones a América Latina” *Anuario De Historia Regional Y De Las Fronteras* 27 no 2 (2022), 229

⁴⁶ Se tratan de tres tipologías de rechazo: provenientes de las clases obreras, provenientes de las elites comerciales y provenientes de los intelectuales. Díaz, “*Migración, trabajo y nación*”, 229

accionar de los empresarios”⁴⁷. Esta hiperbolización, permitió una lectura aislada de las características sociales, culturales y raciales en las que los inmigrantes se enfrentaron en sus sociedades de acogida, provocando un privilegio sobre los inmigrantes que significaron un éxito económico y un ascenso social. Por lo que esto respecta, la diversidad migratoria es reconocida, pero ¿estaba correctamente abordada?

Estos trabajos avanzaron en la identificación de nombres y apellidos acorde a las distintas nacionalidades presentes, permitiendo demarcar un nuevo camino para el abordaje de sus actividades y roles dentro de la sociedad. Siguiendo lo propuesto por estos autores, en conjunto con lo identificado por Díaz en su balance, se puede reconocer en Barranquilla la formación de un mercado en movimiento hacia el exterior y el interior del país, en el cual los inmigrantes tuvieron una participación significativa, pero no solo como comerciantes mayoristas, sino desde la misma diversidad de sus actividades. Además, se puede considerar para Barranquilla una serie de oportunidades laborales que permitieron la movilidad de inmigrantes en este escenario, el cual tuvo una reacción positiva y negativa para la sociedad local, manifestándose en distintas esferas sociales.

De esta forma, una vez dejando en claro que Barranquilla, sí contó con una participación económica de inmigrantes, nuevos interrogantes respecto a su llegada, sus distintas actividades, sus relaciones sociales y políticas, estas se pueden buscar en la prensa local, para construir panoramas mas amplios de estudio. De esta manera, se puede ver al sujeto migrante desde distintos focos en la publicaciones; por ejemplo, por un lado, aparecen discusiones en la ciudad sobre la preocupación en la presencia de trabajadores antillanos en el canal de Panamá, a la par de la solicitud de enganche de trabajadores desde Barranquilla para proyectos ferroviarios al

⁴⁷ Ana Milena Rhenals y Francisco Javier Flórez, “Distintos sujetos bajo un mismo predicado: reflexión historiográfica sobre la historia empresarial en el Caribe Colombiano”. *El Taller de la Historia* 3 n° 3 (2014)

resto del país. En otros casos, la colonia cubana en Barranquilla encontró en el prensa local un espacio para su acción política y divulgación sobre la causa independentista en la isla de Cuba; a la par de alertar sobre la presencia y actividades de inmigrantes españoles en Colombia en forma de reacción a la guerra en Cuba. En otros casos, las dinámicas de aceptación y rechazo se realizaron desde discusiones moralistas, por ejemplo, en 1882 se manifiesta entre la sociedad barranquillera un malestar porque las monjas del hospital de Caridad – en especial la madre superiora - no aceptaban las tradiciones del carnaval. La explicación a estas actitudes no se interpretó desde la posición religiosa de las implicadas, sino desde su nacionalidad francesa, exenta del sentido de diversión⁴⁸. No obstante, la prensa no siempre mencionó nacionalidades extranjeras, hay fragmentos en lo que se hace uso de adjetivos como ‘holgazanes’, ‘paisanos’ o ‘gente de color palurdo’ señalando la necesidad de orden sobre la ciudad. En conjunto, se revelan realidades para la sociedad barranquillera que si bien se encuentran conectadas a una realidad social y económica, deben ser analizadas desde el reconocimiento de una conexión y circulación entre la ciudad y distintos puntos del Caribe y el interior del país.

Con lo anteriormente mencionado, queda entendido que para avanzar en la investigación sobre la inmigración, es crucial reconocer un problema de estudio que analice complementariamente la manera en que se recibieron y/o arribaron los inmigrantes, junto a sus vinculaciones comerciales, sociales, políticas y culturales. Esto, debe darse en conjunto con una relectura de la forma en la que la historiografía relativizó el estudio de los inmigrantes por las nacionalidades ideales y las indeseables⁴⁹. En el marco de la investigación se identificó que

⁴⁸ Daniel Olaciregui. La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura n° 22 (Barranquilla) 14 de abril de 1882; 2

⁴⁹ De esta forma se ha adelantado los estudios sobre las nacionalidades que en un momento fueron categorizadas como “indeseables”, que son ahora investigadas desde nuevos focos de estudio a partir del enfoque socio-racial en Colombia. Algunos trabajos son: Friederike Fleischer, “La diáspora china: un acercamiento a la migración china en Colombia” *Revista De Estudios Sociales*, 1 n° 42 (2012). Ying Zhang, *La Colonia China en Bogotá* (Tesis de sociología) Universidad Nacional de Colombia, 1991. Camilo Ernesto Matos Capera, *Cómo ser colombiano sin dejar de ser chino. Migración de chinos a Cartagena de Indias. 1940-1960* (Tesis Maestría)

para que esto fuera posible, era importante abrir una perspectiva que pusiera a Colombia en diálogo con el exterior. El uso de enfoques globales y atlánticos se presentan como una oportunidad para profundizar el estudio de la inmigración, conectado a las orientaciones económicas y raciales, destacando que cada grupo migratorio experimentó un proceso de integración influenciado por su actividad económica y racialización. Además de esto, el uso de una escala transnacional permite no solo identificar las formas de llegada de los inmigrantes, sino los motivos y razones de su circulación al tener en cuenta los patrones y rutas de movilidad, reconociendo el deseo de los países por tener una conexión de los mercados⁵⁰.

La presente reflexión, tiene en cuenta esta base historiográfica sobre los estudios de la inmigración en Colombia y específicamente, los trabajos que abordan especialmente a Barranquilla como escenario de recepción y establecimiento de colonias extranjeras. Así como lo trabajó Díaz, se pudo identificar que desde la historiografía también se le fueron asignados roles a los extranjeros desde sus atribuciones económicas, por lo cual es más común encontrar nacionalidades como las árabes y las europeas. La historiografía de Barranquilla ha buscado forjar la imagen de una ciudad cosmopolita y próspera, atribuyendo gran parte de su éxito económico a la influencia y participación comercial extranjera. Así, la literatura histórica asumió la posición de renombrar a Barranquilla como centro económico y cultural regional, además de una ciudad abierta desde el abordaje de la inmigración. En estos términos, las

Universidad Nacional de Colombia, 2015. Juliana Andrea Jara. “La inmigración japonesa al Valle del Cauca”. *Trans-pasando Fronteras* n° 1 (2011). Diego Mendoza Pérez. “La inmigración japonesa a Colombia”. En: *Evolución de la sociedad colombiana. Ensayos escogidos*, comp Gonzalo Cataño (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 1994). Abel Fernando Martínez Martín, “Trópico y Raza. Miguel Jiménez López y la inmigración japonesa en Colombia, 1920-1929” *Historia Y Sociedad*, n.º 32, 2017. Inés San Miguel. *En pos de El Dorado: inmigración japonesa a Colombia* (Bogotá: FCU, 2018). Gabriel Cabrera. “La presencia antillana en la Amazonia: los negros barbadenses en la explotación del caucho y sus imágenes” *Memorias: Revista Digital de Arqueología e Historia desde el Caribe* 14 n° 36 (2018). Ana Milena Rhenals y Francisco Javier Flórez, “Escogiendo entre los extranjeros” indeseables”: afroantillanos, sirio-libaneses, raza e inmigración en Colombia, 1880-1937” *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 40 n° 1 (2013)

⁵⁰ Jhojan Díaz, “Migración, trabajo y nación”, 234

nacionalidades trabajadas y analizadas responden a este propósito de posicionar el rol económico de la ciudad en el discurso historiográfico.

Con esta pasantía se reconoció que Barranquilla contó con una ola migratoria significativa y diversa, la cual evidenció una conexión con rutas de circulación que permitían la movilidad no solo de personas, sino también de mercancías e ideas. De esta manera, alrededor de la investigación de la prensa se distinguieron cuatro hallazgos importantes: una colonia antillana establecida en la ciudad, rutas de navegación entre las Antillas y Barranquilla, desarrollo de proyectos de infraestructura para el progreso económico que permitieron dicho anclaje a una red de circulación y discursos nacionalistas de rechazo a los extranjeros. Como resultado, se reconoce desde la lectura de Barranquilla como puerto marítimo y fluvial, que Colombia, en su proceso de abrirse a un dinamismo económico a finales del siglo XIX, se conectó a un circuito migratorio por medio del comercio y la oportunidad económica, permitiendo una movilidad de personas, ideas y mercancías en el territorio colombiano desde el Caribe.

7.2 Largos ríos que van al mar: circuito migratorio en Colombia desde Barranquilla

“Son tributarios del caudaloso Magdalena ríos numerosos y fuentes risueñas, como cien reyes vencidos que ofrecen cuantioso feudo a un soberbio conquistador”
(Fragmento *La Maldición*, 26)

Al sur de Colombia, en la bifurcación de la Cordillera de los Andes, nace de estas altas montañas, en el Páramo de las Papas, la arteria fluvial del país: el río Magdalena, el cual fluye de un extremo a otro del territorio colombiano, atravesando en su paso humedales, bosques tropicales, nevados, paramos y sabanas, así como distintos pueblos, puertos y comunidades. Abriendo el camino por toda la geografía, se va robusteciendo desde la parte alta por las aguas de los ríos Páez, Yaguará, Aipe, Patá, Saldaña, Luisa, Coello, Totare, Riorrecio, Gualí y Riofrio

provenientes de la cordillera Central. Luego, recibe las aguas de los ríos Suaza, Gigante, Cabrera, Prado, Sumapaz y Bogotá desde la cordillera Oriental. Desde La Dorada, se unen los ríos Guarinó, Rioclaro, La Miel, Cocorná, Nare, Cimitarra y Simití desde el occidente y Rionegro, Carare, Opón, Sogamoso, Lebrija y el Cesar desde el oriente. Finalmente, desde el Banco, luego de la desembocadura del Cesar, su cauce se divide en los brazos, la Loba y de Mompo, llegando a la cuenca del río Cauca y el San Jorge, provenientes desde la cordillera occidental. Luego de esto, en Calamar el recorrido parte hacia Cartagena por medio del Canal del Dique. El largo viaje del Magdalena concluye, finalmente a 1,528 kilómetros de distancia de su nacimiento, en el Caribe, específicamente en la ciudad de Barranquilla, donde se arroja al mar por dos salidas: los caños de la ciénaga de Santa Marta y Bocas de Ceniza⁵¹

Este gran río ha sido desde siempre, la principal ruta comercial de Colombia. Sin embargo, por muchos años la única forma de transportar la mercancías y las personas desde los Andes, hasta el Magdalena, fue a lomo de mula en estrechos caminos que llegaban hasta los puertos fluviales. Tanto las importaciones como los productos domésticos dentro del mercado nacional se movían por estrechos caminos de arriería que bajaban hacia el río, que si se tiene como referencia los relatos de viajeros durante el siglo XIX, la imagen de un país moderno no podía concretarse debido a estas precarias rutas de comunicación⁵². De esta forma, sobre las posibilidades de conexión, queda la percepción de que lo Andes quedaba distanciado de un mundo exterior por las complicaciones que tenían las personas y sus productos para moverse. Imponiendo unos complicados viajes cubiertos de vastas geografías por afrontar.

La conectividad del Magdalena se afianzará con la fiebre del ferrocarril de finales del siglo XIX y principios del XX; así aparecen proyectos como el ferrocarril de la Sabana que

⁵¹ Nicolás Ortiz, *Guía de la navegación del Bajo Magdalena* (Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1894)

⁵² Cochrane, “*Viajes Por Colombia 1823 y 1824*”, 42

conectaba a Bogotá, Fontibón, Funza, Mosquera y Facativá, para unirse al ferrocarril de Girardot y así, vincular la capital con el río en 1880. Desde este mismo punto en Girardot, se inició en 1893 la construcción del ferrocarril de Tolima que llegaba hasta Ibagué y Neiva. Luego de Girardot, bajando por el río se encuentra el puerto fluvial de Honda y luego La Dorada, que gracias al ferrocarril de esta última se hacía conexión con Mariquita y Guayabal a principios del siglo XX. Luego, aparece Puerto Berrio, el punto final del ferrocarril de Antioquia, comunicando a Medellín con el río⁵³.

Estos primeros puntos se dan en complemento a los caminos que siguen los ríos Carare entre Antioquia y Santander, la Miel en Caldas y río Negro y Bogotá en Cundinamarca, donde se establecen pueblos a la orilla del río y en todo su brazo occidental y oriental. Por ejemplo, con el río Sogamoso y el Cimitarra se conecta con el gran Santander, y más abajo en Puerto Wilches, a orillas del río, se construye el ferrocarril. Más abajo, en Bocas del Rosario se encuentra con el río Lebrija y el Magdalena empieza a abrirse en distintos brazos que luego en El Banco, se abre hacia el brazo de Loba hacia Magangué con la desembocadura del Cauca y río San Jorge en la región de la Mojana, y por el brazo oriental, se encuentra Mompo. El río Cauca que también nace en el macizo colombiano, permite conectar con la parte oriental del país cruzando la cordillera, mientras que el San Jorge proviene desde la Serranía de San Jerónimo. Estos brazos se unen en la boca de Tacaloa y siguen bajando hasta llegar a Calamar, donde inicia el ferrocarril de Cartagena; pasando por Sabanagrande y Malambo, finalmente se

⁵³ El ferrocarril de Girardot y la Sabana fue autorizado en 1873, mismo año que se abrió la línea del ferrocarril de Bolívar hacia el puerto de Salgar. El ferrocarril de la Dorada obtuvo concesión en 1872 e inició sus servicios en 1881. El ferrocarril de Antioquia inició su construcción en 1874 y terminó en 1929. El ferrocarril de Cartagena se contrató en 1889. Banco de la República, “Imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana”, Biblioteca Virtual del Banco de la República, 13 de enero de 2006. <https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/menu.htm>; Jorge Arias de Greiff, “Ferrocarriles en Colombia 1836-1930” *Credencial Historia* 257 (2011)

llega al puerto fluvial de Barranquilla, donde las aguas color tierra llegan a mezclarse con los azules del mar caribe en medio de ciénagas y manglares.

Además de estos significativos puertos fluviales, a lo largo de la cordillera y luego la sabana, el río se encuentra con múltiples comunidades ribereñas desde Cundinamarca, Tolima, Antioquia, Santander, Magdalena, Atlántico y Bolívar como Beltrán, Ambalema, Puerto Liévano, El Triunfo, Nare, El Reboso, Murillo, Carare, Paturia, San Pablo, Vadillo, Bodega Central, Tamalameque, San Pedro, La Gloria, San Roque, Guacamayal. Tenerife, Plato, Robles, Salamina y mucho mas. En esta basta geografía, las comunidades se comunicaron a través del río, moviéndose entre sus aguas un sinfín de saberes, culturas, tradiciones y productos para comerciar. Desde las altas montañas de la cordillera se buscaba bajar a las corrientes del Magdalena, para poder encontrar en su paso, pueblos y puertos que finalmente llegaban a las sabanas y el mar Caribe, moviéndose entre ellos vapores, champanes y bogas. En estos caminos, el encuentro con el río representó un encuentro con la nación y un transito por ella, por lo que viajeros como Miguel María Lisboa, José María Gutiérrez de Alba, Charles Saffray, Salvador Camacho Roldán, Alfred Hettner, Manuel Ancízar, Isaac F. Holton y Miguel Cané anunciaran su asombro frente al Magdalena⁵⁴.

El río no es solo la principal arteria fluvial del país, sino su medio de comunicación y la demostración de su diversidad. Esta vía significa la entrada y salida desde el mar Caribe y el transito obligatorio hacia las cordilleras desde sus distintas afluentes, puertos y pueblos. Para finales del siglo XIX, los caminos en los Andes siguieron a los largos ríos que llegaban al Magdalena. Esta fue la forma de pensar una conexión exterior que permitiera anclarse a los

⁵⁴ Los estudios sobre los viajeros en el río Magdalena durante el siglo XIX resaltaran por el abordaje del ideal del progreso y las dicotomías de naturaleza-civilización. Yenli Margarita Arias Chaves, “El río Magdalena desde las representaciones de los viajeros, 1850-1882. Transitar para representar, representar para domesticar” *Revista Quirón* n° especial (2017)

mercados internacionales que tanto ansiaban las mercancías y productos agrícolas nacionales del valle del Cauca, de Antioquia, de Santander, del Caribe, de Tolima, Huila y la sabana de Bogotá, como fue el café, el cacao, el banano, el tabaco, la quina, la tagua, los minerales, los cueros y pieles. Con estas rutas claras que toman los caminos del río, se entiende que, desde un inicio, buscar la conectividad con el mundo exterior, desde las montañas de los Andes, incluía per se, conectarse al Magdalena, desde los telégrafos, hasta los ferrocarriles, caminos y vapores. De esta forma, el establecimiento de centros urbanos alrededor del río, realza la importancia del agua y su navegación. (Véase imagen 13 en página 107)

Es entonces que la desembocadura del Magdalena en el Mar Caribe permite la movilidad desde el sur del país hasta el exterior, logrando conectar a Colombia con un mercado y cultura mundial. En otras palabras, la conectividad significaba llegar y establecerse en la cuenca Magdalena. A principios del siglo XIX Barranquilla contaba únicamente con el puerto fluvial ya que su acceso al mar se veía obstaculizado por los bancos de arena en Bocas de Ceniza. En el marco de un auge exportador, su apertura al Mar Caribe se alzaba como una necesidad primaria para el comercio nacional. Con la modernización del sistema de transporte, la fiebre del ferrocarril llegó a Colombia en 1870, mientras la navegación a vapor se estaba consolidando. De esta forma, el ferrocarril se pensó desde un proyecto de infraestructura que permitiría un modelo de desarrollo económico sustentado en el comercio exterior conectando a las regiones productoras de artículos exportables. El resultado fue una interconexión a través de ríos navegables, puertos marítimos y caminos tradicionales, lo que significaba que los caminos del tren eventualmente buscaran llegar al río Magdalena⁵⁵.

