

PRESENCIA DE LOS NEGROS EN SANTA MARTA

Por: **Edgar Rey Sinning**

RESUMEN

Partimos de señalar que las investigaciones sobre los negros en la Provincia de Santa Marta, son escasas; sin embargo, podemos afirmar que dos trabajos dan cuenta de su presencia en la ciudad y en todo su territorio. El primero, de ellos es la reciente publicación sobre la esclavitud entre los años 1791-1851, de Dolcey Romero Jaramillo que revisa el papel de los negros en dicha provincia y ciudad. El otro es nuestro estudio sobre los negros llegados a Santa Marta desde el Departamento de Bolívar, en la década de los 80 del siglo pasado, titulado "Cristo Rey: Un Espacio para permanecer en el Tiempo".

El presente artículo elabora una cronología de la presencia de los negros esclavos que llegaron a Santa Marta desde 1525, año de su fundación. Se señala cómo durante los primeros años se fueron autorizando dos (2) esclavos negros para algunas personas importantes, destinados al servicio doméstico. Política que se comienza a modificar a partir de 1535, cuando se le autorizan cien (100) esclavos al Gobernador Pedro Fernández de Lugo, y desde entonces, es importante su presencia en oficios varios, sobre todo en las actividades de las haciendas cercanas a Santa Marta, hasta el siglo XIX. A finales de ese siglo y comienzos del XX, es significativa su vinculación al muelle -más tarde puerto-, como "muelleros" o "portuarios", asumiendo la responsabilidad de garantizar las actividades de carga y descarga del puerto samario. Igualmente se muestra su papel determinante en la construcción de las líneas férreas que unirían a la ciudad-puerto con la "Zona Bananera". Es para esta última actividad, que se traen negros desde Jamaica conocidos como "iumecas", llamados "yumecas" por los samarios.

Con los Españoles Llegaron los Primeros Negros

La presencia de los negros en algunos países europeos, es anterior al descubrimiento de América o al encuentro de dos culturas. De ahí que cuando llegan los primeros españoles de alguna importancia comiencen a traer los primeros esclavos negros como servidores personales y para los servicios domésticos. Un documento de la época colonial, testimonia que en el año de 1518 se transportó un cargamento de negros africanos al Nuevo Continente¹. Se sabe igualmente que los negros arrancados de África y transplantados a este continente, eran jóvenes con edades entre 15 y 20 años, situación que los presenta como poco conocedores de sus tradiciones, de ahí que su aporte cultural es muy limitado, pero beneficioso para los intereses de los colonizadores puesto que fue fácil borrar los elementos culturales originarios². Otro aspecto destacable es la poca cantidad de mujeres que

¹ MORENO FRAGINALS, Manuel. Aportes Culturales y Dzeculturación. En: *Africa en América Latina, Siglo XXI* UNESCO, México, 1977, pp. 13-33.

² IBID.

llegaban del África, situación que produjo un desequilibrio entre los sexos, creando una obsesión sexual hacia las negras, por ello las uniones eran poco estables. Las mujeres negras se convirtieron en objetos sexuales, tanto de sus iguales como de los blancos.

Los primeros que recibieron una licencia para traer esclavos a este Continente fueron los genoveses, quienes pagaron 25 mil ducados por la licencia. Esclavos negros que llegarían a 4 islas del Caribe: La Española, Fernandina, San Juan y Jamaica, transcurría el año de 1517 cuando el Rey tomó tal decisión, no sin antes hacer las consultas pertinentes.



FOTO: LA HISTORIA DE SANTA MARTA A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA. BANCO DE LA REPÚBLICA, 1993

Los primeros negros traídos al territorio colombiano llegaron con el fundador de Santa Marta, Don Rodrigo de Bastidas en 1525, cuatro (4) años después de la fundación de la ciudad los esclavos se sublevaron y la destruyeron. En 1530 la Reina de España le escribe al Gobernador de Santa Marta, García de Lerma, para que devuelva cuatro (4) negros esclavos que le había quitado a Gonzalo Martel, Tesorero de Tierra Firme, desconocemos la respuesta en este sentido, pero lo cierto fue que los negros llegaron al puerto de la ciudad recién fundada. Al año siguiente la misma Reina autoriza al "Prior y frailes y convento del monasterio de la Merced de la provincia de Santa Marta, o a la persona que vuestro poder oviere, para que destos nuestros reynos podays pasar e paseys a la dicha provincia dos esclavos para servicio del dicho monasterios"³. Es decir, dos esclavos para barrer, arreglar las cosas del monasterio y demás oficios necesarios para mantener limpio y aseado el lugar de oración y desde donde se iniciaba la evangelización. En noviembre de 1532 la Reina nuevamente autoriza la entrada de dos nuevos esclavos negros, al

