

<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1505>

Artículos

Entre mares, ríos y cordilleras: el impacto del despegue exportador en la dispersión geográfica de los árabes en Colombia, 1897-1930

Between seas, rivers and mountain ranges: The impact of the export boom on the geographical dispersion of the Arabs in Colombia, 1897-1930

Jhoján Alejandro Díaz-Rico¹, *  0000-0003-1328-6397¹ Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.* Correspondencia: ja.diazr@uniandes.edu.co

Resumen. El artículo analiza la migración de inmigrantes árabes a Colombia entre 1897 y 1930, enfocándose en su inserción en el espacio comercial del país. A través de guías, directorios y extractos notariales, se estudia su flujo migratorio, dispersión geográfica y los ejes comerciales que desarrollaron. Se argumenta que esta migración estuvo ligada al auge comercial impulsado por la revitalización de las economías de exportación, principalmente del café, pero también del platino, caucho y cueros. Este contexto permitió la consolidación de una geografía comercial que facilitó la inserción de los árabes, influenciando su dispersión y el modelo empresarial que adoptaron.

Palabras clave: inmigrantes; árabes; geografía comercial; economías de exportación; empresas familiares; ejes comerciales.

CÓMO CITAR: Díaz-Rico, J. A. (2025). Entre mares, ríos y cordilleras: el impacto del despegue exportador en la dispersión geográfica de los árabes en Colombia, 1897-1930. *América Latina en la Historia Económica*, 32(3), e1505. <https://doi.org/10.18232/20073496.1505>



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional



Abstract. The article analyzes the migration of Arab immigrants to Colombia between 1897 and 1930, focusing on their insertion into the country's commercial space. Through guides, directories and notarial extracts, their migratory flow, geographical dispersion and the commercial hubs where they developed are studied. It is argued that this migration was linked to the commercial boom driven by the revitalization of export economies, mainly coffee, but also platinum, rubber and leather. This context allowed the consolidation of a commercial geography that facilitated the insertion of the Arabs, influencing their dispersion and the business model they adopted.

Key words: immigrants; Arabs; commercial geography; export economies; family businesses; commercial hubs.

JEL: N36; N96.

Recibido: 8 de febrero de 2024.

Aceptado: 28 de enero de 2025.

Publicado: 16 de junio de 2025.

INTRODUCCIÓN

En 1897, los hermanos Salomón, Miguel, Rafael, César y Carlos Abuchar, inmigrantes egipcios, fundaron en Cartagena una sociedad comercial con una sucursal en Quibdó, desde donde importaban mercancías y exportaban platino. Dos años después, Jorge, David y Félix Nassar, libaneses, establecieron Nassar Hermanos en Bogotá, con sedes en Chiquinquirá y Honda, desde donde importaban mercancías. Posteriormente, en 1903, los hermanos Juan, Rafael, Salomón y Naghil Cajtuni, inmigrantes sirios, fundaron en Barranquilla Cajtuni Hermanos, que distribuía mercancías en el Caribe, Bucaramanga y Bogotá. También en 1903, José Juri y José Cobo, ambos libaneses, establecieron Juri & Cobo en Guapi, en el Pacífico colombiano, y en 1911 trasladaron sus operaciones a Buenaventura, desde donde exportaban platino, y por donde importaban mercancías a Cali, Palmira y Pereira. Ese mismo año, Gabriel y Miguel Safi, inmigrantes sirios, fundaron en Bucaramanga Safi Hermanos, que distribuía mercancías en Socorro y San Gil, y desde donde exportaban café.¹

Al igual que los anteriores comerciantes, la mayoría de los inmigrantes árabes en Colombia se dedicó al comercio importador. En este texto reconstruiré el espacio comercial en donde llevaron a cabo sus actividades entre 1897 y 1930 y sugeriré que su presencia en el país estuvo íntimamente relacionada con el auge exportador de las primeras décadas del siglo. El incremento de las exportaciones permitió la conformación de una geografía comercial en donde se insertaron los árabes, la cual influyó el comportamiento de su flujo migratorio, su dispersión geográfica y el modelo empresarial que desarrollaron.²

El comercio fue el principal mecanismo de integración de los árabes en Colombia y en otros países latinoamericanos. Por esa razón, la literatura que estudia esta migración a América Latina adopta una perspectiva socioeconómica para señalar que el comercio fue la principal herramienta mediante la cual los árabes consolidaron su integración social. Aunque con muestras de rechazo

¹ Notaría de Quibdó, Escritura 24 de 1897; Notaría primera de Bogotá, 793, 1889; Notaría primera de Barranquilla, 1650, 1903; Notaría de Guapi, 5, 1903; Notaría de Bucaramanga, 1350, 1903.