⁵⁵ Los ferrocarriles de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Panamá buscaron conectarse al puerto marítimo para regular el flujo de mercancías. El ferrocarril de Bogotá buscó conectarse con distintos puntos de la Sabana y buscar una salida a la vía del Magdalena, así como también fue el caso de los ferrocarriles del Espinal, Puerto Wilches, La Dorada y Antioquia. Juan Santiago Correa Restrepo, *Trenes y puertos de Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)* 2 ed. (Bogotá: Editorial CESA, 2018), 21

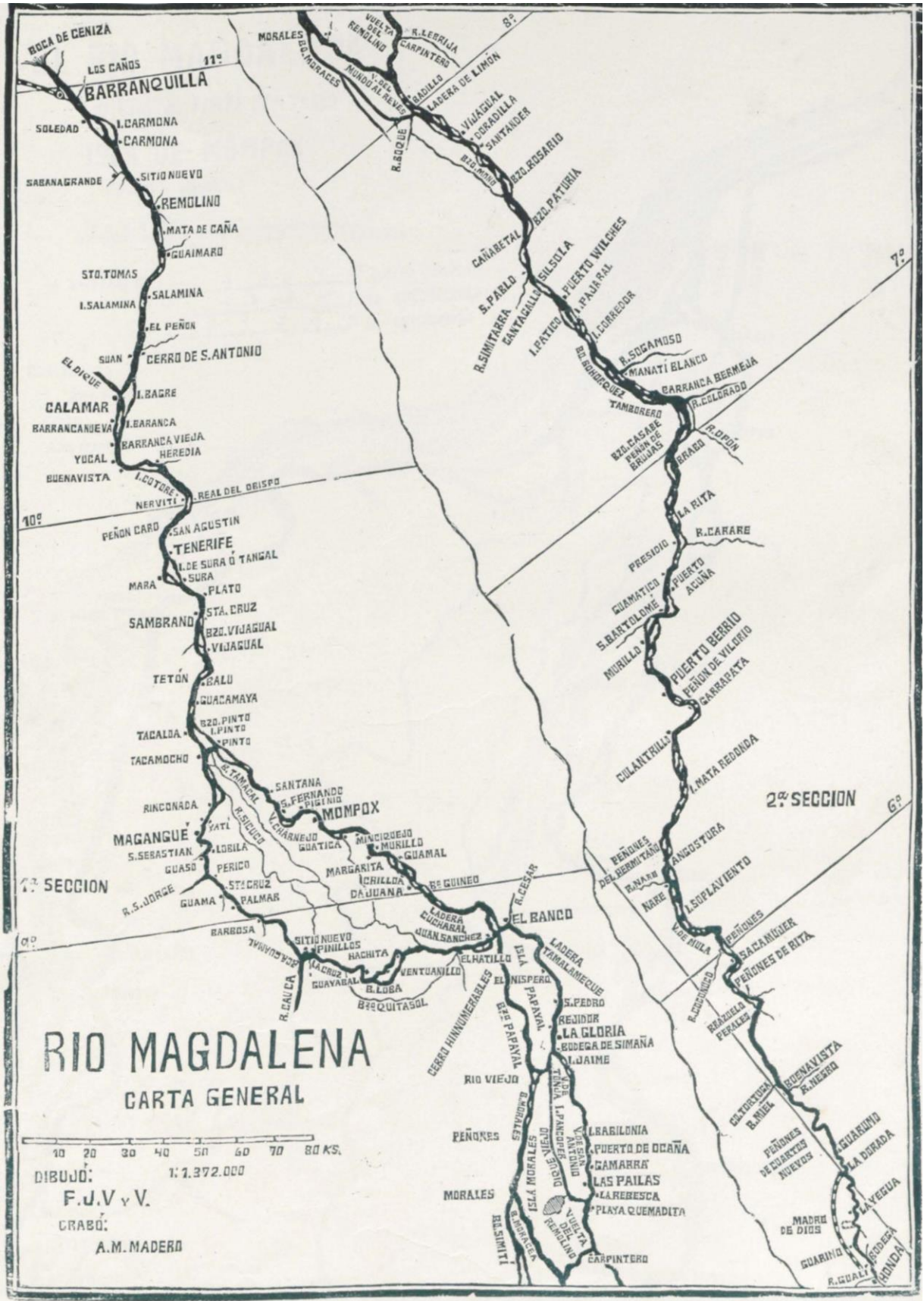


Imagen 13 Carta general del río Magdalena

Fuente: Francisco Javier Vergara y Velasco, *Atlas completo de geografía colombiana* (Bogotá: imprenta electrica, 1910), 6

En este marco de avances y preocupaciones, para convertir a Barranquilla en un centro comercial e industrial se necesitaba sacar provecho de su posición geográfica en la desembocadura del Magdalena y pensar en una posibilidad de conectarse al mar; es así, que a finales de 1860 se discute sobre la necesidad de un ferrocarril como alternativa a Bocas de Ceniza. Este proyecto finalmente se concretó en 1871 con la apertura de una línea férrea entre la bahía de Sabanilla, en el puerto de Salgar, con el centro de Barranquilla. En 1887 es adquirida por la empresa inglesa Barranquilla Railway Company y logra ampliar su línea hasta Puerto Colombia en 1888, para posteriormente construir en 1893 el muelle de acero y concreto de 4000 pies de longitud que podía recibir barcos de mayor calado, superando las dificultades del nivel del mar a la orilla de la bahía. Con estos proyectos se concreta a finales del siglo XIX una doble condición de puerto fluvial y marítimo en Barranquilla, que, gracias a la conexión del agua, puede transformarse económicamente hacia la apertura de un comercio y una inversión nacional y extranjera (véase imagen 14 en página 109)⁵⁶. Según Eduardo Posada, la puesta en marcha del ferrocarril y el muelle fue lo que logró consolidar la posición geográfica de la ciudad en el marco del aumento en las exportaciones agrícolas, permitiendo ubicar a Barranquilla como el puerto más importante del país, movilizándolo tabaco, café, quina y cueros hacia el exterior⁵⁷.

⁵⁶ Correa Restrepo, *“Trenes y puertos de Colombia”*, 74

⁵⁷ Posada Carbó, *“Una invitación a la historia de Barranquilla”*, 23

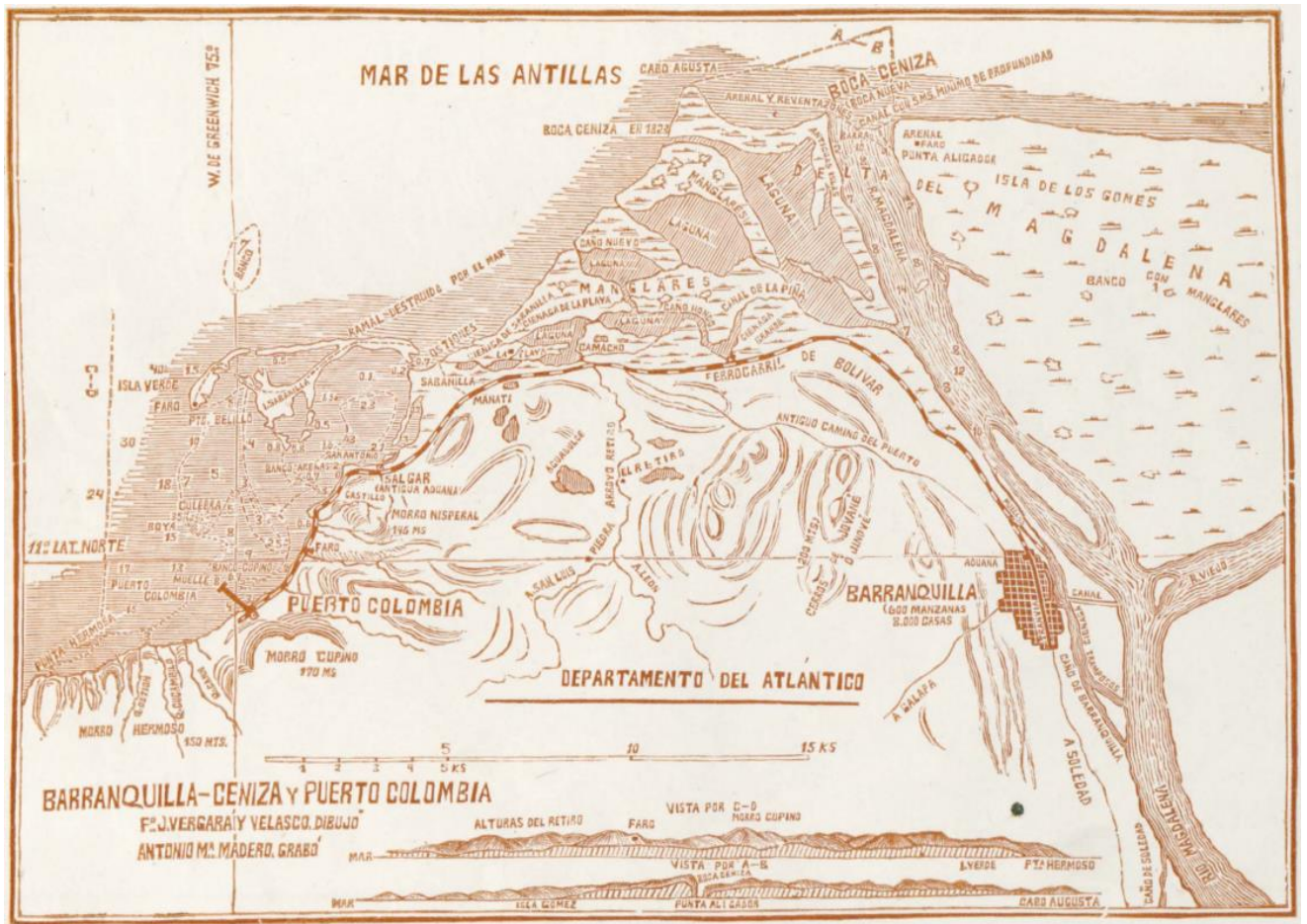


Imagen 14 Mapa del Ferrocarril de Bolívar (1900)

Fuente: Francisco Javier Vergara y Velasco, Atlas completo de geografía colombiana (Bogotá: imprenta electica, 1910), 62

La importancia de Barranquilla recae entonces en esta doble posición que tiene frente al río Magdalena, la principal vía de comunicación del país y el Mar Caribe, las puertas hacia la navegación trasatlántica. Estas aguas que conectan el interior de Colombia con el Caribe son el punto esencial de comunicación para la época, el escenario propicio para el comercio y el transporte de personas. Todos esos ríos tributarios del Magdalena llegan finalmente a Barranquilla con sus ideas, sus tradiciones y productos, de igual forma que llegan por el Caribe desde Estados Unidos, Europa y las Antillas. Esta dinámica regional que caracterizará a

Barranquilla desde la segunda mitad del siglo XIX la ubica como escenario de atracción para la recepción y salida de mercancías y personas, al igual que Panamá, Santa Marta y Cartagena.

Siguiendo la premisa de que los flujos de comercio se direccionaron hacia el puerto de Barranquilla, los historiadores tomaron este espacio como objeto de estudio para indagar sobre los elementos que permitieron la transformación económica e industrial de la ciudad desde sus características comerciales, políticas y sociales. De esta forma, se reconoció que desde la presencia de una significativa población inmigrante se tuvo una participación en la instauración de vías de comunicación óptimas para el comercio y el establecimiento de casas comerciales en la ciudad que ayudaron a posicionarla económicamente a nivel nacional. A este nivel, la presencia extranjera es valorada al grado de su representación empresarial en Barranquilla, como catalizadora del progreso y desarrollo. El trabajo de Jorge Restrepo y Manuel Rodríguez es pionero en este aspecto, el cual marcará un inicio en caracterizar a Barranquilla como una ciudad cosmopolita y abierta por su presencia inmigrante.

7.3 La movilidad desde la caracterización de Barranquilla como ciudad cosmopolita

“Barranquilla es, en fin, una ciudad de tipo cosmopolita muy marcado, que está llamada a un brillante porvenir el día en que Colombia, al amparo de la égida protectora de la paz, ocupe el puesto que por su posición y sus riquezas le corresponde en el rol de las naciones civilizadas”⁵⁸

La caracterización de Barranquilla como una ciudad cosmopolita no se realiza desde un adjetivo deliberado. En el interés historiográfico de darle legitimidad a este nuevo centro comercial regional, se asume la posición de una ciudad abierta y próspera desde la presencia misma de extranjeros que contribuyeron en esta transformación de un pueblo pesquero a un

⁵⁸ Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles, *Saludo a Barranquilla en la celebración de su primer centenario* (Barranquilla, 1913). Citado por Eduardo Posada, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, 35

puerto nacional⁵⁹. La oscuridad provincial de Barranquilla, es replanteada desde su prosperidad republicana, en el marco de una apertura comercial y una conexión no solo regional sino transatlántica. Para esto, fue recurrente el abordaje de los extranjeros cuya participación comercial fue significativa desde la acumulación de capital, la participación en la industria del transporte y el establecimiento de casas comerciales extranjeras. Estos grupos, en su mayoría alemanes, italianos, ingleses y holandeses, ayudaron a moldear la vida económica y social de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, por lo que resulta recurrente nombrarlos como catalizadores del cambio⁶⁰

No obstante, esta concepción ‘cosmopolita’ se encuentra apegada a los análisis de un circuito migratorio donde prevalece exclusivamente un vínculo comercial que permitía esa movilidad; de esta forma se reconstruye una escala regional que identifica la presencia extranjera a un nivel de participación empresarial. Si bien este enfoque ha sido importante para la reconstrucción de una historia económica, es importante abordar estos circuitos desde la capacidad de reconocer que por estos caminos y estas aguas se movían más que mercancías comerciadas. Sobresale actualmente la necesidad de reconocer en la diversidad migratoria y sus tipologías, un proceso de movilidad activa y permanente en cuanto a tradiciones, noticias, ideologías, trabajadores y mucho más. A pesar de que se reconozca en Barranquilla una ciudad cosmopolita que no se encuentra ajena a la dinámica mundial, no hay estudios de enfoque transnacional que reflejen esto.

⁵⁹ Adelaida Sourdis la considera una “ciudad fenicia” al igual que una ciudad moderna y abierta. Vittorio Capelli la aborda como una “zona franca transcultural”, mientras que Eduardo Posada la trabaja como “la ciudad de las oportunidades”.

⁶⁰ Sin embargo, hay trabajos como el de Sergio Paolo Solano y Jorge Conde que ponen estas participaciones extranjeras en diálogo con los empresarios nacionales y locales. Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930* (Barranquilla: Uniatlantico, 1993)

Con esta pasantía se procura agregarle a este circuito comercial, un componente más amplio desde lo laboral – con los enganches de trabajadores a proyectos de infraestructura urbana y vial y la participación de ingenieros e inversionistas extranjeros-, lo político – con el debate sobre la independencia cubana – y lo cultural – con la circulación de ideas sociales y políticas. Por un lado, desde la revisión de la prensa se encuentran noticias sobre una posibilidad de enganche de trabajadores desde distintas regiones del país incluida Panamá, ya que existía un mercado laboral abierto que se encontraba en movilidad gracias a la intensificación en la construcción de proyectos de infraestructura urbana y vial. Mientras que en lo político y cultural se evidencia la adopción de tendencias extranjeras y la discusión de eventos internacionales que crean una red de conexión entre locales y extranjeros en Barranquilla.

La inmigración, en su origen, significa un proceso de movimiento de grupos de personas de un país a otro, motivados por factores económicos, políticos, sociales o culturales. Así, la migración adopta diversas formas, desde desplazamiento individual, hasta el traslado masivo de grupos de extranjeros. En el marco del proyecto de investigación, el interés principal es buscar la circulación y movilidad de los sujetos migrantes dentro de lo que se considera el “circuito del Gran Caribe”, para así reconocer el rol de Colombia en él. En este sentido, Barranquilla se planteó como lugar de interés para anclar a Colombia al circuito migratorio gracias a su calidad de puerto marítimo y fluvial. Según Putnam, la expansión económica de finales del siglo XIX en conjunto con la oportunidad del mercado laboral de moverse libremente permitió una circulación de personas que “confiando en la voz a voz, los correos, giros postales y baratos pasajes de cubierta”⁶¹ crearon colonias y entidades asociativas alrededor del Caribe. Bajo la concepción de “espacios de flujo” y “medios de conexión”

⁶¹ Lara Putnam, “Radical Moves”, 23

Putnam reconoce que el tránsito entre fronteras nacionales no fue solo para las personas, sino sus redes sociales, instituciones y consumos culturales⁶². Esta historiografía defiende una idea de movilidad que se moldea desde las oportunidades de ser, hacer y tener de los inmigrantes, centrándose en la identificación de puntos de atracción para que su presencia fuera posible.