³ CEDULA REAL, Ocaña, 4 de abril de 1531. En: Cedulario de las Provincias de Santa Marta y Cartagena de Indias (siglo xvi) Tomo I, Madrid, 1913, 446 p.

vecino de Santa Marta, Juan de San Martín "para servicio de vuestra persona e casa"⁴. En 1533 los Reyes benefician a otros españoles para que pasen a la ciudad dos esclavos para el servicio personal: Rancisco Poza, Francisco Rodríguez, Rodrigo de Villalpando, Rodrigo de Arce, el bachiller Francisco de Brama, Gabriel de la Peña, el regidor de Santa Marta, Nofro de Sagredo y el mismo obispo Ilustrísimo Señor Doctor Don Alonso Toves, colegial de Salamanca, gozó de tal privilegio, pareciera que dos esclavos para el servicio personal eran suficientes.

Pero en 1535, cuando se da la Capitulación y nombramiento de Gobernador a don Pedro Fernández de Lugo, para la conquista de la provincia de Santa Marta, entre otras cosas se le autorizó llevar de los reinos de España y Portugal y de la isla de Cabo Verde con destino a la mencionada ciudad, y libres de todo derecho, a cien negros y que por lo menos el tercio de ellos fueran hembras, actitud que tiene una interiorización machista y de sentido animaléxico. El Otro sí reza: "que le daremos licencia, como por la presente se la damos, para que de los nuestros reynos, o del reyno de Portugal, o islas de Cabo verde, o donde el quien su poder oviere, quisiere e por bien toviere, pueda pasar y pase a la dicha provincia de Santa Marta cient esclavos negros en que aya a lo menos el tercio dellos hembras, libres de todos los derechos a Nos perthenescentes, con tanto que si los dexare todos o parte dellos en las yslas las Españolas, San Juan y Cuba e Santiago, o en otra qualquier parte, los que dellos ansi dexare sean perdidos, y aplicados para nuestra Camara y fisco"⁵. Significativo el hecho de permitir la licencia de 100 personas negras y no de dos (2) esclavos negros para el servicio personal. Podemos afirmar que a partir de esta fecha las licencias legalizan la trata en la ciudad de Santa Marta, su provincia y el Nuevo Reino de Granada. No se especifica a qué oficios vienen destinados, sino que penetren y con ello se garantiza la mano de obra que necesita la conquista de Santa Marta y sus territorios. Es tan taxativa la licencia que en caso de no poder traer hasta la ciudad los esclavos, estos pasarán a formar parte de la Cámara y del fisco, es decir, de la Corona Española.

Don Pedro Fernández de Lugo murió el 15 de octubre de 1536 e inmediatamente la Audiencia de Santo Domingo confió los destinos de la Gobernación a Jerónimo Lebrón, en 1540 hizo otras introducciones negreras y a partir de ahí en los siguientes años, el comercio de negros fue intensificándose tanto que según el cronista Antonio de Herrera, "había tanto número de negros en las Gobernaciones de Santa Marta y Venezuela, y vivíanse con ellos con tanto descuido, y poco recato, en dejarles usar de armas, a que son muy inclinados; que con su natural soberbia o rustiquesa, determinaron algunos pocos de mayor entendimiento preciándose de valientes y galanes de salir de esclavitud (creyendo que a su placer podrían vivir entre los indios) y convocaron a otros, como es gente bestial, sin otro discurso, que acudir al llamamiento de aquellos de su color, a quien tienen en estimación y respeto, luego obedecieron y se juntaron hasta doscientos cincuenta y acudieron al asiento de la Nueva Segovia, adonde se repartieron en Compañías, hicieron Capitanes y nombraron Rey, al que con más brío y atrevimiento lo quiso ser..."⁶, es decir, la población esclava había aumentado en la ciudad y su territorio.