² Por geografía comercial comprendo un escenario social en el que tienen lugar actividades comerciales producto de la interacción de aspectos económicos, sociales y geográficos del espacio geopolítico que dicho escenario ocupa. Véase Berry y Parr (1988).

provenientes de élites y sectores mercantiles, los árabes se insertaron en los comercios como vendedores ambulantes para luego fundar almacenes que, en muchas ocasiones, se convirtieron en grandes casas. De acuerdo con dicha literatura, estos inmigrantes también participaron en otras actividades como la agricultura y la industria, las cuales aceleraron la inserción económica. Además, analiza cómo usaron otras instituciones y escenarios sociales como el matrimonio, el establecimiento de asociaciones culturales y la política para integrarse en las sociedades latinoamericanas (Akmir, 1991, 2009; Lesser, 1996; Euraque, 1997, 2009; Truzzi, 1995; Kabchi, 1997; Foroohar, 2011; Gayle, 1997; Montenegro, 2009; Klich, 1993, 1996, 1997; Osterweil, 1997).

La historiografía colombiana sigue una línea parecida y analiza cómo las prácticas comerciales de los árabes les permitieron ser vistos como agentes de progreso. Los trabajos pioneros se concentraron en el Caribe, el mayor punto de establecimiento de los árabes, y ofrecen un panorama general de sus actividades económicas. Estos trabajos propusieron un patrón de integración en donde los árabes comenzaron siendo vendedores ambulantes y, pronto, muchos de ellos se posicionaron económicamente, lo que les permitió participar en la industria y la política, el último escaño en el proceso de integración (Behaine, 1980; Fawcett, 1991; Fawcett y Posada, 1992, 1997; Di Ricco, 2014).

Trabajos posteriores estudian otras regiones de Colombia en donde los árabes también se asentaron. Esta literatura analiza sus actividades económicas en Cali, Ocaña, el Chocó y el Huila (Sejnau, 2018; Alarcón y Segura, 2014; González, 1997; Espinel y Mojica, 2020; Vilorio, 2023; Yidi, 2012). Además, el reciente trabajo de la historiadora Ana Rhenals estudia la participación de los árabes en el eje comercial entre Cartagena y las regiones Sinú y Chocó, a orillas del mar Caribe y del Océano Pacífico, respectivamente, lo que amplía el análisis del Caribe a Chocó. Rhenals (2022) muestra cómo mediante actividades legales como el comercio, la agricultura y la industria, e ilegales como el contrabando y el acaparamiento de tierras, los árabes expandieron sus negocios por una amplia extensión de las regiones del Chocó y el Sinú. Cuando se le analiza conjuntamente, la literatura muestra que el alcance comercial de los árabes fue nacional. Sin embargo, por el ámbito regional que utilizan los estudios, no pueden reconstruir la dispersión geográfica nacional de los árabes ni la forma en que se desplegaron sus ejes comerciales y los vínculos que estos tuvieron con las economías regionales. Este trabajo intenta reconstruir dicho escenario nacional y la manera en que este fue calcado por las economías exportadoras.

Este artículo dialoga también con una literatura reciente que, sin desconocer la importancia que tuvo el comercio, utiliza las categorías de raza y de identidad para estudiar la integración de los árabes. Las contribuciones estudian cómo los árabes fueron leídos de acuerdo con categorías socioraciales que no los clasificaban como gente blanca, lo que les generó muestras de rechazo (Rhenals y Flórez, 2008, 2013). Otros trabajos estudian las identidades particulares que desarrollaron los diferentes grupos diaspóricos árabes: sirios, palestinos y libaneses. Los estudios muestran las particularidades identitarias y étnicas de dichos grupos y cómo interactuaron con la sociedad colombiana, además de las formas en que dichas identidades entraron en conflicto (Davis-Amaya, 2014; Vargas y Suaza, 2007). Este artículo ayuda a entender el enorme rango geográfico que alcanzaron los árabes en Colombia, además de exponer la diversidad cultural con la que interactuaron y las influencias que esto pudo generar en sus identidades propias.