Retomando este marco teórico, es posible leer a Barranquilla como un foco de atracción para la recepción, circulación y salida de inmigrantes desde las distintas oportunidades que representa y su autonomía de movilidad. La posibilidad de llegar por el mar y el río le dan un atributo de movilidad permanente y tránsito constante por las aguas. Además, en el tiempo de finales del siglo XIX, en el contexto de unos procesos de modernización en infraestructuras y economías en expansión, se posibilita el establecimiento de distintas colonias extranjeras. Teniendo esto en cuenta, a través de este trabajo se reconoce el dinamismo comercial en Barranquilla, y se busca agregarle un componente de movilidad, así como lo plantea Lara Putnam, para finalmente confirmar el rol de Barranquilla dentro del circuito migratorio del Gran Caribe. En este proceso, se identifica la importancia de Barranquilla desde la transformación económica que estaba experimentando y su ventaja geográfica desde la conexión a las aguas del Magdalena y Caribe; no obstante, esto no solo permite una actividad comercial, sino también permite localizar las rutas que las personas tomaban y las discusiones que tenían. En este punto, los inmigrantes no sólo resaltaron por su actividad económica, sino también por su actividad cultural y opinión política.

Por consiguiente, al plantearse preguntas como: ¿Cómo llegaron los inmigrantes? ¿Por qué llegaron estos sujetos? Y ¿Qué hicieron en este lugar? Se encontró que, primero,

⁶² Lara Putnam, "Nothing Matters but Color: Transnational Circuits, the Interwar Caribbean, and The Black International" En *From Toussaint to Tupac: The Black International since the Age of Revolution*, editado por Michael O. Wst, William G. Martin y Fanon Che Wilkins. (University of North Carolina Press, 2009)

Barranquilla entró en esta red de conexión gracias a las rutas de vapores, telégrafos y caminos, al igual que en el enganche de trabajadores en proyectos de desarrollo urbano y de comunicación; las cuales ayudaron a circular noticias, discusiones, mercancías y personas. Segundo, que los sujetos migrantes se insertaron al círculo migratorio desde lo discursivo, económico, laboral y político. Con estos dos elementos, se identificó una diversidad económica entre los extranjeros, una colonia antillana -cubana- en Barranquilla, la presencia mensual de vapores atlánticos y fluviales, y finalmente, desarrollo de discusiones nacionalistas de rechazo y aceptación de inmigrantes. Reconociendo entonces la calidad del puerto de Barranquilla, estos aspectos son abordados desde tres puntos: la movilidad de personas, la movilidad de ideas y la movilidad de mercancías.

7.4 ¿Qué se mueve por este circuito?

Para llegar a Colombia en 1880, el primer puerto de parada para las compañías era Sabanilla y posteriormente Cartagena y Colón, siendo estos los puertos mas importantes del país para el momento. Durante la última década del siglo XIX, los barcos atracaban en Puerto Colombia, a un kilómetro de la orilla gracias a su largo muelle; de ahí, un remolcador bajaba la carga y los pasajeros, los cuales eran conducidos hasta el muelle del Puerto. De Puerto Colombia, las mercancías y las personas se dirigían por ferrocarril a hacia la aduana ubicada en la ciudad de Barranquilla - muchas veces las personas debían esperar un día en Puerto Colombia por el transporte y la entrega del equipaje, para finalmente llegar a la ciudad. Se trataba de un camino de aproximadamente 28 kilómetros desde Puerto Colombia hasta la Estación Montoya en Barranquilla, pasando por sabanas, praderas, plantaciones y pequeñas ciénagas. Ya en la ciudad para viajar a otras ciudades del país era necesario utilizar el muelle del río Magdalena, el cual también contaba con navegación a vapor; si se necesitaba ir hacia

Santa Marta o la Guajira debía tomar el camino del río que salía hacia la Ciénaga Grande, si deseaban viajar al centro del país, se debían dirigir río arriba⁶³.

La vida portuaria de Barranquilla queda en evidencia por la prensa local gracias a los itinerarios de salidas, llegadas, precios de carga y pasaje, movimientos comerciales y la llegada de telégrafos y noticias. Según esto, se puede reconocer entre los años 1880 y 1899, que la ciudad contó con 11 compañías de navegación atlántica a vapor, las cuales incluían entre 1 y 3 líneas mensuales en el puerto de Sabanilla que poseían distintas rutas y paradas entre el Caribe y el Atlántico, lo que significaba que a Barranquilla llegaban 22 líneas de vapores mensuales durante este periodo, que la ayudaban a conectarse con distintas partes del mundo. Una ciudad, que para finales de siglo XIX contaba con aproximadamente 30.000 habitantes⁶⁴, impulsó un movimiento no solo comercial, sino demográfico a través de estas rutas y conexiones de navegación, lo que finalmente concreta su imagen cosmopolita.

Las líneas en Sabanilla tuvieron como destino a países americanos y europeos como Estados Unidos con los puertos de California, Baltimore y Nueva York, Cuba con La Habana, Alemania con Hamburgo, Inglaterra con Southampton y Liverpool, Italia con Génova y Francia con Le Havre, Burdeos, Marsella y Saint Nazaire. Lo importante en estas rutas, además de sus evidentes destinos, fue la regularidad de las paradas en el mar Caribe, significando que estas rutas estuvieron lejos de ser directas entre Colombia y Europa, sino que construyeron una red de comunicación entre las islas caribeñas, como puntos de recepción, acopio y movilidad. Las líneas eventualmente hacían parada en puertos como Cartagena, Colón (Panamá), Puerto Limón (Costa Rica), Curazao, La Guaira, Carúpano, Puerto Cabello (Venezuela), Santiago de

⁶³ Este recorrido es mencionado por Henri Candlier, *Riohacha y los indios guajiros* (París: Librería de Firmin – Didot y Cia, 1893)

⁶⁴ Adelaida Sourdis Nájera, “Barranquilla: ciudad emblemática de la república” *Credencial Historia* 232 (2009)

Cuba, Nuevitas, Baracoa, Gibara (Cuba), Ponce, Mayaguez (Puerto Rico), St Thomas, Kingston (Jamaica), Fort de France, Saint Pierre (Martinica), Basse Terre (Guadalupe), Port au Prince, Jacmel, Jeremie, Les Gonaives (Haiti), San Pedro de Macoris, Porto Plata (República Dominicana) y Trinidad. En América del Norte tenía paradas en Nueva Orleans y en Europa en Cádiz, Barcelona, Cherbourg, Plymouth, Londres, Glasgow, Bordeaux, Santander y Bremen⁶⁵.

Así por ejemplo, desde el mediterráneo, un vapor llamado “Provincia” en 1881, salía desde el puerto francés de Marsella, hacia paradas en Barcelona, Cádiz y en las Islas Canarias, para luego en el Caribe tener paraderos primero en Saint Thomas (las Islas Vírgenes), bajar hacia Venezuela y parar en La Guaira y Puerto Cabello, posterior a esto, llega a los puertos Colombianos de Sabanilla, Cartagena y Colón, respectivamente. En esa misma ruta se devuelve hacia Francia, agregando como paradas los puertos haitianos de Jacmel, Jeremie, Port au Prince y Les Gonaives, luego, en Republica Dominicana se detienen en Porto Plata y retoman el camino de nuevo por Saint Thomas, finalizando en los puertos de Santander y Burdeos⁶⁶. En cada puerto donde los vapores tienen parada hay una carga y descarga continua de mercancías, personas y correos, así como del mantenimiento y reabastecimiento de los barcos, presentando así la oportunidad para que nuevas personas suban, intercambien mercancías y continúen sus caminos. Lara Putnam había identificado ya estas redes de conexión, reconociendo entre Costa Rica, Panamá, Venezuela y las islas británicas en las Antillas (Antigua y Barbuda, San Cristóbal, Granada, Jamaica, Trinidad y Tobago, San Vicente, entre otros) un circuito migratorio desde 1870⁶⁷. Putnam, además del puerto de Colón, no tuvo en cuenta otro en

⁶⁵ Esta información se sacó de la tabla 14, ubicada en la pagina 67, la cual señala las compañías de navegación identificadas dentro de la categoría de movilidad.

⁶⁶ Vengoechea & Compañía “Compañía General Trasatlantica” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 4

⁶⁷ Putnam “*radical moves*”, 25

Colombia, dejándola por fuera de este circuito; sin embargo, la prensa local barranquillera demuestra que tanto el puerto de Sabanilla como el de Cartagena participaba en estas mismas rutas caribeñas por donde se movían trabajadores antillanos y sus formas organizativas.

Desde las 22 líneas identificadas para el puerto marítimo de Barranquilla, cada una de ellas contó con significativas paradas alrededor del Caribe, permitiendo ver que la ciudad no solo se estaba poniendo en contacto con los puertos europeos, sino que a la par, en estos mismos recorridos se puso en contacto con 30 puertos caribeños alrededor de 13 islas, países y colonias. Los itinerarios de viaje revelaron la conexión con los puertos de las pequeñas antillas como Martinica, Guadalupe, Trinidad y Tobago, las Islas Vírgenes, Barbados, Curazao, y las grandes antillas como Haití, Cuba, República Dominicana, Puerto Rico y Jamaica. Al igual que puertos continentales en Venezuela y Costa Rica. De igual forma, Barranquilla sostenía una frecuencia de 16 vapores mensuales con Colón y Cartagena, permitiendo de esta forma llegar a rutas de navegación por el Océano Pacífico para conectarse al norte con Nicaragua, Honduras, Guatemala, El Salvador y México, mientras que al sur se conectaba con Ecuador, Perú y Chile. (Vease en el Anexo A en pdf)



Imagen 15 Mapa del Mar Caribe

Fuente: U.S. Central Intelligence Agency, *Map of Central America and the Caribbean*, consultado 28 febrero de 2024, <https://www.cia.gov/resources/cia-maps/>

Ahora bien, ¿Qué se mueve por estos lugares? Según los distintos tipos de servicios que prestaban las compañías de navegación se pudo identificar las formas en como, se dio la movilidad por el puerto de Barranquilla. Cada compañía y cada línea tenía los mismos tres servicios de transporte sin excepción - algunas con mas limitaciones que las otras según las comodidades que podían ofrecer – , presentándose en conjunto el transporte de carga, pasajeros y correos. Estos, naturalmente se traducen en una fuerte movimiento comercial, de individuos, y por consiguiente, un flujo de noticias, ideas, ideologías, concepciones, tradiciones y cultural.

Con estos tres servicios centrales, se evidencia una conexión directa entre Sabanilla, los puertos del Caribe, Estados Unidos y Europa por medio de una movilidad entre fronteras de tres elementos centrales: mercancías, personas e ideas. Estos tres aspectos cumplieron distintas motivaciones y propósitos; por un lado las mercancías hacían parte de las dinámicas comerciales de abrirse a los mercados externos por medio de las exportaciones, por otro, la movilidad de personas caía en la búsqueda de nuevas oportunidades laborales y sociales, mientras que los correos eran el deseo permanente de mantenerse informados. Por tal motivo, se puede reconocer, así como lo hizo Lara Putnam, que la misma conexión que creó unos circuitos económicos entre los mercados, adicionalmente, permitió establecer redes de conexión laboral y apoyo político para las personas en búsqueda de oportunidades: trabajadores, geógrafos, diplomáticos, comerciantes, escritores, entre otros muchos. Estos tres elementos, que permiten visualizar una movilidad permanente, son los que finalmente permiten concretar en Barranquilla la imagen del cosmopolitismo.

7.4.1 Movilidad de mercancías

Para finales del siglo XIX, la inserción de Colombia a la economía mundial, había sujeto al país a las demandas externas de los productos primarios que disponía para el comercio, y para que fuera exitosa esta exportación era necesario la creación de un mercado interno⁶⁸. Al momento de participar en un mercado mundial, Colombia – al igual que otros países de Latinoamérica – había podido parecer más atractivo para los inmigrantes en cuanto a las oportunidades que este mercado les podría ofrecer, sobre todo en la adjudicación de tierras, la explotación de recursos y la inserción en el comercio interno⁶⁹. Sobre esto, Kalmanovitz señalaba que un polo importante para el desarrollo industrial en Colombia en la transición de

⁶⁸ Pedro Nel Páez Pérez, “El Bicentenario: 200 Años de Economía Colombiana,” *Diálogos de Saberes*, no. 51 (2019), 137

⁶⁹ Rhenals Doria, *Más Allá de La Austeridad*, 39.

siglo, fueron dos puertos: Barranquilla y Cartagena, ya que contaban con la mayoría del flujo comercial, de inversión extranjera y de una posibilidad de movilidad social, explicada por la acumulación de capital y la aparición de pequeñas empresas. A lo anterior, se sumaba a la “llegada de un número pequeño de inmigrantes sirio-libaneses, judíos del este europeo y alemanes e italianos que montaron un número apreciable de comercios de importación y varias industrias”⁷⁰. Esto significó, una dinámica comercial que le permitió a Barranquilla tener un modelo de desarrollo basado en el comercio exterior.

Como se ha venido comentando, la actividad comercial fue predominante para los extranjeros que se establecieron en la ciudad de Barranquilla, logrando resaltar en negocios de carácter mayorista como fue el comercio transatlántico de exportación e importación. Al igual que el minorista como fueron las farmacias, las tiendas, las imprentas o librerías. Sobre estos elementos, se han identificado una serie de productos importados que por medio de compañías extranjeras agenciadas desde Barranquilla y otros comerciantes, llegaban y circulaban por el territorio. Dentro de estos negocios resalta el comercio de alimentos como alcaparras, arroces, condimentos o conservas; dulces y confites americanos, aceitunas, jamones ingleses, mantequilla, horchata, quesos holandeses, salchichones de bologna, azúcar cubana, salmones, langosta, ostiones, fideos y macarrones italianos; además de licores como vinos tintos, secos y blancos franceses, españoles e italianos, cervezas, champagne y cognac francés (véase imagen 16 y 17 en pagina 120). De igual forma en conjunto ofrecían tarros de metal, batidores, calderos y molinos de café para acompañar los productos⁷¹.

⁷⁰ Salomón Kalmanovitz, “los orígenes de la industrialización en Colombia 1890-1929” *Cuadernos de Economía* 5, no. 5 (1983), 85

⁷¹ Estos productos se pueden ver en: Eduardo Gerlein, “El Ramillete”, *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de barranquilla* n° 535 (Barranquilla), 11 de junio de 1881; 4.. J.F Hollmann “Arroz”, *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de barranquilla* n° 616 (Barranquilla), 30 de diciembre de 1882; 4.



Imagen 17 Víveres (31 de marzo de 1882) *La Prensa Libre*, p 4



Imagen 16 *La Croce Rossa* (18 Junio de 1896) *El Liberal*, p 4

Además de alimentos, resaltan los libros para la instrucción, textiles y confecciones de moda francesa, alemana e inglesa, medicinas, cristalería, joyería y muebles de fábricas americanas. Esto se daba en conjunto con incipientes industrias que necesitaban de productos importados como es la Compañía Higiénica Franco Colombiana con la elaboración de limonadas gaseosas, la Gran Fábrica de Chocolate de Chaves por el cubano Alejandro Cáceres, y la fábrica de jabones La Cubana de Ricardo Arjona – en otros casos, las fábricas de jabones venían acompañados por la fabricación de aceites y velas como es el caso de los hermanos Salzedo, que son Judíos⁷² (véase imagen 18 y 19). Otro tipo de negocios, fueron las concesiones

⁷² En 1892, el cubano Francisco Cisneros editará el periodico *La Industria*, en donde mencionará una querrela con Rafael Salzedo por la incautación que hizo la empresa del Ferrocarril de Bolivar, administrado por Cisneros, de pez-rubia, soda caustica, silicato de soda y cenizas importadas para la fabricacion de jabones en la compañía de Salzedo. En este conflicto intervienen además de Salzedo y Cisneros, el Ministro de Hacienda José Manuel Goenaga y el administrador de la Aduana Rafael Palacios. “Asunto Salzedo” *La Industria* n° 96 (Barranquilla) 30 de marzo de 1892; 2

con el estado, la lotería y agencias con compañías de seguros americanos. Esta red de compra y venta de productos importados estaba vinculada a compañías extranjeras que contaban con agencias de navegación transatlántica, las cuales transportaban los productos hacía Barranquilla. En términos generales, tanto los pequeños negocios como los mayoristas contaban en algún sentido con el comercio de importación y exportación de productos.