Pero el comercio oficial por Santa Marta, fue cada vez menor y éste se hacía por

⁴ IBID.

⁵ CEDULA REAL, Madrid, 22 de enero de 1535. En: Cedulaario. Op. Cit.

⁶ DE HERERA Y TORDESILLAS, Antonio. Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Indias y Tierra Firme del Mar Océano. Década VIII, Libro VI, Madrid, 1-60-15.

Cartagena que a los pocos años se convirtió en el centro negrero del Nuevo Reino de Granada. Por el contrario en la Gobernación de Santa Marta el comercio de esclavos se realizaba a través del contrabando y aumentó con el correr de los años, sobretodo, por el puerto de Riohacha de donde eran llevados hasta las riberas del río Magdalena por el "camino de Jerusalén", donde fueron a cumplir labores en la minería y en la boga por el río Grande de la Magdalena. Pero los españoles también solicitaban licencia para introducir esclavos para realizar trabajos específicos como lo referente a la licencia que se le solicita al Rey Carlos I de España en 1555, las autoridades de Santa Marta a través de Juan de Oribe para que se les permitiera traer 10 negros con el objeto de que limpiaran los caminos que comunicaban a Santa Marta con los pueblos vecinos. La solicitud fue elevada porque los nativos estaban rebelados y alzados en armas, sin embargo, el Rey negó la solicitud y ordenó a la Audiencia Real del Nuevo Reino "que se abran y limpien a costa de las personas que a ello están obligados..."⁷.

Los negros que comienzan a llegar a la Gobernación de Santa Marta a finales del siglo XVI e inicio del siglo XVII, fueron destinados a cumplir la labor más ruda, fuerte y cruel de la Colonia: La Boga. Existen muchos documentos elevando tal solicitud entre ellas escogimos esta que justifica la mano de obra esclava porque "hecha cuenta el valor de las canoas y lo que cuesta a poner las mercaderías en las ciudades de este Reino por esta vía (el río), es poca la diferencia y mucho el beneficio que se hace a los indios por reservarlos del gran trabajo que los consume; si no fuesen cosas muy pesadas, como hierro y otras cosas semejantes, que estos se podrán subir por el río con negros. Y cuando esto no pareciere haber acertado, no hay otro remedio sino que navegue el río con negros, aunque será muy dificultoso y costoso"⁸. El río Magdalena fue testigo de tal hecho. Llegaron los negros a reemplazar a los aborígenes que estaban desapareciendo por la crueldad de la boga.

Pero fue en el siglo XVII cuando realmente se incrementa en forma desmedida la introducción de negros esclavos al Nuevo Reino de Granada, es el auge de "la explotación intensa de minas y haciendas, y cuando la población indígena había disminuido notablemente y era objeto de una legislación protectora que hacía difícil el empleo de su mano de obra en el trabajo minero"⁹. Santa Marta no posee minas que demanden esta mano de obra esclava y por el contrario los pocos negros que se quedaban en Santa Marta y a sus alrededores estaban dedicados a servicios personales, domésticos, en las labores propias de las pocas haciendas cercanas (Santa Cruz de Papare, Santa Cruz de Gaira, San Pedro Alejandrino, La Concepción, Santa Elena, El Alambique, El Piñón, Bureche, Curinca y otras) y en algunos comercios existentes en la naciente ciudad. Otros se fugaron y formaron palenques de negros cimarrones entre los más reconocidos y cercanos a la ciudad son los de Santa Cruz de Masinga y otro en San Antonio de Guachaca o de los Palenques, en el camino entre Santa Marta y Riohacha.

Los comerciantes samarios, mucho antes que entrara a ampliarse la ley de libre comercio aprobada en 1789, habían insistido en la necesidad de crear una factoría o asiento de negros. En 1703 los portugueses lograron establecer un asiento negrero, pero duró muy poco por problemas con las autoridades cartageneras.