UN AUGE EXPORTADOR Y UNA MIGRACIÓN EN CADENA

La migración árabe a Colombia fue parte de los movimientos migratorios hacia Latinoamérica a finales del siglo XIX, los cuales involucraron a alrededor de 18 000 000 de personas provenientes de Europa, Asia y África, quienes fueron atraídas por el auge económico que vivió la región en su proceso de integración a los mercados globales (Moya, 2018, p. 48). El flujo migratorio tuvo lugar entre 1880 y 1930, cuando la crisis económica detuvo el proceso. Los árabes vinieron de Siria, Líbano y Palestina, entonces parte del imperio otomano, por lo que fueron erróneamente catalogados como turcos.

Esta migración tuvo causas económicas y políticas. Entre 1858 y 1860 tuvo lugar una guerra civil que enfrentó a los drusos musulmanes con las comunidades cristianas, en esta fueron asesinados más de 15 000 cristianos en Líbano y Siria. La conflagración generó una crisis humanitaria que se extendió hasta principios del siglo XX. Posteriormente, la primera guerra mundial acrecentó la crisis en el Líbano, objeto de cercos militares por parte de los Aliados y del imperio otomano, lo que generó intensas hambrunas que, a su vez, impulsaron un movimiento de personas hacia Latinoamérica durante las segunda y tercera décadas del siglo (Romano, 1985). Las reformas políticas dentro del imperio otomano también predispusieron la migración. A principios del siglo XX surgió un movimiento reformista conocido como los *jóvenes turcos*, el cual promovía políticas nacionalistas que buscaban modernizar y unificar el imperio, como la imposición del idioma turco y la reducción de derechos económicos y religiosos a las minorías cristianas y no turcas, lo que causó intensos cambios económicos y fuertes tensiones religiosas que impulsaron la migración de cristianos (Akmir, 2009, pp. 2-10; Alfaro, 1998, pp. 278-283). A dichos factores se sumaron otros reveses comerciales. En 1869 comenzó a operar el canal de Suez y con ello el tráfico comercial, que atravesaba Asia y Siria a través de la ruta de la seda, se desvió. Las mercancías de Oriente ahora navegaban el océano Índico y alcanzaban el Mediterráneo a través del canal, desacelerando la economía. Además, la economía siria siguió debilitándose porque los precios de la seda, el principal producto de exportación, cayeron cuando Japón introdujo nuevas técnicas industriales a su producción de seda, lo que lo convirtió en un fuerte competidor en los mercados europeos (Hitti, 2005, pp. 47-61).

La mayoría de esos migrantes eligió a los países del Cono Sur, donde crecía la economía, y muy pocos llegaron a Colombia, donde las condiciones económicas resultaban desfavorables. Mientras que a Brasil llegaron 200 000 entre 1880 y 1930, y en Argentina había 64 000 en 1914, la bibliografía estima que en Colombia no eran más de 5 000 en 1938 (Akmir, 1991, p. 237; Montenegro, 2009, p. 243; Fawcett y Posada, 1992, p. 9). Los censos apoyan dicha cifra. En ese año había en Colombia 56 418 extranjeros: 25 283 latinoamericanos; 24 396 europeos; 2 152 estadounidenses y canadienses; 414 japoneses y armenios y 4 173 sirios, palestinos, libaneses, turcos, marroquíes y egipcios. En 1938 los árabes en Colombia representaban 8.86 % de los extranjeros (Colombia. Contraloría General, 1942, p. 143).

Los árabes que llegaron a finales del siglo XIX eran hombres jóvenes, usualmente con pocos recursos económicos, y solteros. Casi todos eran cristianos maronitas, ortodoxos o católicos, por lo que no fueron percibidos como transgresores de la moral religiosa. Debido a que ser *árabe* es una categoría sociolingüística que aglutina los territorios de habla árabe, todos eran árabes, pero también se conocieron como *siriolibaneses*. Muchos sirios y libaneses también hablaban francés, pues sus territorios fueron protectorado de Francia. La mayoría sabían leer y escribir y tenían capital cultural, pues además de la influencia europea en sus países, habían cruzado el océano,

vivido en otros países y tenían familiares en el extranjero, elemento que potenció sus actividades mercantiles (Fawcett, 1991, pp. 8-11; Vargas y Suaza, 2007, pp. 10-50; Rhenals, 2022, pp. 35-72).