Imagen 19 Gran Fábrica de Chocolates de Chaves (8 de diciembre de 1895) *La Verdad*, p 24



Imagen 18 Gran Fábrica de Jabones La Cubana (18 de junio de 1896) *El Liberal*, p 4

En la prensa se reconocieron para los años de 1881, 1882 y 1897 compañías británicas, alemanas, americanas y francesas orientadas a este comercio exterior que se conectaban a los puertos de Bremen, Liverpool, Le Havre y Baltimore, siendo estas agenciadas en mayoría por extranjeros de nacionalidad alemana, italiana, británica, holandesa y locales (véase en tabla 18 en la página 124). Además de esto, desde Sabanilla se contaba con una comunicación permanente con el puerto de Colón en Panamá, que gracias a su ferrocarril se manejaban una conexión con el pacífico para llegar a los puertos de América del Sur y América Central, como se puede evidenciar con la Compañía Trasatlántica Barcelona, en su vinculación con la Pacific Steam Navigation Company (al sur de Panamá) y la Pacific Mail Steam Ship Company (al norte de Panamá), las cuales contaban con agencia en Barranquilla a través de la compañía del

judío B.T Senior⁷³. En este caso en específico, desde Sabanilla se podía llegar a Colón, para posteriormente pasar al Pacífico a través del ferrocarril y conectarse al norte con los puertos de Punta Arenas (Costa Rica), San Juan del Sur y Corinto (Nicaragua), Amapala y la Unión (Honduras), La Libertad, Acajutla, (Salvador), San José de Guatemala, Champerico y San Benito (Guatemala), Tonalá y Salina Cruz, Puerto Ángel, Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán (México) y San Francisco de California. Mientras que al sur del pacífico se conectaba con el puerto de Buenaventura y Tumaco, para posteriormente pasar por Esmeraldas, Manta y Ballenita, Guayaquil (Ecuador), Payta, Callao, Tambo de Mora y Pisco, Chala, Aquilea y Mollendo (Perú), Do y Arica, Pisagua, Mejillones e Iquique, Tocopilla y Cobija, Chañaral y Caldera, Carrizal bajo y Huasco, Coquimbo y Valparaíso (Chile)⁷⁴. De esta forma, las compañías para aumentar las posibilidades de servicios y conexión, interconectaban sus servicios de transporte con otras compañías de navegación marítima, fluvial y terrestre como los ferrocarriles que pudieran complementarlas en las rutas de transporte, logrando en este proceso, una mayor movilidad.

Esto quiere decir que, si bien una compañía podía poseer una línea de navegación con destino a Le Havre en Francia, este recorrido necesariamente no concluía ahí, sino que tenía más ramales y puntos de parada. Por ejemplo, la compañía de la Mala Imperial, contaba con dos líneas mensuales en el puerto de Sabanilla, que venía desde Hamburgo y Le Havre, una de esas, hacía paradas en San Thomas, La Guaira y Puerto Cabello. De Sabanilla luego salía a Colón, Curazao y Ponce para terminar su recorrido nuevamente en Hamburgo. Ya en su puerto de destino (Alemania), la compañía ofrecía conexiones de fletes hacia Bremen, Londres,

⁷³ B.T Senior & C “Nuevo servicio” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 1318 (Barranquilla) 11 de septiembre de 1897;1

⁷⁴ “Compañía Trasatlántica Barcelona” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 592 (Barranquilla) 15 julio de 1882: 4

Amberes, Amsterdam, Rotterdam, Burdeos y San Petersburgo. Además de esto, la compañía prometía una comunicación entre otros puntos del Caribe gracias a sus ramales en San Thomas, Curazao, Puerto Cabello, La Guaira, Mayagüez, Samaná (Republica Dominicana) , Puerto Plata, Cabo Haitiano, Port au Prince y Gonaïves⁷⁵.

Tabla 18

Compañías de navegación y sus agentes (1880-1899)

País de destino	Compañía de navegación trasatlántica	Agentes en Barranquilla	Nacionalidad de los agentes	Conexiones con otras compañías
Francia	Compagnie Generale Transatlantique	Vengoechea & Co	Italianos	-
Italia	Compañía Italiana de vapores La Veloce	J. Vengoechea e hijos	Italianos	-
Cuba	Compañía Trasatlántica	A.I Senior & Co	Holandesa	Sus rutas son en combinación con la Empresa Transatlántica y antillana, junto al Ferrocarril de Panamá y la costa del pacífico
	Vapores correos del Marqués del Campo	J. Alzamora H	-	Esta compañía se enlaza en Puerto Rico y Santiago de Cuba con otras compañías trasatlánticas
Inglaterra	Mala Real	August Strunz	Alemana	
	Compañía de vapores de Liverpool	Muller, Siefken & Co	Alemana	Esta compañía parte a Europa a través de Estados Unidos en conexión con otras compañías trasatlánticas
Estados Unidos	Compañía Atlas Vapores y correos	Fred Stacey	Británica	En el paso a Europa está conectado con la compañía General Transatlantique, North German Lloyd, Hamburg American Packet
	Steamship Co	Aepli, Eberbach & Co	Alemana	-
Alemana	Mala Imperial Compañía hamburguesa	Aepli, Eberbach & Co	Alemana	-
	Compañía hamburguesa americana de vapores	Flhor & Price	Alemana y Holandesa	-
	Lloyd Norte Germánico	Hoensberg, Wessels & Co	Alemana	Era agenciada en Bucaramanga y Bogotá por Koepfel y Schrader

Fuente: elaboración propia en base a la revisión de *El Promotor* (1881, 1882, 1897), *El Clamor* (1899), *La Prensa Libre* (1882), *La Hoja Noticiosa* (1881) y Manuel Rodríguez Becerra y Jorge Restrepo Restrepo, “Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900” *Revista Desarrollo Y Sociedad* 1, no 8 (1982).

El establecimiento de estas compañías de navegación se da a la par de un control en el mercado externo a manos de casas comerciales nacionales y extranjeras, que en conexión a un mercado interno permite exportar productos como el tabaco, el café, cueros, caucho, algodón y el plátano que se transportan por el río Magdalena desde Girardot, La Dorada, Puerto Wilches

⁷⁵ Aedli, Eberbach y C^a “Mala imperial Compañía hamburguesa” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 4

y Puerto Berrio. Un ejemplo de esto puede verse en 1899, cuando se informa a través de la prensa los movimientos comerciales que se realizan desde la Compañía General Transatlántica en sus tres rutas hacia Francia. Desde la línea de Marsella se anuncian la llegada del vapor “Alexander Bixio” a Sabanilla con 60 toneladas de carga representadas en 1220 bultos de mercancías. Al día siguiente este mismo vapor sale con 2064 bultos de carga de los cuales 62 bultos de caucho, 6 cajas de plantas y 388 sacos de café están dirigidos para Burdeos; 7 bultos de goma anime y 358 sacos de café son para Le Havre; 4 bultos de quina, 196 cueros de res, 51 bultos de caucho, 991 sacos de café son para Londres. Además de informar este movimiento, también se anuncia la cantidad y nombres de pasajeros, al igual que los bultos de postales y correos. Así, por ejemplo, de un vapor de la línea Le Havre-Burdeos se informa la llegada de 1172 bultos de carga y 562 bultos de postales. Asimismo, se informa la llegada de pasajeros desde Colón, La Guayra, Puerto Limón, Burdeos y Santander (España) según los itinerarios de los vapores, los cuales son mensuales (véase tabla 19 en pagina 127).

Con esto queda en evidencia que la apertura al comercio externo implicaba la creación de un mercado interno direccionado hacia Barranquilla para poder movilizar mercancías desde la importación y exportación de productos agrícolas, ya que Barranquilla brindaba la oportunidad de exportar las mercancías al mercado europeo. Además de esto, desde el ofrecimiento de los servicios, se puede reconocer que a la par del transporte de sacos y bultos de carga hacia los puertos europeos, en esos mismos recorridos se transportaban viajeros y se enviaban correos. Así, por ejemplo, en el recorrido del francés Henri Candler por la Compañía General Transatlántica en 1893 se resaltaba:

“las escalas que se producen durante el viaje, son muy conocidas hoy; todo el mundo sabe por los innumerables relatos de los viajeros, lo que son nuestras bellas islas de las Antillas, la Guadalupe y la Martinica ¿Quién no ha odio hablar de Ponte-a Pitre y de Basse- Terre, de Saint Pierre y especialmente de Fort- de France? Todo esto es casi del dominio público”⁷⁶

⁷⁶ Candler “*Riohacha y los indios guajiros*”, 19

En esta misma narrativa, Candelier, que viajaba hacia Colombia para realizar estudios etnográficos en la Guajira, describe cómo se encontró con agentes de vinos, comerciantes de diamantes judíos y parejas que viajaban desde Francia hasta Sabanilla. Se comentaba con asombro sobre los puertos de Ponte a Pitre, Basse Terre, Saint Pierre y la Guaira, sobretodo por sus características y como en estos puertos subían distintos trabajadores al barco.

Ahora bien, esta apertura al comercio exterior ha sido ampliamente estudiada desde la vinculación de Barranquilla a los puertos europeos y la participación de los extranjeros en ella en forma de circuitos comerciales desde actividades empresariales. Así, por ejemplo Adolfo Meisel, Joaquín Vilora y María Antonia Peña insistieron en el vínculo de la ciudad con el mercado de Bremen a través de las personalidades de Adolfo Held y Adolfo Sundheim en el comercio del tabaco⁷⁷. Vilora y Meisel habían identificado como la expansión comercial se había logrado gracias a la exportación del tabaco para finales del siglo XIX, recalcando que figuras extranjeras como Adolf Held y sus conexiones comerciales con el mercado de Bremen ayudaban al dinamismo comercial del Caribe colombiano. Mientras que María Antonia Peña leía desde la figura de Adolfo Sundheim un vinculo intelectual y comercial que conectaban directamente a Barranquilla, Huelva y Bremen.

Para recrear la idea de un circuito comercial, estas líneas de estudio identifican los puntos de salida y llegada entre Barranquilla y Europa, pero no tienen en cuenta sus posibilidades de interconexión. Es tiempo de replantear esa línea que conecta a Barranquilla directamente con los puertos europeos, para reconocer en estas conexiones al mercado europeo,

⁷⁷ Adolfo Meisel Roca y Joaquin Vilora de la Hoz “Los alemanes en el Caribe colombiano : el caso de Adolfo Held, 1880-1927” *Cuadernos de historia economica y empresarial* n° 1 (1999); Maria Antonia Peña “Adolfo Sundeheim Lindeman y el triángulo Barranquilla-Bremen-Huelva” *Historia Y Sociedad*, n.º 17 (2009)

un contacto directo con los puertos caribeños en las Antillas. Adelaida Sourdis ya lo mencionaba a través de los vínculos familiares y comerciales que los judíos sefardíes en Barranquilla mantenían con la isla de Curazao, expresado en viajes personales y negocios comerciales, traducándose así en una conexión económica con la isla y con Holanda.

Tabla 19

Movimiento de cargas, pasajeros y correos por la Compagnie Generale Transatlantique (1899)

Compagnie Generale Transatlantique					
Nombre del vapor	Salida	Destino	Carga de mercancías	Nombre de pasajeros	Fecha
"Alexander Bixio"	Marsella	Sabanilla	60 1/2 toneladas de carga, 1220 bultos de mercancías	De Colón llegan 19 personas: Antonio M Hernández, Anastasio Serrano, Manuel Caballos, Ciprian Martínez, Leandro Sierra, Juan Sierra, Euberto Jerez, Jacinto Medina, Lurencio Martínez, Daniel Vanegas, Tomás Pobuena, Leandro Salas, Tiburcio Pérez, Javier Moreno, José A Fierro, Gregorio Rojas, Isabel Turizas, Florencio Avila, Vicente Rangel	22 de septiembre 1899
"Alexander Bixio"	Sabanilla	Le Havre	7 bultos de goma anime, 358 sacos de café	A la Guayra salieron 2 personas: el Dr. R. Arrilaga y Maximiliano Figueroa	23 de septiembre de 1899
		Burdeos	62 bultos de caucho, 6 cajas de plantas, 388 sacos de café		
		Londres	4 bultos de quina, 196 cueros de res, 51 bultos de caucho, 991 sacos de café		
"Labrador"	Burdeos	Sabanilla	50 1/2 toneladas de carga, 1172 bultos de mercancía y 562 bultos de postales	De Burdeos llegan 32 personas: Sr. Manuel José Caicedo, Maximiliano Crespo, Luis Rivas, José M. Rivas, Arturo de la Torre, Joaquín Vásquez, Werner Esser, Paul Dreyer, Samper y Señora, Sr. Federico Lux, , Pehnon y señora, Sr Víctor M. Escobar, Joaquín Pardo, R. P Salustiano Gomez Riaño, Hmo Arzbo, Bernando Herrera, R P. Abondiac Plata, Hmo Sr. Evaristo Blanco. Aureliano Bermúdez, Hermanas de la caridad, Etiene, Felicití, Arina, Achille, Dosithée, Basile, Genevreve, Margarite, Sidome Enmauel. De Santander llegan 3 personas: Tiburcio Anitua, Martin Gormendia y Mario Valenzuela De Trinidad llegó 1 persona: J. Pereira	17 de septiembre de 1899
"Labrador"	Sabanilla	Colón y Puerto Limón	-	1 pasajero: Sr. Mariano Mosquera	17 de septiembre de 1899
"Labrador"	Colón y Puerto Limón	Sabanilla	-	Sr. J.A Capo y Srs. Antonio Holguin, José Bustamante, Sra Eladia, Daniel Zapata, Guillerms Dueñas. Pedro Camparas	25 de septiembre de 1899
"Labrador"	Sabanilla	Le Havre	1787 sacos de café, 15 bultos [-], 18 cueros, 81 bultos [-]	Sr. José Ma. Gra, José Ma. Vásquez C y Jorge Restrepo	25 de septiembre de 1899
		Hamburgo	30 sacos de café		
		Bremen	34 sacos de café		
		Burdeos	624 sacos de café y 235 cueros		
		Londres	2131 sacos de café y 203 cueros		

Nota: al final del registro, la lectura de las últimas rutas se encuentran interrumpida porque el fragmento se encuentra rasgado, en las partes donde no fue legible la información se utilizó el [-] como símbolo.

Fuente: elaboración propia en base al periódico *El Clamor* (1899)

En cuanto al mercado interno, este puede ser identificado desde los distintos puertos que ayudaron a los centros urbanos de los Andes conectarse al río Magdalena. Para finales del siglo XIX se identificaron 11 compañías de navegación que prestaban servicios fluviales para pasajeros, cargas y correos, de las cuales notoriamente resaltan las que se conectaban a la navegación del río Sogamoso en Santander y Cartagena ya que cuentan con un capital social extranjero (Martínez Bossio para Cartagena y A.H Berg para Santander)⁷⁸. De esta forma, el rol comercial de Barranquilla a través de las exportaciones e importaciones fue un trabajo en conjunto entre los empresarios locales y extranjeros para el establecimiento de casas comerciales e incipientes industrias. En esto, resulta de interés, los anuncios en la prensa que conectan a comisionistas desde Barranquilla y otros puntos del país, anunciando los vínculos entre los comerciantes y los mercados internos regionales. Estos agentes no se quedaban sólo en Barranquilla, también se movían por otros puntos de Bolívar y Magdalena, y establecen puntos de referencia a su honradez alrededor de las distintas localidades, en modo de un vínculo comercial (véase imagen 20).



Imagen 20 José M Navarro (11 de junio de 1881), *El Promotor*, p 4

⁷⁸ En el texto de Rodríguez y Restrepo se identificaron 18 compañías de navegación que tuvieron base en Barranquilla con capital extranjero y mixto entre 1821 y 1900: Empresa Elbers, Compañía Anglo-Granadina, Empresa Hamburger, Batis y Champan, Magdalena Steam Navigation, Compañía Americana, Empresa de R.A Joy, Compañía Unida, la United Magdalena Steam Navigation, Empresa de Fruhling y Goshen, Empresa de Henry-Wells, Empresa A. Weckbecker, la Compañía Alemana, Empresa de Gresekem y Held, Compañía internacional, Empresa de Cisneros, Compañía Colombiana de transportes. Rodríguez y Restrepo “*Los empresarios extranjeros de Barranquilla*”, 90

La movilidad de mercancías puede ser también reconocida en la diversidad de actividades económicas que se presentaban en la sociedad barranquillera para la época, explicado por el mismo dinamismo comercial de la ciudad. Según Correa, en la última década del siglo XIX

Barranquilla:

“Contaba con una cervecería, dos herrerías, cinco ladrilleras, dos librerías, dos billares, dos fábricas de velas, una trilladora de café, nueve carpinterías, ocho droguerías, una fundición, una fábrica de hielo, tres peleterías, tres curtiembres, tres tabaquerías, cinco fábricas de hamacas, tres bancos, cinco hoteles, un hospital, tres periódicos, diez escuelas privadas y públicas, un acueducto nuevo, un servicio de tranvías de doce coches y cuarenta y dos mulas”⁷⁹.

La prensa permitió identificar distintos servicios y labores artesanales que se remiten a técnicas o utensilios traídos del exterior como son las imprentas, las fotografías, las pinturas, las zapaterías, las sastrerías y las escuelas de instrucción. Así como había jornadas de vacunación y servicios de atención médica por dentistas y doctores del exterior. Estos elementos permiten exponer un dinamismo comercial en Barranquilla que se reflejaba basado en el “modelo de desarrollo hacia afuera”, el cual contaba con comerciantes importadores, exportadores, tenderos, artesanos, viajeros, agentes del mercado, bodegueros, banqueros, compañías navieras, el ferrocarril, maquinistas, marineros, ingenieros, mecánicos, para así abrir las puertas a un comercio exterior y la posibilidad de una vinculación laboral⁸⁰. Barranquilla abierta a un mercado externo, favorece la salida y entrada de mercancías para el consumo y desarrollo de la ciudad, permitiendo un crecimiento económico, una innovación y la creación de nuevas oportunidades para los comerciantes en cuanto inversión y acumulación de capital.