⁷ FRIEDE, Juan. Fuentes Documentales para la Historia del Nuevo Reino de Granada. Tomo II, Banco Popular, Bogotá, 1975.

⁸ OP. CIT. Tomo VIII, Bogotá, 1976

⁹ JARAMILLO URIBE, Jaime. Ensayos sobre Historia Social Colombiana, 2 reimp. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1974, 272p.

Hubo varias propuestas para fundar una factoría en Santa Marta, pero nunca tuvo importancia para las autoridades españolas. Además que las cartageneras bloqueaban cualquier intento en ese sentido. Un factor de mucho peso lo constituía la poca actividad económica de la ciudad, lo cual determina que entre 1724 y 1735 sólo ingresarán a la ciudad 222 esclavos, muchos de los cuales no se habían quedado en Santa Marta.

Apoyándonos en una reciente investigación sobre la esclavitud en la provincia de Santa Marta entre 1791 y 1851, podemos afirmar que "se caracterizó por haber permanecido en una crisis progresiva que se inició a finales del siglo XVIII, y concluyó en 1851 con su abolición"¹⁰. Lo cierto fue que las relaciones esclavistas en la provincia fueron muy débiles, aunque en la boga del río Magdalena la esclavitud jugó un papel importante, pero en general las relaciones sociales esclavistas en la provincia de Santa Marta, no consolidaron una "sociedad esclavista" en sentido estricto. "Pero aún durante el siglo XIX los esclavos y la población negra en su conjunto siguieron siendo piezas fundamentales en el engranaje económico de la provincia. Por eso como esclavos o como libres estuvieron presentes en las labores de las haciendas, los hatos, en la boga, en la manufactura, en la construcción, en el servicio doméstico, etc. Si bien Santa Marta no se constituyó en una sociedad típicamente esclavista, en ella se presentaron si, todos los ingredientes inherentes a unas relaciones sociales determinadas por la dialéctica del amo y del esclavo"¹¹.

Lo anterior no niega la presencia de los negros arrastrados hasta la ciudad como esclavos, como muestra de aquella miremos algunas ofertas de venta de negros esclavos: En el semanario "El Samario" del 7 de junio de 1844 aparece el siguiente aviso: "Se vende un criado, joven, en buena salud, inteligente en albañilería y otros oficios, por la cantidad de 250 pesos..."¹². No se informa quien es el propietario puesto que se señala que en la misma imprenta "darán razón de su dueño". Pero no todos los esclavos residentes en la ciudad están sujetos a sus amos, en el mismo periódico, según un lector se queja del comportamiento de estas personas, ya que los que andan libres incitan a los que aun no lo son a fugarse y cometer toda clase de escándalos, lo que según el quejoso perjudica a la sociedad, considera un "vicio que circula como moneda corriente en esta ciudad, nos acaban de sumir en la desesperación y desorden doméstico que tanto deploramos; él engendra precisamente, la altanería y engreimiento en estas clases sin educación ni principios moderadores de sus acciones"¹³.

Un año después en el semanario "La Friolera", aparece una nota firmada por "Unos amigos del orden", donde se cuestiona el comportamiento del esclavo Juan Segrera, de propiedad de la señora María de Jesús Segrera, y se preguntan: "Se desea saber si la Sra. María de Jesús Segrera consiente que su criado Juan Segrera, que se ocupa en beneficiar reses, está facultado para contratar en público; pues de lo contrario no debe permitírsele el comprar y vender por él. (...) Entendemos que este criado, que pretende pasar por libre y que no quiere servir a su Sra., se acoge a su condición de esclavo para no pagar a sus acreedores y de este modo trata de burlar la acción de la ley"¹⁴. Los autores elaboran la pregunta y al final señalan que "cuando un criado se sustrae de la obediencia de su amo y éste no se cree con el poder

¹⁰ ROMERO JARAMILLO, Dolcey. Esclavitud en la Provincia de Santa Marta, 1791-1851. Instituto de Cultura y Turismo del Magdalena, Santa Marta, 1997, 206p.

¹¹ IBID.

¹² El Samario, Santa Marta, junio 7 de 1844.

¹³ El Samario, Santa Marta, marzo 15 de 1844.