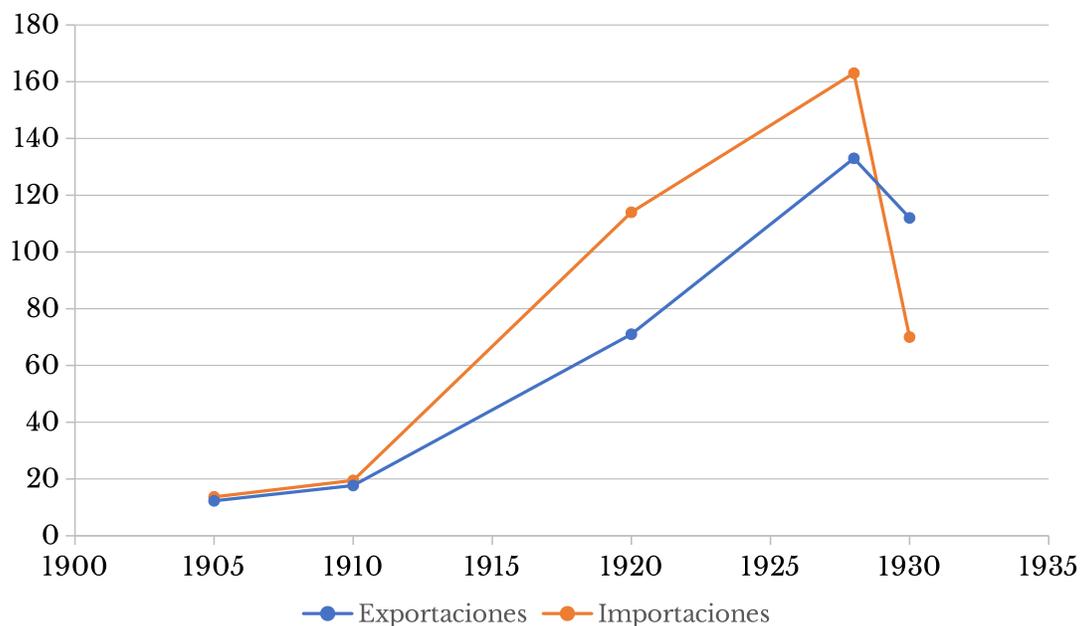
La Colombia a la que llegaron los árabes era pobre y rural (Bejarano, 2007, pp. 195-198; McGreevey, 2015, pp. 191-233; Ocampo, 2013, pp. 5-51). De los 4 200 000 habitantes a principios del siglo, más de 80 % vivía en el campo (Arias, 2010, p. 14). Los siriolibaneses encontraron un enorme territorio con una quebrada geografía atravesada por tres cordilleras que dividen el país en cinco regiones, lo que, sumado al profundo atraso de la infraestructura de transporte, retardó la conformación de un mercado interno.

Debido al modesto desarrollo económico, comercial e industrial, Colombia no era especialmente atractivo para los migrantes. Esto contrasta con los esfuerzos de los gobiernos para atraer migrantes. Desde mediados del siglo XIX la joven república intentó atraer extranjeros europeos, considerados racialmente más fuertes e inteligentes que los locales con ascendencia indígena, para colonizar baldíos y desarrollar la agricultura. El impulso se intensificó entre 1900 y 1930, cuando el Partido Conservador buscó atraer europeos para *blanquear* la población e impulsar el desarrollo económico. Después de 1930 aumentaron y se diversificaron ligeramente las migraciones, cuando llegaron algunos judíos, españoles y alemanes que escapaban de la guerra en Europa, y de unos pocos chinos y japoneses que trabajaron en el comercio y la agricultura. Las legislaciones intentaron restringir la entrada de gente no considerada blanca, entre ellos los árabes, a quienes les aplicaron cuotas de ingreso y pagos migratorios (Muñoz, 2011, pp. 11-60; Vargas, 2009, pp. 163-173). Pese a las restricciones, en poco menos de tres décadas los árabes estaban completamente integrados al comercio nacional, y a finales de la década de 1920 eran considerados hombres de progreso pese a no ser considerados blancos (Rhenals, 2022, pp. 193-224).

La migración de los árabes a Colombia debe estudiarse en relación con el auge exportador de principios del siglo. Dicho proceso azuzó el flujo migratorio de los siriolibaneses, quienes empezaron a llegar cuando la economía comenzaba a dinamizarse por las exportaciones cafeteras. Después de medio siglo de intentos fallidos por consolidar un producto de exportación, en 1870 comenzó a prosperar la economía cafetera. Durante ese año, la demanda y los precios comenzaron a subir en el extranjero, y los principales productores, Brasil y las Indias Holandesas, tuvieron crisis de producción, perfilando a Colombia como productor (Bejarano, 2007, pp. 195-205; McGreevey, 2015, pp. 347-397; Ocampo, 2013, pp. 261-292; Safford y Palacios, 2002, pp. 266-296). A partir de entonces aumentaron las exportaciones, las cuales continuaron subiendo durante las tres primeras décadas del siglo XX. Entre 1905 y 1928 las exportaciones crecieron 1 000 %, lo que aumentó proporcionalmente las importaciones 1 100 % (Colombia. Contraloría General, 1940, p. 13) (véase gráfica 1).