De esta forma, es visible que proyectos como el acueducto, el alumbrado, la reforma de la plaza San Nicolás y su templo, la construcción de parques y el trazado de la ciudad contaron

⁷⁹ Correa Restrepo, “*Trenes y puertos de Colombia*”, 74

⁸⁰ Posada Carbó, “*una invitación a la historia de Barranquilla*”, 35

generalmente con inversión de capital extranjero – de los mismos inmigrantes que ya habían logrado establecerse en la ciudad con sus negocios comerciales – al igual que de materiales y trabajadores extranjeros. Este es el caso de la construcción del parque de Barranquilla, que en un informe presentado a la prensa, se mostraba el grado de inversión en remesas a Nueva York por la compra de verjas de hierro, ladrillos, cal y el uso de peones; siendo esta obra producto de la Junta Filantrópica de Barranquilla, siendo su tesorero el judío, oriundo de Curazao, Jacob Cortissoz⁸¹. Este comerciante aparece de igual forma en los informes presentados para el avance del proyecto del acueducto y la compañía “Faro de Colón” como administrador y accionista. Según Adelaida Sourdis, su participación comercial demuestra una diversificación desde la actividad bancaria hasta la navegación marítima y fluvial, la cual mantuvo lazos tanto con Europa como Estados Unidos, y comerciantes en Barranquilla como José Helm, Wolff, C. Hoyer, A.I Senior, entre otros⁸². Tomando el caso de Cortissoz, es posible identificar en Barranquilla un dinamismo comercial que se veía potencializado por su apertura al comercio exterior. De esta forma, tanto comerciantes locales como extranjeros presentaron una diversificación en sus negocios, desde el comercio mayoritario hasta el menudeo, el cual implicaba una movilidad de mercancías.

Por otro lado, del ejemplo del movimiento comercial de la Compañía general Transatlántica se puede identificar que este transporte de cargas venía en conjunto con una movilidad de personas, ya que en los mismos vapores que trasportaban los bultos de mercancía venían entre 10 a 30 pasajeros desde distintos puertos europeos, caribeños y americanos con destino a Sabanilla. De igual forma, la importación de productos como ostiones, salmones o cognac francés requería un mercado de personas que pudieran y quisieran comprar esos

⁸¹ “Parque de Barranquilla” *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura* n° 32 (Barranquilla) 11 de agosto de 1882; 1

⁸² Sourdis Nájera “*Los judíos sefardíes en Barranquilla*”, 35

productos. Esto conlleva una movilidad y presencia de personas que dispongan de esos productos para su consumo. Esa existencia de la población hace ver gustos y costumbres dentro de la misma sociedad barranquillera que puede develar una cierta proporción extranjera. A su llegada a Puerto Colombia Candler comentaba:

“Pensaba bien que no iban a regalarme con una langosta a la manera americana ni unos perdigones trufados, ni un paté de hígado, pero suponía sin embargo que, a las puertas de una ciudad de 35.000 almas, como Barranquilla, era más fácil conseguir una alimentación variada y comible. Nos sirvieron un sancocho, que es el plato principal indígena, base de la alimentación.”⁸³

De esta forma, Barranquilla se convierte en un epicentro para la recepción de un comercio extranjero, el cual permite a sus habitantes entrar en contacto con nuevas costumbres, gustos, y tendencias. Este comercio además de verse en la importación y exportación de productos puede verse en proyectos de inversión para la mejora urbanística de la ciudad, lo que conllevaría a su título de ciudad cosmopolita, producto de una movilidad activa y abierta hacia la conexión de mercados. Además de esto, las posibilidades de navegación de Barranquilla la hicieron un puerto de interés nacional e internacional, lo que se representa en construcciones como el muelle de Puerto Colombia, el Ferrocarril de Bolívar y la navegación a vapor por el río Magdalena. En relación con esto último, según Correa, con la culminación del muelle de Puerto Colombia, para 1896 se establecieron en Barranquilla entre 20 y 30 casas comerciales que canalizan aproximadamente el 60% del comercio exterior en Colombia⁸⁴.

En definitiva, las aproximaciones historiográficas a la inmigración en Barranquilla lograron caracterizar a la ciudad por su cosmopolitismo desde el dinamismo económico que vivía la ciudad a finales de siglo XIX y la participación comercial de los extranjeros en ella. Esto permitió conectar el mercado interno colombiano a los puertos europeos gracias a la exportación de productos agrícolas. Los historiadores hicieron bien en identificar estos

⁸³ Candler, “*Riohacha y los indios guajiros*”, 28

⁸⁴ Correa Restrepo, “*Trenes y puertos de Colombia*”, 88

procesos económicos en Barranquilla y darles su importancia en el marco del desarrollo comercial de la ciudad, ya que fue este mismo flujo del comercio el que permitió que la ciudad se presentara como un punto de atracción para la movilidad de personas y permitió, en este mismo sentido, la circulación de noticias e ideas que venían desde el extranjero. Ahora bien, es momento de identificar en esos mismos procesos de movilidad comercial y conexión de mercados, la movilidad de otros elementos como personas e ideas entre los distintos puertos del escenario Caribe.

7.4.2 Movilidad de personas

En 1875, el periódico *El Promotor* publicó un censo demográfico de Barranquilla en donde se distinguía por nacionalidades los sujetos migrantes presentes en la ciudad. Entre ellos, se mencionó la presencia de 67 holandeses, 46 venezolanos, 36 cubanos, 33 ingleses, 31 norteamericanos, 31 franceses, 26 alemanes, 23 italianos, 5 dinamarqueses, 4 suizos, 5 de otras nacionalidades de las que se nombran españoles, peruanos, dominicanos, portugueses y haitianos⁸⁵. Según estas cifras, en la ciudad se encontraban establecidos 307 extranjeros, a comparación de los 16.242 de nacionalidad colombiana. A pesar de que los extranjeros reflejan el 1,85% de la población de la ciudad, es significativa la presencia temprana de diversas nacionalidades europeas, caribeñas y latinoamericanas, cuando la actividad portuaria apenas estaba iniciada para el comercio exterior. El establecimiento de colonias holandesas, alemanas e italianas han sido notoriamente estudiadas desde sus aportes a la prosperidad económica y sus oportunidades de movilidad social⁸⁶.

⁸⁵ “Censo de Barranquilla, 1875” *El Promotor*, 1 mayo de 1875. Rodríguez y Restrepo “*los empresarios extranjeros de Barranquilla*”, 94

⁸⁶ También se encuentra la colonia árabe, siendo la más trabajada a partir de las olas migratorias del siglo XX y sus impactos económicos y culturales en Barranquilla

Sin embargo, estas nacionalidades no fueron las únicas que tuvieron un rol económico y social activo en la ciudad; pues la prensa de fin de siglo demostró, además de las nacionalidades antes mencionadas, la participación de colonias cubanas y españolas, al igual que la presencia de trabajadores antillanos, peruanos, chilenos y cubanos en Panamá. Con estos elementos, la ciudad de Barranquilla demostró para finales del siglo XIX tener una movilidad activa de personas, la cual fue orientada por las oportunidades laborales, comerciales y políticas. Esto a su vez, muestra la aparición de un mercado productivo heterogéneo que permite la entrada de distintas personas, haciéndolo posible tanto para extranjeros como para nacionales. Las cuales recibieron distintos niveles de aceptación y rechazo determinado por razones de carácter nacionalista y racial.

En este sentido, el transporte a la ciudad estaba caracterizado por un constante embarque y desembarque de vapores. Así, la frecuencia con la que llegaban los vapores a Barranquilla fue de 22 líneas al mes, según lo que pudo verse en la prensa de la época. Estas líneas significan el número de rutas que las compañías tenía en Sabanilla, variando en paradas y destinos; varias de estas podían llegar al puerto una o dos veces mensuales con escalas en distintas islas antillanas y puertos europeos, significando así el transporte constante de pasajeros y cargas, variando entre los precios de pasajes y los recorridos (véase tabla 20). Solo cuatro compañías de navegación salen más de una vez de Sabanilla, siendo estas la Compañía Atlas, la Compañía de vapores Liverpool, la West India & Pacific Steamship Company y el Marques del Campo. De igual forma, estas compañías conectaban servicios permitiendo extender sus rutas y conexiones entre los puertos; por ejemplo, la Compañía del Marqués del Campo llevaba pasajeros y correos de la compañía trasatlántica por Puerto Rico, y la Compañía Atlas cuyo destino principal era Nueva York, a su vez, se conectaba a Liverpool por medio de la Cunard Company, a Havre por medio de la General Transatlántica, a Bremen por el North German Lloyd y a Hamburgo por la Hamburg American Packet. De esta forma, los posibles destinos

desde Sabanilla no se recluían a las líneas mensuales disponibles, pues también era posible realizar trasbordos desde otros puertos más transcurridos como Colón, La Habana, Puerto Cabello, Curazao o Kingston. Estas rutas eran vistas a medida de la necesidad y demanda que existía en la ciudad con los mercados europeos y los puntos caribeños.

Tabla 20

Rutas de navegación y precio de pasajes según compañía

Compañía	Ruta de navegación	Salidas mensuales	Precio de pasajes
Compañía General Trasatlántica	Línea de Saint de Saint Nazaire: Llega a Sabanilla desde St Nazaire con escala en Pointe-a- Pitre y Basse Terre (Guadalupe), Saint Pierre y Fort de France (Martinica), La Guaira y Puerto Cabello (Venezuela). Esta línea termina en Colón y regresa por la misma vía.	1 vez	<i>Primera clase:</i> entre 750 y 1100 francos <i>Entrepunte:</i> 450 francos
	Línea de Havre y Burdeos: Llega a Sabanilla desde Havre y Burdeos con escala en Santander, Pointe-a- Pitre y Basse Terre (Guadalupe), Saint Pierre y Fort de France (Martinica), La Trinidad, Carupano, La Guaira y Puerto Cabello (Venezuela) y Curazao. Esta línea termina en Colón y regresa por la misma vía.	1 vez	<i>Primera clase:</i> entre 750 y 1100 francos <i>Entrepunte:</i> 450 francos
	Línea de Marsella: Llega a Sabanilla desde Marsella con escala en Barcelona, Cadiz Tenerife, St. Thomas (islas vírgenes), La Guayra y Puerto Cabello (Venezuela). Termina en Colón y de regreso hace escala en Jacmel, Jeremie, Port au Prince, Les Gonaïves (Haití) - se menciona que es <i>facultativo</i> - Porto Plata (República Dominicana), San Thomas, Santander y Bordeaux.	1 vez	No se admiten pasajeros en primera clase. Solo hay pasajes de <i>Entrepunte</i> a 451 francos
Compañía Hamburguesa la Mala Imperial	La primera fecha procede de Hamburgo, Havre, St Thomas, La Guayra, Puerto Cabello y Colón. Saliendo de Sabanilla luego para en Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, San Thomas, Havre y terminando en Hamburgo	1 vez	Solo se admiten pasajeros de <i>tercera clase y proa</i> a 15 l£
	La segunda fecha procede Hamburgo, Havre, San Thomas (islas vírgenes) , San Juan de Puerto Rico, La Guayra, Puerto Cabello (Venezuela) , Curaçao y Colón. Saliendo de Sabanilla luego para en Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, Mayagues (Puerto Rico), San Thomas, Havre y terminando en Hamburgo.	1 vez	
Compañía Trasatlántica	Viajes de la Habana a Colón, saliendo de la Habana cada mes, pasando por Santiago de Cuba y Sabanilla. De regreso tomará la misma ruta y recibirá trasbordos de correos de otros vapores como el <i>pasages</i> que conecta con Puerto Rico y Europa.	1 vez	<i>Primera clase:</i> entre 20 y 80 pesos <i>Segunda clase:</i> entre 15 y 55 pesos <i>Tercera clase:</i> entre 9 y 30 pesos
	Sale de la Habana cada mes, parando por Nuevitas, Gibara, Santiago de Cuba, Ponce (Puerto Rico), Mayagüez (Puerto Rico). De regreso tomará el mismo recorrido y recibirá trasbordos.	1 vez	Estos precios dependen de los

			destinos. El más económico es Colón y el más costoso la Habana
Marques de Campo	Sale de la Habana y pasa por Nuevitas, Gibara, Baracoa, Cuba, Kingston, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Colón. De retorno toma la misma ruta.	3 veces	-
Compañía italiana de Vapores La Veloce	Llega a Puerto Colombia y se dirige luego a Cartagena, Colón y Puerto Limón (Costa Rica), de retorno por esta misma ruta parte a Curazao, Puerto Cabello, La Guayra, Ponce, San Thomas, Santa Cruz de Tenerife y Génova.	1 vez	-
Compañía La Mala Real	Sale de Sabanilla y pasa por Cartagena, Colón, Jamaica, Barbadas, St. Thomas, Plymouth, Cherbourg y finaliza su recorrido en Southampton	1 vez	<i>Primera clase:</i> entre 30 £ y 49 £ <i>Segunda clase:</i> 15 £ <i>Tercera clase:</i> 15 £
Compañía Hamburguesa americana de vapores	Sale de Hamburgo, pasando por Havre y cuenta con paradas en San Tomas (islas vírgenes), Santo Domingo (Republica Dominicana), La Guaira, Puerto Cabello, Curazao, Puerto Colombia y Cartagena. De regreso pasa por Curazao, Puerto Cabello, La Guaira, St Thomas y Havre.	1 vez	Se admiten pasajeros para <i>primera clase</i> y de <i>proa</i>
	Sale de Hamburgo, pasando por Havre y cuenta con paradas en San Tomas (islas vírgenes), San Pedro de Macoris (Republica Dominicana), La Guaira, Puerto Cabello, Curazao, Puerto Colombia y Cartagena. De regreso pasa por Curazao, Puerto Cabello, La Guaira, San Thomas y Havre.	1 vez	
Compañía Atlas	Sale de Sabanilla a Nueva York y de allí parte a Liverpool, Londres, Glasgow, Havre, Bremen y Hamburgo	2 veces	Entre \$140 y \$180 (oro americano). Pasajes de ida, dependiendo del puerto en Europa
Compañía de vapores Liverpool	Salen de Liverpool y llegan a Sabanilla para luego dar paso a Cartagena y Colón. De regreso toma esta misma vía y pasa por Jamaica, Baltimore y finaliza de nuevo en Liverpool.	2 veces	Entre \$25 y \$75 (oro americano). Esto incluye el pasaje de Ferrocarril en Estados Unidos
West India & Pacific Steam Ship Company	Salen de Sabanilla para Cartagena y Colón, luego a Nueva Orleans, Nueva York y finaliza en Inglaterra	2 veces	<i>Primera clase:</i> entre \$8 y 60\$ <i>Cubierta:</i> entre \$3 y \$5 solo hay para Cartagena y Colón

Fuente: elaboración propia en base *El Promotor* (1881, 1882, 1897), *El Clamor* (1899), *La Prensa Libre* (1882), *La Hoja Noticiosa* (1882).

Entre estas 22 líneas que se presentaron en la ciudad, las más recurrentes fueron las que tenían destino a Francia (Le Havre, Burdeos y Marsella), Cuba (La Habana), Inglaterra (Liverpool y Southampton) y Alemania (Hamburgo), cada una con tres entradas y salidas al mes desde Sabanilla. Es destacable de estas rutas, la repetición entre sus paradas: Colón con 11 líneas, La Guaira y Puerto Cabello con 8, San Thomas con 7 y Curazao y Jamaica con 6. Las rutas francesas realizaban paradas en Guadalupe, Martinica, República Dominicana y Haití, las rutas inglesas, junto a las norteamericanas, tomaban el camino de las Islas Vírgenes, Barbados y Jamaica, mientras que las rutas alemanas pasaban por Curazao. Cada una de ellas en su recorrido paraba en Venezuela y Colón. Por otro lado, las rutas cubanas se mantenían únicamente en el escenario Caribe, teniendo como paradas 4 puertos cubanos (Nuevitas, Gibara, Baracoa y Santiago de Cuba) y 2 puertorriqueños (Ponce y Mayagüez). Así, se puede reconocer una conexión permanente entre Barranquilla y estos puertos en el Caribe gracias a los 19 vapores que salían y llegaban al puerto desde estas rutas. Si embargo, mientras compañías como la General Trasatlántica, La Compañía Trasatlántica y La Compañía Veloce resaltan por la cantidad de paradas que tienen en el Caribe, otras como la Compañía Atlas, la West India & Pacific Steamship Company, y la Compañía Liverpool – líneas con destino a Estados Unidos e Inglaterra – muy rara vez comunicaban sus puertos de parada, excepcionalmente hacía mención de Colón, Jamaica, San Thomas y Barbados.

Por otro lado, la venta de pasajes se realizaba por las categorías de primera, segunda y tercera clase, diferenciando así los tipos de pasajeros que podían viajar. Los precios de la primera clase al ser los más altos contaban con más servicios a bordo y mayores comodidades; por otro lado, puede destacarse en las boletas de tercera clase, cubierta y proa sus módicos precios para los viajes, lo que significa la posibilidad para las personas, en trayectos cortos, viajar en las pasarelas del barco y la cubierta de una manera más económica, esto es el caso de compañías como La General Trasatlántica y la Mala Imperial que cuentan con estas opciones

para los pasajeros en sus rutas en el Mar Caribe, siendo a veces las únicas categorías disponibles para servicio. Algunas líneas, como fue el caso de la línea Marsella, solo ofertaba esta opción de pasaje, tomando rutas en los puertos de Haití, República Dominicana y Venezuela. (véase imagen 21 y 22). Por otro lado, a las compañías les interesaba establecer descuentos y facilidades a los pasajeros, si estos decidían comprar los pasajes de ida y regreso, al igual que las familias que viajaban juntas. En otras particularidades de las empresas, En el caso de la compañía La Mala Real, esta emitía boletas de excursión para las colonias inglesas, las cuales eran las islas de Jamaica, Bahamas, Barbados, las Islas Caimán, las islas Vírgenes, San Cristóbal, Antigua y Barbuda, Santa Lucía, Granada, San Vicente, entre otras.