¹⁴ La Friolera, Santa Marta, agosto 20 de 1844.

bastante para hacerlo entrar en su deber, las leyes determinan el remedio. Ahí está la policía"¹⁵. Es decir, corríjase la anomalía por los problemas que está causando la actitud del esclavo o de lo contrario que la señora lo desautorice en público, para que nadie haga tratos con él.

Contrario, posiblemente, a las anteriores apreciaciones en 1850, en otro semanario "El Pueblo", se publica una carta pública enviada a los "ciudadanos Senadores y Representantes" donde se les solicita al Congreso Legislativo se apruebe: "1° la abolición completa de la esclavitud, 2° la abolición del diezmo, y 3° la abolición de los derechos de estola"¹⁶. El documento está firmado por un inmenso número de samarios, quienes además se declaran miembros de "la Sociedad Democrática de Santa Marta", quienes usando el Derecho de Petición contemplado en la Constitución del momento argumentan en el primer punto de su petición "que siendo la esclavitud contraria al espíritu y a la letra de la Constitución, que expresamente garantiza la libertad individual de todo hombre nacido en su suelo.(...) Que no debe haber esclavos en la República desde que se sancionó el código constituyente, y que todas las leyes que han arreglado los derechos y deberes entre una clase de granadinos que se llama "a nos" y otra que se llama "esclava", han debido reputarse como inconstitucionales y como expresamente derogadas por lo mismo"¹⁷. Interesante la postura política de estos hombres en donde podemos destacar los nombres de: Vicente Dupon, José María Avendaño, Manuel Dávila García, Francisco Olaciregui, Juan R. Bermúdez, Domingo Abello, Manuel A. Vengoechea, Leocadio Lapeira, Manuel Vives Agreda, Joaquín Zúñiga, Gabriel Madariaga, José Lacera, Manuel Noguera, Pedro Granados, José N. De Castro, y muchos otros.

Los Nuevos Escenarios: El Puerto, el Ferrocarril y el Banano

Los pocos negros que quedaron libres en la provincia y principalmente en Santa Marta, después de la segunda mitad del siglo XIX, se encontraban vinculados a las actividades agropecuarias en las haciendas y hatos cercanos a la ciudad, valga señalar la hacienda "San Pedro Alejandrino", "Papare", entre otras; otros negros pobres en los servicios domésticos y en algunos comercios. La mayoría de la gente negra había desaparecido, en su reemplazo surgió el mulato y en los pueblos ribereños los zambos quienes eran los "motores" de los champanes que aún navegaban por el río Magdalena. La mayor parte de la población mulata se extendió por todo el territorio de los actuales departamentos del Magdalena y Cesar.

Sin embargo, el hecho de que la ciudad esté organizada en una bahía con un puerto marítimo seguro y con alguna actividad con el exterior, origina que siempre esté en la mira de las olas migratorias. Por el puerto de Santa Marta no eran significativas las exportaciones y sólo podemos hablar de la presencia constante de viajeros extranjeros que pasaban por la ciudad llegados del Viejo Continente y después de recorrer sus alrededores viajaban hacia el interior del país. Muchos de ellos testimoniaron lo que apreciaron de la Nación y su consolidación. De tal manera que una ciudad portuaria siempre sería visitada por migrantes de todos los países y

¹⁵ IBID.

¹⁶ El Pueblo, Santa Marta, 21 de marzo de 1850.

¹⁷ IBID.

razas, sobretodo la presencia de antillanos y caribeños en general llegaban a la ciudad, muchos de ellos eran "vaporinos", trabajadores de los barcos. Algunos se fueron quedando, situación que aumentó cuando se comenzó a pensar y discutir la necesidad de construir el ferrocarril del Magdalena.

Para lograr tal objetivo se constituyó en Bogotá, por ciudadanos samarios, la Sociedad Patriótica del Magdalena, la idea central era construir una línea férrea que uniera la capital con el río Magdalena, que le diera salida a Santa Marta con la arteria comercial del país. Por ello se pensó inicialmente llevar el ferrocarril hasta Cerro de San Antonio, luego se amplió hasta El Banco y más tarde al corregimiento de Heredia, finalmente a ninguno de esos puertos llegó. Lo cierto fue que después de muchos problemas entre 1882 y 1887 se construyó la línea férrea que une a Santa Marta con Ciénaga: 35 kilómetros. En la construcción de este primer tramo se vincula una gran cantidad de negros traídos por la compañía constructora, desde las Antillas (Aruba y Curazao), y otros puntos de la Gran Cuenca del Caribe, de Jamaica, los que fueron llamados por los samarios como "Iumecas" o "Yumecas".