Es evidente un pequeño incremento de las exportaciones y las importaciones entre 1905 y 1910 (véase gráfica 1). Posteriormente se aprecia un aumento constante entre 1910 y 1920, cuando la economía consolida su participación en los mercados internacionales. La tercera década presenta una de las mayores subidas en las exportaciones, que crecen 88 % entre 1920 y 1928, seguida por un aumento en las importaciones de 43 %. Dicho crecimiento alcanzó su punto máximo entre 1927 y 1928, cuando era más grande la demanda en el extranjero. El auge exportador generó una revitalización comercial sin precedentes que incrementó el flujo de caja, aumentó el poder adquisitivo de los ciudadanos y estimuló el comercio importador, por lo que los árabes encontraron un escenario propicio para desarrollar sus actividades comerciales.

Gráfica 1. Comportamiento de las importaciones y las exportaciones entre 1905 y 1930 (valor en millones de pesos)



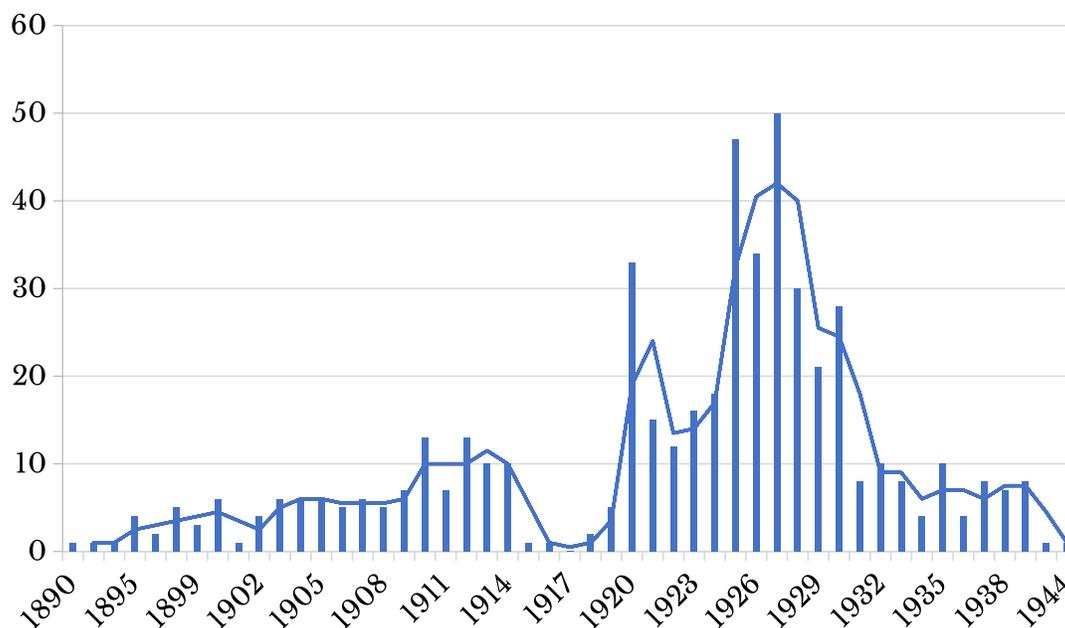
Fuente: elaboración propia con base en Colombia. Contraloría General (1940, p. 13).

La migración de los árabes a Colombia tuvo tres fases, que coinciden con el comportamiento exportador (véase gráfica 2). La primera tuvo lugar entre 1890 y 1914, cuando llegó alrededor de 25 % de estos inmigrantes. Posteriormente, entre 1915 y 1930 hubo un aumento progresivo que alcanzó su pico entre 1925 y 1927. En esos quince años ingresó 62 % de los árabes. Después de 1930 el flujo decayó sustancialmente a 12 % de esos migrantes, siendo casi nulo a principios de la década de 1940.

La gráfica 2 debe leerse como una aproximación al comportamiento del flujo migratorio, pues la escasez de información no permite elaborar un modelo exacto. Los datos provienen de una muestra de 507 siriolibaneses que llegaron entre 1890 y 1944, alrededor del 10 % de esos migrantes, de los que se conoce su fecha de entrada gracias a la información recopilada por Ahmad Mattar (1945), descendiente de esta migración. Sin embargo, el número debe ser más alto, pues no existen datos de Ocaña y Honda, y como el mismo autor reconoce, el nivel de subregistro es muy alto. Con todo, la información fue recolectada en 1935, cuando aún vivían los pioneros, y hasta el momento representa la única fuente que permite estudiar con datos puntuales el flujo migratorio.