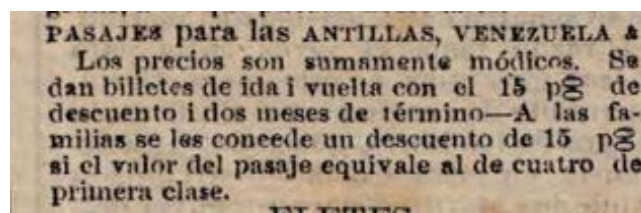


Imagen 21 Compañía General Trasatlántica (11 junio de 1881) El Promotor, p 4



Imagen 22 Compañía General Trasatlántica (27 septiembre de 1899) El Clamor, p 1

Por otro lado, la navegación por el río Magdalena tenía mayor frecuencia, teniendo rutas desde La Dorada y Puerto Berrío, de manera diaria, para llegadas y salida (véase tabla 22). Desde la prensa se publicaron los itinerarios de vapores fluviales, indicando los nombres de pasajeros que iban en ellos.

Tabla 21

Itinerario de viajes por el Magdalena

Fecha	Vapor	Procedencia o Destino	Pasajeros	Carga
Septiembre 4 de 1897	“Miguel Samper”	Procedente de La Dorada	Pedro Perez R, Genaro Rodríguez, Rafaela R de Pérez y familia	175 ½ toneladas
Septiembre 5 de 1897	“General Páez”	Destino a Puerto Berrío	José M. Mayoral, Eusebio Figueroa, Germán Palacio, Paul Bienhart, y dos sirvientes, José de la Paz Carcam, Juan M. Fajardo, C. E Castellano y su sirviente, Marcelino Lara, Ricardo Consuegra, Jorge David, Enrique Castro, Roberto Cárdenas, Dubois y Sra. y Germán Cabaner	270 toneladas
Septiembre 6 de 1897	“Colombia”	Procedente de Sogamoso	Agustín Gautier, Francisco Carbonell, Ramón L Bradford, José Antonio Noriega, Emilio de Cajar Y sirvienta, Nain Fayad, Nain David, Salomón Chadera, Miguel Patute, Teresa Martelo, Ramón Gobaira, José R. Vizcaino, Pedro Arango, Luis Ramón, Daniel Olaciregui, Francisco García y Pedro Durán	180 toneladas
Septiembre 6 de 1897	“América”	Destino a La Dorada	Eduardo Halse y señora, Carlos Guglielmi, Rosario de León e hijos, Heliodoro López, Porfirio Veroi, Fernando Vélez, Antonio Volpe, Andrés Caballero, Vicente Escarpato, Vicente Teip, Gustavo Certain, Elvira Pardo y María Pardo	99 toneladas
Septiembre 8 de 1897	“Enrique”	Procedente de La Dorada	Maurice Rangel, Roberto Ochoa, Ramón Elizalde, Antonio Ortega, Rafael Jiménez, Sebastián Rivera, Ruperto Ibarra, Antonio Espeleta, Luis Vásquez, Rafael Fernández, Carlos M Infante, Luisa Pardo, Andrea Fernández, Leandro Herce, Vicente y Antonio Orlano, Miguel Prumano, Antonio Gonzales, Hermógenes Henríquez	138 toneladas
Septiembre 9 de 1897	“Miguel Samper”	Destino a La Dorada	Miguel Pérez R, José M Cuella, Juan Ruzzo, Sebastián Grecco y Sra., Clemente Núñez, Sra. y un niño, Nicolás Volpe	196 toneladas

Fuente: elaboración propia en base al *Promotor (1897)*

Este constante transporte por los puertos marítimos y fluviales, se vio favorecido a parte de las ventajas comerciales, por la oportunidad que existía, gracias a los proyectos de modernización en el transporte, la infraestructura, la comunicación y el desarrollo urbano. La

prensa señala a través de los avances de construcción y funcionamiento de estos proyectos, la posibilidad de reconocer la movilidad de las personas. Así, desde las noticias sobre las comisiones de estudios, los valores de proyectos, los avances de construcción y los debates de ley, se mencionan los trabajadores y sus contrataciones desde la necesidad de una mano de obra y anclaje desde otras zonas de interés. Esto se ve debido a que los administradores y empleados autorizados por las empresas de estos proyectos solicitan a través de anuncios en la prensa el “enganche de peones” de un sitio a otro, y la contratación de trabajadores. En 1881 el ferrocarril de Antioquia había contratado 691 peones, los cuales construyeron 2,38 kilómetros de carrilera, un año más tarde desde el Ferrocarril de Santander se estaba solicitando el enganche de peones en la prensa local de Barranquilla (véase imagen 23).



Imagen 23 Ferrocarril de Santander (30 de diciembre de 1882), *El Promotor*, p 4

Estas comunicaciones eran permitidas gracias al río Magdalena y sus afluentes en los distintos Estados de Colombia, como fueron el río Cauca, el río Cesar, el Río Bogotá, el río San Jorge, el Sogamoso y La Miel, al igual y caminos y canales construidos alrededor del río como el Canal del Dique. Entre las rutas a vapor que llegaban a Barranquilla por el río Magdalena, son mencionadas las de Sogamoso y Lebrija en Santander, Puerto Berrio en Antioquia y La Dorada. la ruta del Sogamoso – la mas mencionada - fue gracias a la Compañía de Transportes de Soto y la Compañía de Navegación del Lebrija, las cuales tenían líneas de navegación desde Barranquilla hasta puerto Wilches, con agentes en Bucaramanga, Puerto

Santos, Bodega Central, Papayal, Las Ceiba y Pedral⁸⁷. Las rutas de Santander buscaban salir al Magdalena para conectar sus mercados, y lograron esto gracias a caminos tradicionales y el establecimiento de bodegas y centros de administración alrededor del Río Lebrija y el Río Sogamoso.

Siguiendo con la movilidad de la mano de obra, esta no solo era para los peones sino también para profesionales como médicos e ingenieros. Un ejemplo se presenta en 1882 con la construcción del acueducto en Barranquilla, en un informe presentado a los accionistas de la compañía, se expone el cargo de TH. A Chataing, en el cual al abordar los avances de la obra recae en la experiencia laboral de haber sido director de obras públicas en Puerto Cabello (Venezuela), para ahora asumir el cargo de ingeniero en jefe y supervisión en los tanques de agua del acueducto. En ese mismo año, el Colegio Ribon, hacía una excursión a la estación Empresa Cisneros, para que el ingeniero Striedinger les enseñara sobre las obras que se habían adelantado en la ciudad ,sobre los caños de agua⁸⁸. Al igual que las compañías fluviales solicitaban médicos para el desempeño de labores en los vapores que subían por el río Magdalena.

Esta movilidad estaba permitida desde los mismos proyectos de ley que se estaban debatiendo en el gobierno central, donde las discusiones giraban alrededor de la promoción de los proyectos para la adjudicación de terrenos y víveres. En 1881, al momento de la presidencia de Rafael Núñez, el congreso de los Estados Unidos de Colombia había declarado libres de derecho de importación los instrumentos para la construcción de telégrafos y ferrocarriles en todo el territorio, dentro de estos utensilios se mencionan los víveres y medicinas para los

⁸⁷ F.A López, “Compañía de transportes de Soto” *El Clamor* n° 46 (Barranquilla) 27 de septiembre de 1899; 4. J.A Galofre, “Compañías de navegación del Lebrija” *El Clamor* n° 46 (Barranquilla) 27 de septiembre de 1899; 4.

⁸⁸ “Colegio Ribon” *La Hoja Noticiosa* n° 107 (Barranquilla) 9 de junio de 1882; 1.

empleados y peones de dichos proyectos en las zonas del Caribe y Magdalena al ser consideradas como lugares “despoblados” y “malsanos”. Estas zonas fueron pensadas desde la complejidad del territorio y la dificultad que tenían para sobrevivir en ellos, haciendo difícil su mantenimiento y desarrollo, en esos mismos momentos se estaba adjudicando a Cisneros – de nacionalidad cubana - los proyectos para la prolongación del Ferrocarril de Bolívar⁸⁹. Bajo este mismo sentido, el congreso diplomático que había convocado Núñez en Panamá, para diciembre de 1881, se había realizado por intereses de carácter sanitario, - había informado la prensa-⁹⁰. Desde la prensa local de Barranquilla - al menos desde El Promotor - se adopta una opinión favorable a las sanciones legislativas que vienen desde Bogotá en lo que corresponde al ordenamiento de la construcción de caminos y líneas ferroviarias. Se trataba de proyectos nacionales pensados para las regiones, manifestando una necesidad de comunicación para el progreso económico⁹¹.

Además del ámbito legal, estas discusiones se realizaron desde una esfera más pública en la prensa, desde casos como el Canal de Panamá, debatiendo sobre la neutralidad y soberanía que tenía Colombia sobre las concesiones de la obra; en esto, los trabajadores de estos proyectos resultaron fichas claves para la narrativa de soberanía. Esto abrió discusiones sobre el rechazo y aceptación de los inmigrantes, así como ha sido estudiado por Marixa Lasso en *Erased: The Untold Story of the Panama Canal* y Michael Connif en *Black Labor on a White Canal: Panama 1904-1981*. Antes de que la construcción del canal fuera asumida por los norteamericanos, el gobierno colombiano le había otorgado el contrato de obra a Bonaparte

⁸⁹ “Lei el congreso de los Estados Unidos de Colombia” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 2

⁹⁰ P.MC “Política confidencial” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 2

⁹¹ “Revista noticiosa” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 535 (Barranquilla) 11 de junio de 1881; 2

Wyse en 1878, el cual había adquirido una leyenda de insuperabilidad⁹². En 1890 es publicado en *El Eventual*, un artículo en respuesta a los rumores de la renovación del contrato por los franceses, en el cual resalta una atención por los vacíos que tiene ese contrato y el desinterés que ha tenido el gobierno colombiano sobre él. Así, resaltan demandas nacionalistas para el proyecto, desde la participación misma de trabajadores extranjeros:

Es, por ejemplo, muy lamentable el que ningún artículo del tratado de concesión se ocupase de la situación que debía corresponderles a los colombianos en el personal de empleados, y trabajadores de la Cia. que iba a formarse. Esa omisión dio por resultado que los colombianos fueron los menos favorecidos de los agentes de la Cia. cuando se trató de aprovechar de las prerrogativas de que gozaban, peruanos, chilenos, cubanos y hasta los más humildes empleados martiniqueños.⁹³

De estas declaraciones queda reflejado una preocupación laboral ante la diferenciación de los trabajadores nacionales y los extranjeros, de los cuales son mencionados franceses, cubanos, peruanos y chilenos. Esta preocupación laboral logra ser traducida a un nivel de exclusión derivado de las condiciones dentro de las compañías extranjeras comisionadas para las obras de infraestructura. Así, esta exclusión adquiere un lado económico-social desde la oportunidad de acceso al trabajo, y otro más implícito: “¿cómo puede ser que hasta lo más humilde, proveniente de islas del caribe, extranjeros, tengan mejores ventajas que nosotros?”. Esta reacción puede ser interpretada desde la mirada de una mano de obra que amenaza para los locales. Este rechazo, discutido en prensa local barranquillera, se da en sincronía al disgusto del monopolio comercial que significaba un proyecto de tal magnitud como es el canal interoceánico, siendo repetitivas las conversaciones nacionalistas sobre las exenciones y ventajas de la compañía del canal que perjudicaban el comercio nacional⁹⁴.

⁹² “El canal de Panamá” *El Eventual. Literatura, ciencias, noticias* n° 2 (Barranquilla) 1 de junio de 1890; 1

⁹³ “Una ojeada retrospectiva” *El Eventual. Literatura, ciencias, noticias* n° 2 (Barranquilla) 1 de junio de 1890; 1-2

⁹⁴ “América para los americanos” *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura* n° 22 (Barranquilla) 14 abril de 1882; 3. *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 592 (Barranquilla) 15 julio de 1882; 2.

El mercado laboral que se veía en Panamá lograba conectarse con Barranquilla a través de la comunicación permanente que tenían sus puertos y la dirección de la economía regional. Panamá se proyectaba como una zona atractiva laboralmente y en conexión con Cartagena, Santa Marta y Barranquilla se configuraba en el Caribe un foco de atracción, donde el enganche de trabajadores se hace visible a través de proyectos como los ferrocarriles, muelles y puentes. Por ejemplo, según Vittorio Cappelli, el proyecto del canal había permitido la entrada de 8.000 italianos que posteriormente comenzaron a circular según las oportunidades laborales, vinculándose en trabajos agrícolas en fronteras del río Magdalena y finalmente llegando a Barranquilla por ser un centro de oportunidades por su comercio dinámico⁹⁵. Esta circulación se basó en puntos de atracción y conexión desde los proyectos que se estaban construyendo en Antioquia, Panamá o Santander. Barranquilla también tomará una posición atractiva para los trabajadores, ya que localmente se están impulsando obras que buscaban modernizar la ciudad; de esta forma, el anclaje y movilidad de mano de obra para tales proyectos de infraestructura y transporte era posible, ya que la ciudad era el epicentro regional para las dinámicas económicas.

De esta forma, esta movilidad de trabajadores queda anclada al desempeño comercial de Barranquilla, que, desde un lente laboral, significaba la presencia de oportunidades económicas para los inmigrantes. Así, desde una primera entrada por Panamá lograban, gracias a la navegación a vapor y el ferrocarril, llegar a otras zonas de interés en el Caribe, las cuales permitían el establecimiento y, de ahí, una posterior circulación al interior del país. De esta forma se conecta un circuito externo de trabajadores extranjeros, con un circuito interno que mostraba una necesidad de una mano de obra. Sin embargo, la movilidad de personas no se encuentra supeditada únicamente a un mercado laboral, desde la prensa fue posible ver una

⁹⁵ Cappelli, “*Entre macondo y Barranquilla*”, 40

su misma editorial se adopta, desde la colonia cubana en Barranquilla, un sentido de responsabilidad patriótica en defensa de la libertad:

Hemos invitado a Cuba a la revolución por la independencia, prometiendo nuestro apoyo, y Cuba confiada en nuestro honor, ha respondido de un modo admirable, enérgico y decidido. Urge, *es de imperiosa obligación aquí y en todos los centros de emigración cubana, que cada cual ocupe su puesto, que todos nos movamos al unísono, que el esfuerzo sea colectivo, el sacrificio de todos; no de unos cuantos, para poder correr presurosos a donde el deber nos llama y lograr alcanzar en la historia el puesto prominente a que aspiramos por nuestro proverbial patriotismo.*⁹⁷

Esta publicación barranquillera, desde su misión periodística, se desligaba de los acontecimientos políticos nacionales, para enfocarse a temas pertinentes para el manejo de recurso para la guerra en Cuba, la llegada de armas, la participación de otros países en el conflicto, las opiniones locales y la creación de un discurso nacionalista dentro de Barranquilla. Estas noticias sobre Cuba que se discutían en la prensa, llegaban a través de los vapores americanos, esto con motivo de que estas eran publicadas en Estados Unidos con la ayuda de delegaciones cubanas. Por ejemplo, “La Patria”, el órgano oficial del Partido Revolucionario Cubano - al cual, el periódico La Verdad se encontraba inscrito - tenía su redacción en Nueva York bajo la dirección del intelectual cubano Enrique José Varona, y contaba con la participación de Tomas Estrada Palma, Benjamín J. Guerra, Manuel Sanguily, Gonzalo de Quesada, Sotero Figueroa y Manuel de la Cruz, todos destacados políticos y patriotas cubanos⁹⁸. Es común encontrar alrededor de las publicaciones de la Verdad, la reproducción de los escritos de Estrada Palma y Manuel Sanguily que hacían énfasis en el sentido heroico del ‘ser cubano’ en el marco de la lucha independista.

La llegada de estas noticias y personas puede ser pensada desde la misma frecuencia que tenían las rutas cubanas en el puerto de Sabanilla. Habían dos compañías que tenían como

⁹⁷ “Cuba a los cubanos. To be or not to be” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 1.

⁹⁸ “Gacetillas” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 3 (Barranquilla) 27 de noviembre de 1895; 18

destino La Habana: la Compañía Trasatlántica y la Compañía del Marques de Campo. La primera tenía dos servicios mensuales para primera, segunda y tercera clase, tomando como ruta desde la Habana, pasando por Nuevitas, Gibara, Santiago de Cuba, Ponce, Mayagüez, Sabanilla y Colón, siendo el retorno por este mismo recorrido. Mientras que la segunda contaba con tres salidas al mes que tenían como paradas a Nuevitas, Gibara, Baracoa, Santiago de Cuba, Kingston, Santa Marta, Sabanilla, Cartagena y Colón. En total, esto significa seis vapores mensuales que tienen como recorrido único el Caribe y pone en contacto directo a Barranquilla con la isla de Cuba en 5 puertos⁹⁹.