Paralelo a la construcción del tramo férreo, entre Ciénaga y Aracataca se iniciaba en 1887 la industria bananera con semillas traídas desde Panamá por Don José Manuel González. El cultivo del banano comienza ha establecerse como un producto importante para comercializar, tanto así que el gobernador doctor Ramón Goenaga ordena la construcción de un importante canal de irrigación, derivando las aguas del río Riofrío. Si bien, la técnica del cultivo en la finca "La Lucía", -

FOTO: LA HISTORIA DE SANTA MARTA A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA. BANCO DE LA REPUBLICA, 1993



primera finca productora de banano de lo que posteriormente se constituiría como la Zona Bananera del Magdalena- "fue la propia experiencia de los campesinos criollos, aplicada al plátano hartón y otras variedades de consumo local"¹⁸, con la extensión de nuevos terrenos al cultivo, se necesitó de nuevos agricultores y mano de obra para su atención, sobretodo de técnicas más apropiadas para entrar en el mercado internacional. "En estas circunstancias don José Manuel González logró interesar a una compañía norteamericana, la "Hoadley and Company", para iniciar en firme el comercio internacional del banano"¹⁹.

¹⁸ DIAZ GRANADOS, Manuel J. Geografía Económica del Magdalena Grande (1946-1955) Instituto de Cultura del Magdalena, Santa Marta, 1996, 420p.

¹⁹ IBID.

Dada esta situación la necesidad de mano de obra no calificada aumentaba sustancialmente, y si en la Colonia no pudo desarrollarse una actividad comercial importante ni la organización de una factoría negrera, a finales del siglo XIX comienza a generarse una necesidad de braceros y de otros hombres que entraran a conformar una empresa comercial que arrancaba a conquistar el mundo del banano. Las migraciones negreras antillanas se consolidaban, pero también aparecen otras encabezadas por los negros de los antiguos palenques de la provincia de Cartagena, sobretodo de San Onofre, María la Baja, San Basilio, San Pablo, Turbaco, entre otros.

Fue tanto el auge del cultivo y la calidad de la fruta que "el 21 de marzo de 1891 se hizo la primera exportación en el vapor "Clarivel", por una cantidad de 1.500 racimos"²⁰, todo el banano que se exportó fue de Riofrío corregimiento del Municipio de Ciénaga. Se siguió produciendo y exportando, pero la fruta llegaba casi inservible, por falta de experiencia y por la deficiente forma de transportarla tanto internamente como desde el puerto de Santa Marta hasta Norteamérica. Esta situación demandó la urgencia de cumplir con el contrato de construcción de la línea férrea hasta Heredia como era lo pactado. Después de superar muchos obstáculos el ferrocarril llegó a Sevilla el 2 de julio de 1894 y el 22 de enero de 1906 llegó el ferrocarril a Fundación (95 kilómetros), lo que quiere decir que la línea férrea ha atravesado toda la zona bananera que se está inaugurando. Pueblos como Riofrío, Orihueca, Guacamayal, Sevilla, Guamachito, Tucurinca, El Retén, Aracataca y sus fincas que les rodean se convierten en puntos fundamentales para el cultivo del banano y para su embarque rumbo al puerto de Santa Marta y de ahí a Norteamérica inicialmente, integrándose a un circuito internacional: producción, comercialización y consumo.