La entrada de inmigrantes árabes incrementa entre 1890 y 1914, cuando comienza a prosperar la economía cafetera (véase gráfica 2). Posteriormente, entre 1915 y 1918, se aprecia una desaceleración causada por la guerra. Sin embargo, desde 1919 el flujo subió progresivamente por la finalización del conflicto y el auge exportador e importador, haciendo al país relativamente atractivo para los migrantes. La década de 1920 fue la que más registró ingresos de árabes, cuando el país vivió una de las bonanzas exportadoras más grandes. Entre 1920 y 1929 el valor de

Gráfica 2. Estimación del ingreso de inmigrantes árabes a Colombia entre 1890 y 1944 (en unidades de personas)



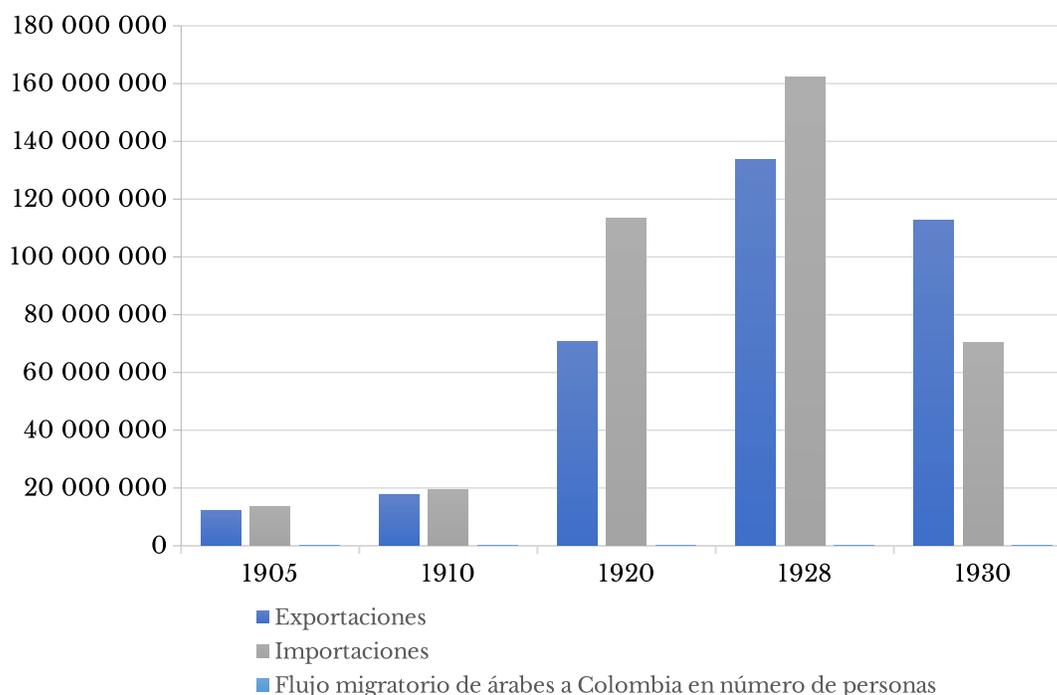
Fuente: elaboración propia con base en Mattar (1945, pp. 14-70).

las exportaciones aumentó 78.65 %, alcanzando un pico entre 1925 y 1929, lo que se reflejó en el aumento de las importaciones de 92 % (Colombia. Contraloría General, 1940, p. 13). El pico de entrada de los árabes tuvo lugar en ese mismo periodo, de 1925 a 1928, cuando llegó al país 32 % de estos inmigrantes. Al acercarse a 1930, Colombia comenzó a percibir la crisis mundial, que generó una caída en los precios del café y un desplome en las exportaciones, y con esto, una contracción comercial que se reflejó en la caída del flujo migratorio. Esta concordancia de factores sugiere que el flujo migratorio estuvo íntimamente relacionado con el comportamiento del comercio externo, y que su presencia en el país aumentó cuando el comercio se expandió gracias a los picos exportadores e importadores (véase gráfica 3).