Por la vía de Venezuela, en conexión con Cuba, llegaban números y reproducciones de periódicos que eran publicados en Cuba como *La Discusión*, *El Cubano Libre* y *La Independencia*, los cuales publicaban avances sobre los acontecimientos de la isla¹⁰⁰. De esta forma, se mantenía una comunicación constante entre la colonia cubana en Barranquilla y el resto de los cubanos en emigración, ya que solían publicarse comunicaciones de las labores diplomáticas que realizan los cubanos en Europa y Estados Unidos para la causa independentista. En este sentido, la Verdad recurre a las distintas publicaciones y noticias para la verificación de hechos y expansión de la cobertura de las noticias, unido con la comunicación constante que se tiene con otras colonias cubanas para el llamado a una acción política.

Estas comunicaciones realizadas por vapor y telégrafo se pueden reconocer desde la misma frecuencia de las rutas hacia Estados Unidos y Cuba, e incluso Panamá a partir de servicios de correos que tenían rutas por Venezuela y Jamaica. Permitiendo así una circulación de discursos nacionalistas y revolucionarios por la causa independista. A través de esta

⁹⁹ J. Alzamora “Vapores del Marques de Campo” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 592 (Barranquilla) 15 de julio de 1882; 4

¹⁰⁰ “Sucesos de Cuba, ultimas noticias” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 10 (Barranquilla) 23 de noviembre de 1895; 10

movilidad de noticias, cartas, editoriales y discursos se dio un intento de delimitar al ser cubano desde la organización de los cubanos en migración en búsqueda de la libertad y la definición de una posición antiesclavista:

Y muévenos a emprender esta penosa tarea, más que otra cosa, un deber patriótico: cubanos, no por el sólo hecho de haber nacido en Cuba, sí que también, porque somos amantes de la libertad; y antiesclavistas americanos; cubanos convencidos, enemigos de la tiranía y del régimen opresor a que se halla sometido nuestro idolatrado terruño (...)¹⁰¹

Se difunde así el lema de unión y patriotismo, bajo la misma asimilación del ser cubano:

Entendemos, y si lo echamos fuera de nuestra alma, que cuando se dice cubano no debe haber negro ni blanco; ni pobre ni rico, ni cubano de ayer ni cubano de hoy; sino hermanos en el honor y en la virtud de la patria que marchamos unidos como vamos a la sombra de la estrella solitaria, hasta verla brillar hermosa y triunfante en el capitolio de los libres¹⁰².

Estas discusiones nacionalistas se ven reflejadas de igual forma en narrativas de rechazo hacia los españoles establecidos en Colombia, expresando desacuerdo con sus acciones a través del respaldo en su identidad nacional. Bajo estas manifestaciones de rechazo, se toman noticias a nivel nacional para aprovechar el espacio y hablar de los eventos en la isla, así como los acontecimientos que están viviendo sus habitantes (véase imagen 25 pagina 125).

¹⁰¹ “Nuestra misión” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 1

¹⁰² “Nada mas que cubanos” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 4 (Barranquilla) 8 de diciembre de 1895; 21

COLOMBIANOS Y ESPAÑOLES.
 DRAMA SANGRIENTO.
 AGRESIÓN COBARDE.

El Correo Nacional describe así lo sucedido en Bogotá, entre un grupo de españoles y algunos jóvenes de la buena sociedad bogotana:

Se temen grandes manifestaciones en contra de la Colonia Española que la policía ha podido impedir hasta ahora con energía. La casa del señor Ministro de España está custodiada por una guardia. La exaltación del público contra los españoles vidrieros que han puesto en consternación á esta sociedad, no tiene límites.

“La Verdad” lamenta hondamente lo sucedido y pide que los asesinos miserables de la Calle Real, sean castigados y que paguen su culpa con la sanción del Código Penal.

Es necesario que el castigo de los criminales sirva de ejemplo y que no se repitan en un país libre, hechos que tanto parecido tienen con los que á diario se realizan en Cuba impunemente.

La opinión pública confía en el fallo de los Tribunales de Justicia y tiene derecho á que se le dé cuenta del resultado de sus gestiones.

Imagen 25 colombianos y españoles. Drama sangriento (8 de diciembre de 1895) *La Verdad* p 22

En este mismo tono de condena hacia los crímenes de extranjeros con nacionalidad española, la colonia cubana agradeció la hospitalidad que ha recibido en Colombia debido a “la simpatía que cuenta la libertad de Cuba entre los nobles colombianos”¹⁰³; considerando así, un apoyo desde la sociedad local. Además de la sociedad colombiana, había una relación entre la colonia francesa y la colonia cubana, ya que en la Calle Ancha en un local de carnicería francesa se venden periódicos cubanos como es *La Patria*, el órgano oficial del partido y *Cuba*, dejando ver un interés para la difusión de noticias entre Barranquilla¹⁰⁴. Agregado a esto, debido a que la primera tirada del periódico tuvo buena acogida en Barranquilla, decidieron aumentar la reproducción de los números para su lectura y circulación, resultando en una publicación semanal.¹⁰⁵ Estos elementos, además de señalar una movilidad de ideas a través del transporte de correos, señala la recepción y atención que ha tenido el acontecimiento

¹⁰³ “Nuestra misión” *La Verdad* : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 1

¹⁰⁴ “‘Patria’ y ‘Cuba’ Periódicos cubanos” *La Verdad* : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 7

¹⁰⁵ “El favor público” *La Verdad* : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades n° 2 (Barranquilla) 23 de noviembre de 1895; 12

político en la sociedad de Barranquilla a partir de la misma circulación que han tenido las noticias de la isla desde la lectura, discusión y difusión.

El apoyo que brindaba la colonia cubana fue vocalizado en la prensa también desde el deber patriótico de auxiliarla económica y socialmente. Desde aquí se visualiza también una movilidad de personas; la redacción de Barranquilla contaba con corresponsales en Cuba y Estados Unidos, a la par de que señalaban el movimiento de 200 personas hacia la isla para luchar del bando independista, incluidos un coronel venezolano, un capitán mexicano, dos capitanes ingleses, un teniente canadiense y varios soldados puertorriqueños. Pero aún más importante, el hermano del director del periódico, el señor Félix Quintana, viajaba desde Barranquilla hasta Cuba para participar en estos eventos, como militante y como corresponsal del periódico¹⁰⁶. Por otro lado, en Barranquilla, la cubana Carolina Jiménez de Dagand crea la Sociedad Carolina, la cual se vincula con la tesorería del Partido Revolucionario para recaudar fondos en la ciudad y en otras puntos de Colombia como Cartagena, Antioquia y Santander a partir de la intermediación de otros cubanos, funciones benéficas, reuniones y viajes al interior del país. De esta manera se informa la recaudación de fondos desde el Club Unión de Medellín a través del cubano R Cabrera de la Barquera y en Santander por el secretario de la sociedad, Arturo Lafaurie¹⁰⁷.

Estos fondos, eran reunidos por la señora Jiménez de Dagand en Barranquilla y eran enviados al Partido por medio de vapores de correos, lo que requiere que estas comunicaciones se realizarán por el río Magdalena para el interior del país y posteriormente por vapores americanos y cubanos en el mar Caribe. Desde la misma suscripción al periódico de la Verdad,

¹⁰⁶ “Sucesos de Cuba” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 4 (Barranquilla) 8 de diciembre de 1895; 24

¹⁰⁷ “Sociedad Carolina” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 3-4

a partir de cartas, sueltos y editoriales se agradece por nombre a los contribuyentes benéficos, de los cuales resalta la participación en Bogotá de Miguel Samper e hijos, Julio Mallarino, José Joaquín Pérez, Guillermo Durana, Gerardo Pulencio, Diego Uribe, Pedro C. Manrique, Jorge Roa, José Joaquín Casas, Diego Mendoza, Eduardo Posada, Antonio José Cadavid A, Eduardo Restrepo Sáenz, Roberto McDoual, Juan Antonio Pardo P; en Medellín con Martín Moreno de los Ríos, J.V Restrepo, Ricardo Olano, Claudio Arango. Estos contribuyentes de Bogotá solicitaban, “A los periodistas encarecemos especialmente la propaganda de esta idea y la formación de núcleos diversos, así como la publicación de lo que con referencia a este proyecto, crean conveniente hacer del dominio de sus lectores”¹⁰⁸. Con esto, se reconoce desde las formas de organización de la colonia cubana, no solo a nivel local en Barranquilla, sino nacional, una circulación y movilidad de recursos, discursos, noticias, apoyos y rechazo basándose en las ideas de libertad y autonomía en la causa independista.

Además de las organizaciones benéficas, otros elementos que permitieron la circulación de debates y discusiones - y, además, el desarrollo de una vida social y cultural para los extranjeros - fueron los clubes sociales. En Barranquilla se fundó a finales de siglo el “Club Cubano Rius Rivera”, llamado así por el militar puertorriqueño que luchó en el ejército libertador de Cuba¹⁰⁹; mientras que en 1895 se menciona la conformación de un club en Cartagena llamado “11 de Noviembre”, cuyo fin es “presentar incondicional apoyo a la causa de la independencia de Cuba”¹¹⁰ (véase en imagen 26). Así se refleja un nivel de asociación entre la colonia cubana a través del apoyo y empatía con la lucha de la independencia con la difusión y movilidad de ideologías políticas y construcción de identidades nacionales.

¹⁰⁸ “Actitud simpática” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 3-4

¹⁰⁹ Rodríguez y Retrepo, “*Los empresarios extranjeros en Barranquilla*”, 104

¹¹⁰ “11 de noviembre” *La Verdad : semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades* n° 1 (Barranquilla) 14 noviembre de 1895; 3

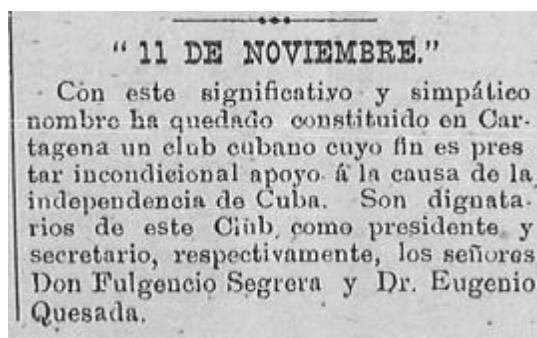


Imagen 26 "11 de noviembre" (14 de noviembre de 1895) *La Verdad*, p 3

En ese mismo sentido, se evidencia una línea de simpatía entre la sociedad local creando redes de auxilio y soporte a la isla. Esto demuestra, primero una red de comerciantes cubanos en Barranquilla que se establecieron desde la formación de industrias, agencia de compañías y la importación de azúcar; luego, esta misma red de comerciantes empieza a reconocer un vínculo social que en tiempos de acotamientos históricos de gran magnitud – como es la independencia – revela un nivel de conexión mas profundo que los lazos comerciales, demostrando vinculaciones políticas, sociales y benéficas desde el desarrollo de ideas de patriotismo y el nacionalismo. Desde los llamados a los cubanos en emigración, existe la posibilidad de reconocer otros espacios en el caribe donde estas colonias construían lazos de conexión, así como en Barranquilla. Por lo cual, se deja en claro que el establecimiento de las colonias extranjeras hubo un contacto directo y constante con sus países de origen, que además de reflejarse en el comercio de mercancías, se manifiesta en discusiones políticas y organizaciones sociales que permiten circular ideas, opiniones, personas y actitudes dentro de la ciudad de Barranquilla.

La independencia cubana, sin embargo, no fue la única idea que se encontraba en circulación en el momento. La prensa local poseía una serie de discusiones en torno a la visión del progreso e higiene de la ciudad como preocupaciones sociales, que además de manifestarse en discursos públicos, llegaban a ser herramientas descriptivas y condicionantes para la planeación de proyectos de infraestructura vial, al nombrar zonas del caribe como “malsanas”

y “despobladas” como se mencionó anteriormente. Esto estuvo vinculado al desarrollo de la filosofía del darwinismo social a finales del siglo XIX y su adopción por parte de las élites latinoamericanas para revalorizar el capital humano y transformarse en naciones modernas¹¹¹. En este sentido, en 1882 fue publicado en el Promotor, una entrevista realizada al filósofo inglés Herbert Spencer, reconocido por el pensamiento de la adaptación del más apto. La publicación fue una traducción realizada por El Promotor en 1882 y originalmente fue realizada por un reportero en Estados Unidos. Como antesala a la entrevista se resaltaba el valor de las ideas de Spencer en las naciones hispanoamericanas, de la cual se puede resaltar:

Servirán también para mostrar a quien las lea en los países latinos de este continente, que esta República, que allá se nos muestra como ideal acabado, como tipo perfecto de lo que ha de ser una nación libre, es muy distinta cosa de todo eso: a que se yerra mucho y mucho falta para lograr el ansiado fin: de más que nosotros tiene este pueblo sus prodigiosa civilización material que deslumbra, como regia púrpura lo envuelve, y oculta a los ojos del espectador vulgar las imperfecciones de su cuerpo social.¹¹²

Spencer, es considerado el “padre” del darwinismo social gracias a su adaptación de la teoría de la evolución. Las élites intelectuales latinoamericanas toman de él “la premisa según la cual, como las especies del mundo animal, las sociedades evolucionaban hacia formas más complejas y mejor adaptadas a los desafíos de su entorno”¹¹³. En este mismo año, desde el centro del país se comentaba sobre los informes de expediciones científicas de Jorge Isaacs en la Sierra Nevada, la Serranía de los Motilones y la Guajira, para las descripciones y valoraciones del territorio, al igual que desde proyectos de ley se visibilizan las preocupaciones higiénicas, las cuales eran parte de los decretos legislativos¹¹⁴. Estos elementos se enlazan temáticamente a los intereses de la prensa en demostrar preocupaciones higiénicas y sociales

¹¹¹ Andrés Horacio Reggiani, *Historia mínima de la eugenesia en América Latina* (Ciudad de México: El Colegio de México, 2019), 35.

¹¹² Santiago Perez Triana, “Una entrevista con Herbet Spencer” *El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla* n° 616 (Barranquilla) 30 de diciembre de 1882; 3

¹¹³ Reggiani, “*Historia mínima de la eugenesia*”, 244

¹¹⁴ “Colombia” *La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura* n° 33 (Barranquilla) 25 de agosto de 1882; 2

sobre el orden que estaba adquiriendo la ciudad de Barranquilla, en especial el mercado público. Las atenciones se hicieron ya a finales de 1898 alrededor de los “holgazanes”, “vagos”, las personas de “mal aspecto” y “los paisanos que piden irse a sus tierras”. De acuerdo con lo anterior, estos discursos contemplaron a Barranquilla como una ciudad próspera que necesitaba control y orden; un orden que era planteado desde ideas que provenían de círculos europeos y americanos como es el caso de Herbert Spencer, y que pronto fueron discutidos también en la prensa local barranquillera a partir de las nociones de modernidad y progreso.

Tanto las discusiones políticas sobre la independencia cubana, como las preocupaciones higiénicas por la ciudad, revelan la capacidad de conexión que tenía Barranquilla a finales del siglo XIX. Por medio de estos elementos es posible identificar rutas de movilidad que conectan a la ciudad con otros puntos del Caribe, Europa y Estados Unidos, permitiendo desde las personas e ideas crear redes de conexión y asociación gracias a ideologías políticas y sociales. Esto permite conectar a los inmigrantes en su sociedad de acogida, reconociendo que además de participar en actividades económicas, estos sujetos interactúan cultural, social y políticamente en el espacio¹¹⁵. Por un lado, un evento político internacional, fue retomado por la prensa local barranquillera como misión nacional para una colonia inmigrante establecida en la ciudad. Demostraron por medio de la imprenta, el desarrollo de una acción política gracias a la circulación y debate de ideas que venían por medio de telégrafos, periódicos y personas desde Venezuela, Estados Unidos, Panamá y Cuba. Mientras que desde la descripción del caos y desorden, se desarrollan con la eugenesia, el debate sobre las necesidades políticas, sociales e higiénicas de la ciudad, gracias a la colaboración de intelectuales europeos. ¿No demuestra esto una interesante circulación de ideas?

¹¹⁵ Julián Lázaro, “*los alemanes en el caribe colombiano*”, 51

Retomando ideas anteriores, una vez identificada Barranquilla como un centro de acopio y circulación gracias a su dinámica comercial, empieza a aparecer una serie de motivaciones para la movilidad de personas e ideas. Asimismo, el anclaje de Barranquilla a un circuito comercial externo le permitió su conexión a puertos, que así como ella, estaban en constante movimiento comercial, social y cultural. A partir de estos elementos va a empezar a crearse vínculos y organizaciones donde las personas empezaran a conectarse con los mismos puertos con los que comercian. La identificación de discursos sobre la independencia cubana, sobre el rechazo a los inmigrantes, sobre la modernización de infraestructura y el progreso nacional toman un nuevo lente de lectura si se reconoce que Barranquilla, como una ciudad portuaria, se encuentra en constante conexión con el exterior.

7.5 Conclusión

A partir del análisis de la prensa local de Barranquilla, se reconoció desde sus frecuencias y tipos de publicación una circulación de debates, ideas, noticias, anuncios y leyes que posibilitaron el desarrollo de una opinión pública en la ciudad. En el marco de un crecimiento económico y la apertura a mercados externos, la prensa – y por lo tanto, la imprenta – se presentó como un medio de discusión sobre el desarrollo y modernidad de Barranquilla, permitiendo proyectarse como una ciudad próspera. En definitiva, los historiadores habían reconocido ya este rol económico que había logrado conseguir la ciudad a finales del siglo XIX, consolidando en la presencia extranjera un pilar de este proceso. Lo que construyó esta historiografía fue la imagen de una Barranquilla cosmopolita, conectada a las dinámicas mundiales y abierta al progreso.