Este factor de aceleración económica, sé vio complementado con la construcción de canales de riego (acequias) que transformaron la zona bananera y atrajeron la inversión extranjera entre las que se destacan: Sander de Nueva Orleans, Colombian Land Company y United Fruit Company. La primera vendió sus acciones a la segunda, luego ésta las transfirió a la tercera. Fue tan violenta la irrupción de esta compañía que el propio ferrocarril de Santa Marta se convirtió en su subsidiaria y a la vez inició la construcción de los muelles para exportar con mayor tranquilidad; "se establecieron las divisiones bananeras de Sevilla y Aracataca, con 8.000 hectáreas cada una, dotadas de organización comunitaria de independientes, con su propia red de carreteras, ferrocarril, canales, energía eléctrica, teléfonos, etc."²¹. A partir de este momento (1901) la industria bananera inicia una etapa de progreso; "los sistemas de cultivo mejoraron el rendimiento y la calidad de la fruta; una técnica de irrigación se conoció por primera vez; las fincas se multiplicaron y el capital financiero extranjero operó en forma amplia y segura,... Todo quedaba asegurado por tiempo largo, mediante contratos especiales de compra-venta de banano que la United Fruit Company introdujo, como una modalidad industrial y financiera de su política comercial en la América Bananera"²².

Para ilustrar tal auge veamos cómo aumentó la producción y los mismos precios internacionales: Año 1905 se cosechan 863.750 racimos. En este año se hace el

²⁰ IBID.

²¹ INSTITUTO GEOGRAFICO "AGUSTIN CODAZZI". Monografía del Departamento del Magdalena. Talleres Litotipográficos de Color Osprey Impresores, Bogotá, 1973, 163p.

²² DIAZ GRANADOS, Manuel J. Op. Cit.

primer embarque de 50.000 racimos para Europa, particularmente a Inglaterra: al año siguiente se llegó a 1.397.388 racimos: en 1907 se pasó a 1.938.711 y de \$US 0.10 por racimos en 1893 se llegó \$US 0.35 en 1907. Año tras año aumenta la producción y la exportación de la fruta llegándose en 1913 -antes de la Primera Guerra Mundial- a la cantidad de 5.594.151 racimos, luego decae por el conflicto armado, pero al finalizar el mismo se incrementa hasta llegar a 11.034.936 racimos en 1930, cuando finaliza la bonanza bananera que se había iniciado al comenzar la década de los veinte. Inclusive en los años fuertes de los conflictos laborales (la masacre de las bananeras) 1928 y 1929 se mantienen unos índices significativos en la producción.

Como puede deducirse cada día aumenta la necesidad de nueva mano de obra que fácilmente se consiguió con las migraciones de negros, zambos, mulatos y blancos que llegaron de toda la región del Caribe colombiano, de las Antillas y en menor escala del interior del país. Aquí es necesario señalar que la United Fruit Company después de los hechos sucedidos en 1928 toma la decisión de traer alguna cantidad de negros de Jamaica, fueron tantos los negros que llegaron a Santa Marta indocumentados, que el Sindicato de la Sociedad Unión se dirigió al Ministerio de Relaciones Exteriores pidiéndole que interviniera en el asunto, ya que los señores de la United Fruit Company pensaban ingresar 10.000 negros jamaquinos para adelantar trabajos en la labor del banano.

La respuesta fue que estos extranjeros tenían que ingresar al país en forma legal con todos los documentos para poder trabajar. Esta actitud se explica porque los norteamericanos entraron a desconfiar de los nativos y prefirieron entregar su seguridad a los jamaquinos que eran más fieles a la causa gringa. No olvidemos que esta isla fue ocupada por los ingleses en 1655, su lengua oficial es el inglés y que los jamaquinos cultivaban el banano desde 1836.

Pero no todos los negros se vinculan al cultivo del banano en forma directa, es decir, algunos se quedan en Santa Marta trabajando como jardineros de los norteamericanos y sus mujeres como cocineras. Otros como obreros (muelleros, por aquello de trabajar en el muelle) de servicios varios, coteros o "paraguayos", en una palabra, trabajadores ocasionales del muelle (puerto) y del mismo ferrocarril. Es aquí cuando aparecen los "Iumecas", que los sectores populares llamaron "Yumecas", es decir un hombre jamaquino dedicado a labores domésticas en la ciudad. El barrio que va a recibir estos nuevos habitantes es "Pescaíto" fundado hacia 1913, justamente por las grandes migraciones llegadas del interior del país, de la Costa Caribe, además de sectores marginados de la ciudad.