Los pioneros traían a sus familiares y amigos cuando se expandía el comercio. Cuando consolidaban sus actividades, los siriolibaneses enviaban cartas a sus conocidos para que viajaran a América y les ayudaran en sus negocios, haciendo de esta una migración en cadena (Hakim, 1993, pp. 219-234).³ Cuando la economía se contrajo, por la guerra o el colapso de los mercados, el ritmo migratorio se redujo, lo que sugiere que los paisanos dejaban de financiar la migración de sus familiares, pero cuando la bonanza venía, se reanudaban las ayudas, y entonces los paisanos llegaban con más intensidad.

³ En una migración escalonada y en cadena, los migrantes van llegando a su destino a través de sus contactos, usualmente familiares y amigos de la diáspora, quienes les proveen ayuda económica, burocrática y de alojamiento. En el caso de los árabes, este fenómeno facilitó la inserción comercial de los migrantes en los países latinoamericanos. Este mecanismo de migración ha sido estudiado ampliamente para el caso de otros países de la región, véanse Pastor (2017), Davis-Amaya (2014), Euraque (1997) y Montenegro (2009).

Gráfica 3. Comportamiento de las importaciones, las exportaciones y el flujo migratorio de árabes en Colombia entre 1905 y 1930



Fuentes: elaboración propia con base en Mattar (1945, pp. 14-70); Colombia. Contraloría General (1940, p. 13).

El flujo migratorio de los árabes y la fundación de sus sociedades coincide también con el crecimiento del comercio exterior. Una revisión de 1 578 registros notariales de Quibdó, Buenaventura, Bogotá, Bucaramanga, Cúcuta, Barranquilla y Cartagena arrojó una muestra de 148 fundaciones entre 1900 y 1940: 17 en Barranquilla, 35 en Cartagena, 25 en Bucaramanga, 37 en Bogotá, tres en Buenaventura, una en Guapi, una en Istmina, 24 en Quibdó y cinco en Cúcuta. El 12 % se conformó entre 1900 y 1909, 25 % entre 1910 y 1919, 45 % entre 1920 y 1929, y el restante 18 % entre 1930 y 1940. Durante la primera década del siglo los pioneros establecieron las primeras empresas, práctica que se incrementó durante la segunda década, y alcanzó su punto

más alto entre 1920 y 1929, con el pico importador.⁴ Esto sugiere que el auge comercial incentivó la creación de sociedades en los momentos de mayor crecimiento económico y que la migración árabe estuvo influenciada por el comportamiento del comercio exterior.

El flujo migratorio de los árabes a Colombia es consistente también con su ritmo de llegada a otros países latinoamericanos. Entre 1880 y 1950 llegaron a Latinoamérica entre 175 000 y 245 000 árabes en tres oleadas, la primera entre 1880 y 1900; la segunda y más grande entre 1900 y 1930, y la tercera durante los 20 años siguientes (Haddad, 1950, p. 18). Entre 1850 y 1914 el comercio global se expandió aceleradamente por las innovaciones industriales de producción, la modernización de sistemas de transporte y la consolidación de un mercado masivo en Europa y Estados Unidos. Este crecimiento permitió que desde mediados del siglo XIX las economías latinoamericanas se conectaran con los mercados globales mediante las exportaciones (Glade, 1991, pp. 2-42). Durante las primeras décadas del siglo, por ejemplo, Argentina había desarrollado una industria pecuaria para la exportación de productos bovinos, mientras que en Brasil tuvo lugar un crecimiento industrial después de la primera guerra mundial posibilitado por las exportaciones agrícolas. La primera guerra detuvo abruptamente el crecimiento económico, pero la supremacía económica de Estados Unidos después del conflicto incentivó múltiples inversiones en Latinoamérica, lo que de nuevo aceleró el comercio de la región, lo que atrajo a los árabes (Akmir, 2009, pp. 22-30).

La expansión económica que posibilitó la inserción de los árabes en Colombia fue un evento continental. Colombia fue parte activa de ese movimiento, con la particularidad de que en el país la conexión con los mercados globales fue tardía, a finales del siglo XIX. Además, la expansión comercial se dio vía el café, por lo que el flujo migratorio coincide con el comportamiento de las exportaciones, y tuvo lugar en una geografía que dificultó la conexión de las zonas de producción con los puertos, por lo que la expansión comercial fue menor que en otros países, de ahí que se presume llegaron menos inmigrantes.