Este trabajo se apoyó en la imagen impuesta por la historiografía del Caribe colombiano, donde se habla de una Barranquilla, que lejos de estar apartada de las dinámicas mundiales, se encuentra participando en ellas. Como pudo verse, esta figura fue abordada desde

los roles económicos que estaba asumiendo el puerto de la ciudad, el despegue exportador de la economía nacional y sobretodo, el establecimiento de colonias extranjeras que incentivaron el desarrollo económico e industrial. Sin embargo, el presente trabajo identificó que la visión de una Barranquilla cosmopolita no se limita al circuito comercial que establece entre Europa y Norteamérica, sino que además incluye una movilidad activa y permanente donde los inmigrantes se insertan económica, cultural y socialmente. En este sentido, el trabajo complementó el rol económico de la Barranquilla cosmopolita a través de su identificación en el circuito migratorio del Gran Caribe, a través del uso de tres categorías: movilidad de mercancías, movilidad de personas y movilidad de ideas, los cuales crean una red de conexión entre Barranquilla, el Caribe, Latinoamérica, Europa y Estados Unidos.

En primer lugar, la movilidad de mercancías permitió conectar a Barranquilla con los mercados internacionales desde la exportación e importación de productos, atribuyéndole a la ciudad un dinamismo comercial que la convirtió en foco de atracción para la consiguiente movilidad de personas e ideas. Asimismo, la movilidad de personas se realizó, por un lado, alrededor de proyectos modernizadores que permitieron un mercado laboral abierto para el anclaje de trabajadores, y por otro, por intereses políticos desde el desarrollo de acontecimientos internacionales. Con la movilidad de ideas, se evidenciaron procesos de sociabilidad de las colonias extranjeras y los contextos en que se discutieron, debatieron y circularon sus opiniones. Con estas tres categorías se termina configurando las características del circuito migratorio en Barranquilla que la convierten en punto de recepción, salida y circulación de inmigrantes.

Desde este trabajo se reconocieron cuatro aportes importantes en cuanto a la identificación de Barranquilla dentro del circuito migratorio. Primero, Barranquilla logró su posición económica y por consiguiente su foco de atracción, gracias a que el ferrocarril de

Bolívar pudo conectar el puerto marítimo en la bahía de Sabanilla con el puerto fluvial en el río Magdalena, superando así las barreras geográficas para la conectividad de la ciudad. Con la superación de esta idea, se demostró, a través de los itinerarios de vapores marítimos y fluviales publicados en la prensa, una permanente conexión con puertos nacionales e internacionales, sobretodo con los antillanos. Segundo, pensando en el progreso económico a finales del siglo XIX, se desarrolló una serie de proyectos de infraestructura para el transporte, comunicación y desarrollo urbano que se impulsó a nivel local y nacional y que permitió una posibilidad de movilidad entre trabajadores, comerciantes, viajeros e inmigrantes. Tercero, reconociendo estas posibilidades de conexión, se identificó la presencia de trabajadores extranjeros en proyectos de infraestructura como fueron los ferrocarriles, el canal de Panamá, el muelle de Puerto Colombia y el acueducto de Barranquilla, desde peones, hasta contadores, inversionistas e ingenieros. De igual forma, se identificó a una colonia cubana que desempeñó un rol comercial significativo en la ciudad, a la par de que construía un espacio en la opinión pública en la prensa local para debatir los procesos políticos de Cuba¹¹⁶. Por ultimo, se reconocieron dos tipos de rechazo nacionalista: uno laboral frente a trabajadores antillanos en el canal de Panamá y otro político frente a los españoles en el marco de la independencia cubana.

En términos generales, la movilidad de sujetos, ideas, mercancías y un amplio conjunto de intangibles, existe porque hay una infraestructura que la permite y unas necesidades que la incentiva. Esta movilidad no se recluye a la exportación e importación de productos entre los mercados internacionales, sino que incluye a una significativa población de inmigrante que deben ser vistos como vehículos de ideas. En este marco de análisis, se reconoció a Barranquilla como un foco de atracción para la recepción, circulación y salida de inmigrantes, favorecida

¹¹⁶ Además, se identificaron nacionalidades anteriormente trabajadas por la historiografía como fueron los alemanes, italianos y holandeses desde sus distintas actividades económicas en la ciudad.

por su condición de doble puerto – marítimo y fluvial conectado gracias a un ferrocarril y un muelle – que se consolidó a finales del siglo XIX. De esta forma, se demuestra una heterogeneidad entre los sujetos que entraban y salían por el puerto de Barranquilla, dejando ver que la dinámica comercial de la ciudad se nutría desde la diversidad de los inmigrantes que pasaban por ella, desde peones, exploradores, geógrafos, diplomáticos, ingenieros y comerciantes. Así, la prensa revela que la ciudad se encontraba conectada no solo con los mercados europeos de Burdeos, Hamburgo o Londres, sino también con la población, los productos y las ideas caribeñas en los puertos de Venezuela, Costa Rica, Cuba, Curazao, Puerto Rico, Haití, Guadalupe, Martinica, Republica Dominicana, Jamaica, Barbados, Trinidad y las Islas Vírgenes. En últimas, lo que permite a Barranquilla insertarse al circuito migratorio del Gran Caribe, además de sus características portuarias, geográficas, políticas y sociales; es su notable frecuencia de rutas de navegación atlántica y fluvial que permitieron conectarla con distintos puntos del Caribe, América y Europa.

Con esto identificado, se abre una nueva discusión sobre las formas de estudiar e identificar la inmigración en Barranquilla desde las distintas labores y actividades que tomaron forma en la ciudad, reconociendo que participan en un circuito migratorio mas amplio que se configura desde el voz a voz y el dinamismo económico. Esta movilidad de mercancías, personas e ideas se dio en conjunto gracias a que los servicios de navegación permitían el transporte de cargas, pasajeros y correos. Esto quiere decir que las tres esferas de movilidad son complementarias, por lo que deben verse en conjunto ya que cada una permite a la otra. Así, por ejemplo, la conexión con los mercados de Cuba y la movilidad de sus mercancías hacia Barranquilla, permiten el establecimiento de una colonia cubana en la ciudad y por consiguiente, la circulación de periódicos y noticias publicadas en la isla. También se puede ejemplificar en la presencia de trabajadores extranjeros en proyectos como el acueducto o el muelle de Puerto Colombia, los cuales estuvieron movilizados por las oportunidades

económicas, laborales y los interés por la construcción de vías optimas para el transporte que se impulsaron desde el Estado; el rechazo que experimentaron, estuvo enmarcado en las discusiones sobre el orden, la modernidad y el progreso que circulaban en la época.

Finalmente, con estos elementos se reconoce las distintas esferas de acción para los inmigrantes en la sociedad de acogida, como fueron las acciones políticas, laborales, ideológicas y comerciales. De esta forma se logra apreciar una ciudad cosmopolita desde la presencia misma de distintas nacionalidades, pero que no se recluyeron en una actividad económica única o distinta; sino que para incrustarse en Barranquilla tuvieron que participar de esa movilidad activa y permanente que tiene la ciudad, desde su llegada y establecimiento. Para el proyecto de investigación “La migración antillana: Colombia y los inmigrantes caribeños en tiempos de la United Fruit Company (1899-1945)”, estos hallazgos aportan al reconocimiento de Barranquilla dentro del Gran Caribe, y por consiguiente, el anclaje de Colombia a este gran circuito migratorio desde la movilidad de distintas mercancías, de diversas nacionalidades y de grandes debates e ideas. De igual forma, la pasantía confirmó que anterior al establecimiento de la United Fruit Company en Colombia, ya existía una previa movilidad de trabajadores e inmigrantes en el país, estando impulsado por otra serie de proyectos como fueron los ferrocarriles, el canal de Panamá, el muelle de Puerto Colombia y el comercio externo e interno.

Como apreciación final, con este uso de la prensa quedan nuevas posibilidades de estudio para otras ciudades portuarias en Colombia como Cartagena, Santa Marta, Ciénaga, Buenaventura y Tumaco (al igual que ciudades fluviales como Honda y Barrancabermeja) para reconocer en ellas esas mismas variables de movilidad. Asimismo, esta experiencia debe nutrirse metodológicamente desde la oportunidad de revisión de fuente como los registros portuarios, protocolos notariales, diarios, informes consulares, solicitudes de pasaporte, entre

otras. Es con la triangulación de fuente, que el proyecto de investigación continuará estos hallazgos respecto a la historia de la inmigración en Colombia. En definitiva, desde el ejemplo de Barranquilla, se puede reconocer que Colombia participó en la circulación de mercancías, personas e ideas dentro del espacio caribe desde finales del siglo XIX, y sobretodo, fue un espacio para la recepción y establecimiento de inmigrantes antillanos.

Bibliografía

Fuente primaria

Libros

Candler, Henri. *Riohacha y los indios guajiros* París: Librería de Firmin – Didot y Cia, 1893.

Ortiz, Nicolás. *Guía de la navegación del Bajo Magdalena*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1894.

Vergara y Velasco, Francisco Javier. *Atlas completo de geografía colombiana* (Bogotá: imprenta electica, 1910),

Prensa

El Promotor: órgano de los intereses comerciales de Barranquilla (Barranquilla), 1881, 1882, 1897

La Prensa Libre: comercio, ciencias, política, industrias, literatura (Barranquilla), 1882

La Hoja Noticiosa (Barranquilla), 1882

El Eventual: literatura, ciencias, noticias (Barranquilla) ,1890

La Industria (Barranquilla), 1892

La Verdad: semanario de información, política exterior, literatura, comercio, industrias y variedades (Barranquilla), 1895

El Liberal: órgano del partido liberal de Barranquilla (Barranquilla), 1896

Porvenir de Barranquilla: comercio, industria, variedades y anuncios (Barranquilla), 1898

La Patria: revista semanal de política, ciencias y literatura (Barranquilla), 1899

El Clamor (Barranquilla), 1899

El Verbo Rojo: semanario liberal (Barranquilla), 1899

Fuentes secundarias

Libros

Andrew, George Reid. *Afro-Latin America 1800-2000*. New York: Oxford University Press, 2004.

Cochrane, Charles Stuart. *Viajes por Colombia 1823 y 1824. Diario de mi residencia en Colombia*. Traducción por Ernesto Guhl. of *Biblioteca V Centenario Colcultura, Viajeros Por Colombia*. Bogotá: Presidencia de la República Colcultura, 1994.

Correa Restrepo, Juan Santiago. *Trenes y puertos de Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)* 2 ed. Bogotá: Editorial CESA, 2018.

Davis, Wade, Magdalena: *Historias de Colombia*. Bogotá: Planeta, 2021

Ferrer, Ada. *Cuba insurgente : raza, nación y revolución (1868-1898)*. (La Habana : Ciencias Sociales, 2011), 141

Madiedo, Manuel María. *La Maldición*. 2 ed. Bogotá: Diente de León, 2018

Martínez, Frédéric. *El nacionalismo cosmopolita. La referencia europea en la construcción nacional en Colombia, 1845-1900*. Bogotá: Banco de la República, Instituto francés de Estudios Andinos, 2001.

Peter Wade, *Música, raza y nación: música tropical en Colombia*. Traducción por Adolfo González. Bogotá: Vicepresidencia de la República, Departamento Nacional de Planeación, 2002.

Posada Carbó, Eduardo. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Fondo Editorial CEREC, 1987.

Putnam, Lara. *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2013.

Reggiani, Andrés Horacio. *Historia mínima de la eugenesia en América Latina*. Ciudad de México: El Colegio de México, 2019

Rhenals Doria, Ana Milena. *Más Allá de La Austeridad La Historia No Contada de Los Inmigrantes Sirio-libaneses En Colombia (1880-1930)*. Bucaramanga: Editorial UIS, Universidad Industrial de Santander, 2022.

Sourdis Nájera, Adelaida. *El registro oculto: los sefardíes del Caribe en la formación de la nación colombiana, 1813-1886*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia. Colección Germán Arciniegas, 2001.

Artículos de revista

Cappelli, Vittorio. “Entre ‘Macondo’ y Barranquilla. Los italianos en la Colombia caribeña. Desde finales del Siglo XIX hasta la Segunda Guerra Mundial”. *Memoria Y Sociedad* 10, no. 20 (2014)

Di Ricco, Massimo. “Llenando el vacío: la irrupción de los Colombo-árabes como actores políticos en Barranquilla y la región del Caribe” *Revista de Derecho* 41 (2014)

Díaz Rico, Jhojan Alejandro. “Migración, Trabajo Y nación. El Lugar De Colombia En Los Estudios Sobre Las Migraciones a América Latina” *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 27 no 2 (2022)

Fawcett, Louise. “libaneses, palestinos y sirios en Colombia”. *CERES* 9 (1991)

Kalmanovitz, Salomón. “los orígenes de la industrialización en Colombia 1890-1929” *Cuadernos de Economía* 5, no. 5 (1983)

Lázaro, Julián Andrés. “Alemanes en el Caribe colombiano vida cultural y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1930-1942” *HiSTOReLo. Revista de historia regional y local* 12, no. 23 (2020)

Lázaro, Julián Andrés. “Los alemanes en el Caribe colombiano. Migración, sociabilidad y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1919-1945” *Historia Contemporánea* 62 (2020)

Lázaro, Julián Andrés. “Presencia extranjera en Barranquilla el caso de los alemanes, sus actividades económicas y el final de su influencia en la urbe caribeña, 1930-1941” *Memorias: revista digital de historia y arqueología desde El Caribe* 9, no. 16 (2012)

Martínez, Frédéric. “Apogeo Y Decadencia Del Ideal De La inmigración Europea En Colombia, Siglo XIX” *Boletín Cultural Y Bibliográfico* 34 n°44 (1997)

Meisel Roca, Adolfo y Vilorio De La Hoz, Joaquín. “Los alemanes en el Caribe colombiano: El caso de Adolfo Held, 1880-1927” *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35, no. 49 (1998)

Moya Guerra, Laura Carolina, y Vidal Ortega, Antonino. “Migración árabe a Barranquilla: el caso de Elías Muvdi” *Anaquel de Estudios Árabes* 32 (2021)

Páez Pérez, Pedro Nel. “El Bicentenario: 200 Años de Economía Colombiana,” *Diálogos de Saberes*, no. 51 (2019)

Peña, María Antonia. “Adolfo Sundheim Lindeman y el triángulo Barranquilla-Bremen-Huelva” *Historia y sociedad*, 17 (2009)

Posada Carbó, Eduardo y Fawcett, Louise. “árabes y judíos en el desarrollo del Caribe colombiano 1850-1950. *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35, no. 49 (1998)

- Posada Carbó, Eduardo y Fawcett, Louise. “En la tierra de las oportunidades: los sirios-libaneses en Colombia” *Boletín Cultural y Bibliográfico* 29, no. 29 (1992)
- Rhenals, Ana Milena y Flórez, Francisco Javier. “Distintos sujetos bajo un mismo predicado: reflexión historiográfica sobre la historia empresarial en el Caribe Colombiano”. *El Taller de la Historia* 3 n° 3 (2014)
- Rodríguez Becerra, Manuel y Restrepo Restrepo, Jorge. “Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900” *Revista Desarrollo Y Sociedad* 1, no 8 (1982)
- Solano de las Aguas, Sergio Paolo. “Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe Colombiano, 1850-1930” *Revista Palabra, palabra que obra* 9 (2014)
- Sourdis Nájera, Adelaida. “Los judíos sefardíes en Barranquilla: El caso de Jacob y Ernesto Cortissoz” *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35, no. 49 (1998)
- Sourdis, Adelaida. “La ciudad fenicia’ formación de Barranquilla durante el siglo XIX”. *Memoria* 2 (1996)
- Terán Fuentes, Aurora. “La prensa como fuente histórica: el imaginario del siglo XIX con relación al progreso, la instrucción y la vulgarización de la ciencia” *Caleidoscopio - Revista Semestral De Ciencias Sociales Y Humanidades*, 17 núm. 30 (2014)
- Vidal Ortega, Antonino y D'amato Castillo, Giuseppe “Los otros, sin patria: italianos en el litoral Caribe de Colombia a comienzos del siglo XX”: *Caravelle* 105 (2015)
- Vidal Ortega, Antonino y D'amato Castillo, Giuseppe. “Comerciantes italianos en Barranquilla 1905-1919”. *Caribbean Studies* 42, no. 1 (2014)

Capítulo de libro

- Putnam, Lara “Nothing Matters but Color: Transnational Circuits, the Interwar Caribbean, and The Black International” En *From Toussaint to Tupac: The Black International since the Age of Revolution*, editado por Michael O. Wst, William G. Martin y Fanon Che Wilkins. University of North Carolina Press, 2009

Tesis

- Meñaca, Bryan Stiven *Asociacionismo e integración cultural de los árabes en Barranquilla: el caso del Club Alhambra (1945-1964)* (Tesis pregrado) Universidad del Atlántico, 2021
- Moya Guerra, Laura Carolina. *Migración, negocios y familia: las actividades económicas de los árabes en Barranquilla 1920-1945* (Tesis maestría) Universidad del Norte, 2018
- Rhenals, Ana Milena. *Del ideal europeo a la realidad árabe inmigrantes sirio-libaneses en el circuito comercial entre Cartagena, el Sinú y el Atrato (Colombia), 1880-1930* (Tesis doctorado) Universidad Pablo de Olavide, 2013