Los grupos de negros residentes en Santa Marta, van a mantenerse muy marginados y dedicados a cumplir labores menores, el calificativo de "muellero" -trabajador del muelle- se va a mantener por mucho tiempo y sólo más tarde cuando se habla de Puertos de Colombia se les llamará "portuarios". Este calificativo se mantendrá igualmente para los trabajadores ferroviarios. Otros cumplirán labores domésticas y como chóferes en casas de familias.

En general la población negra en la ciudad será totalmente discriminada y negada

como expresión de la cultura samaria. Sin embargo, fruto del entrecruzamiento racial, la población en su mayoría va a denominarse como "morena", color que, según algunos negros no existe, o son mulatos o son zambos, como los ribereños de las orillas del río Magdalena. Y aunque negada, por algunos, tuvieron incidencia en la formación de la cultura musical, religiosa, mitológica, coreográfica y de leyendas, es decir, su participación no sólo es en lo racial, sino fundamentalmente en lo cultural.

BIBLIOGRAFIA

CEDULARIO DE LAS PROVINCIAS DE SANTA MARTA Y CARTAGENA DE INDIAS (Siglo XVI) Tomo I, Madrid, 1913, p. 446.

DE HERERA Y TORDESILLAS, Antonio. Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Indias y Tierra Firme del Mar Océano. V Tomos, Madrid, 1-60-15.

DIAZ GRANADOS, Manuel J. Geografía Económica del Magdalena Grande (1946 - 1955) Instituto de Cultura del Magdalena, Santa Marta, 1996, p. 420.

EL PUEBLO, Santa Marta, 21 de marzo de 1850

EL SAMARIO, Santa Marta, junio 7 de 1844.

EL SAMARIO, Santa Marta, marzo 15 de 1844.

ESCALANTE POLO, Aquiles. El Negro en Colombia. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1964, p. 196.

FRIEDE, Juan. Fuentes Documentales para la Historia del Nuevo Reino de Granada. VIII Tomos, Banco Popular, Bogotá, 1975-1976.

INSTITUTO GEOGRÁFICO "AGUSTIN CODAZZI". Monografía del Departamento del Magdalena. Talleres Litotipográficos de Color Osprey Impresores, Bogotá, 1973, p. 163.

JARAMILLO URIBE, Jaime. Ensayos sobre Historia Social Colombiana, 2 reimp. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1974, p. 272.

LA FRIOLERA, Santa Marta, agosto 20 de 1844.

MORENO FRAGINALS, Manuel. Aportes Culturales y Deculturación. En: Africa en América Latina, Siglo XXI. UNESCO, México, 1977, pp. 13 -33.

ROMERO JARAMILLO, Dolcey. Esclavitud en la Provincia de Santa Marta, 1791-1851. Instituto de Cultura y Turismo del Magdalena, Santa Marta, 1997, p. 206.

BIOGRAFÍA

EDGAR REY SINNING

(Santa Bárbara de Pinto, Magdalena)

Escritor, investigador de temas sobre la cultura popular del Caribe colombiano, docente universitario y conferencista. Sociólogo (Universidad Cooperativa de Colombia-Sede Bogotá) y Magíster en Educación-Filosofía Latinoamericana (Universidad Santo Tomás). Docente universitario en: Universidad Gran Colombia, INCCA de Colombia, Cooperativa de Colombia-Sede Bogotá y sede Santa Marta, Universidad de La Guajira, Universidad del Magdalena, Universidad de Cartagena, Universidad Simón Bolívar, Sergio Arboleda-Sede Santa Marta. Director de la Especialización Sociedad y Cultura del Caribe, Universidad Simón Bolívar. Se ha desempeñado como Secretario de Educación de Santa Marta y el Magdalena, Director del Instituto de Cultura del Magdalena y Asesor Cultural del CORPES, C. A. Sus más recientes libros publicados son: Cristo Rey: Un espacio para permanecer en el tiempo; El Carnaval, la segunda vida del pueblo. Artículos: Carnavales Cartageneros Hasta 1940, en Palabra No. 1; La conquista del río Cariguaño o Grande de la Magdalena, en Investigación Bolivariana, No. 4; Ordenamiento territorial serrano, en Desarrollo Indoamericano No. 110 y otros.