Al país llegaron tantos migrantes como pudo absorber la economía en la bonanza exportadora. En 1914, las exportaciones colombianas ascendieron a 221 098 toneladas, las importaciones fueron de 127 752, y no había más de 1 000 inmigrantes árabes. En ese mismo año, en

⁴ Notaría primera de Barranquilla: Escritura 241 de 1900; 1168, 1915; 1593, 1915; 1219, 1916; 1497, 1917; 548, 1918; 888, 1919; 1837, 1920; 155, 1920; 324, 1922; 1235, 1922; 1297, 1922; 1231, 1924; 1502, 1928; Notaría segunda de Barranquilla: Escritura 1161 de 1915; 1423, 1917; 1665, 1917. Notaría Primera de Cartagena: Escritura 111 de 1899; Notaría segunda de Cartagena: Escritura 55 de 1916; 62, 1916; 366, 1917; 109, 1918; 346, 1918; 168, 1919; 302, 1920; 636, 1920; 722, 1920; 233, 1921; 273, 1921; 230, 1921; 277, 1921; 572, 1921; 1, 1922; 640, 1922; 644, 1922; 102, 1923; 370, 1923; 563, 1923; 460, 1924; 603, 1924; 320, 1925; 324, 1925; 434, 1926; 190, 1927; 360, 1927; 595, 1927; 601, 1927; 912, 1928; 913, 1928; 330, 1929; 394, 1929; 832, 1929; 1139, 1929; Notaría Primera de Bucaramanga: Escritura 1350 de 1903; 316, 1904; 916, 1904; 814, 1916; 474, 1908; 433, 1909; 1175, 1912; 1364, 1912; 833, 1914; 725, 1915; 535, 1916; 936, 1916; 1228, 1916; 786, 1917; 440, 1918; 575, 1918; 960, 1919; 1190, 1919; 887, 1920; 952, 1920; 169, 1926; 261, 1926; 685, 1926; 1216, 1928; 1406, 1928; Notaría Primera de Bogotá: Escritura 793 de 1899; 791, 1930; 854, 1930; 1562, 1933; 1777, 1934; 1053, 1934; 183, 1935; 127, 1935; 302, 1935; 758, 1936; 47, 1936; 62, 1936; 2119, 1937; 3020, 1937; 70, 1939; 3362, 1939; 417, 1939; 2258, 1939; 760, 1940; Notaría Segunda de Bogotá: Escritura 811 de 1913; 2648, 1935; 1861, 1935; 810, 1935; 183, 1935; Notaría Cuarta de Bogotá: Escritura 31 de 1924; 1650, 1924; Notaría Quinta de Bogotá: Escritura 116 de 1917; 709, 1918; 300, 1920; 771, 1924; 209, 1925; 652, 1929; 851, 1930; 953, 1930; 1166, 1930; 1147, 1931; 1066, 1937; Notaría de Guapi: Escritura 5 de 1903; Notaría de Istmina: Escritura 162 de 1916; Notaría de Buenaventura: Escritura 152 de 1922; 451, 1928; 422, 1929; Notaría de Quibdó: Escritura 32 de 1907; 53, 1907; 22, 1909; 75, 1909; 83, 1909; 129, 1910; 96, 1911; 31, 1916; 46, 1916; 63, 1916; 110, 1918; 22, 1920; 12, 1921; 58, 1923; 2, 1924; 62, 1928; 21, 1929; 32, 1930; 84, 1930; 477, 1930; 34, 1931; 9, 1932; 76, 1932; 17, 1933; Notaría Segunda de Cúcuta: Escritura 507 de 1918; 643, 1924; 140, 1925; 599, 1927; 623, 1929.

Argentina había 64 000 árabes, pero ese país exportó 7 600 000 toneladas de productos e importó 77 300 000. El comercio exterior argentino era 35 veces mayor en las exportaciones y 605 más grande en las importaciones que el colombiano, por lo que pudo absorber 64 veces más migrantes árabes que Colombia (Argentina. Dirección General de Estadística de la Nación, 1923, p. 15; Colombia. Contraloría General, 1940, p. 13).

LA DISPERSIÓN GEOGRÁFICA DE LOS ÁRABES EN COLOMBIA

La dispersión geográfica de los árabes también estuvo estrechamente relacionada con el comercio exterior. En 1938 alrededor de 55 % de los 5 000 árabes censados residían en la Costa Caribe, y el 45 % restante en el interior del país y el Chocó (véase mapa 1). Poco más de la mitad se radicó en los departamentos de Bolívar, Atlántico y Magdalena, pues allí estaban dos de los puertos más importantes para el comercio exterior, Barranquilla y Cartagena, lo que señala que la presencia de los árabes era más fuerte en los puertos caribeños con mayor movimiento comercial (Colombia. Gobierno, 1915, pp. 3-38).

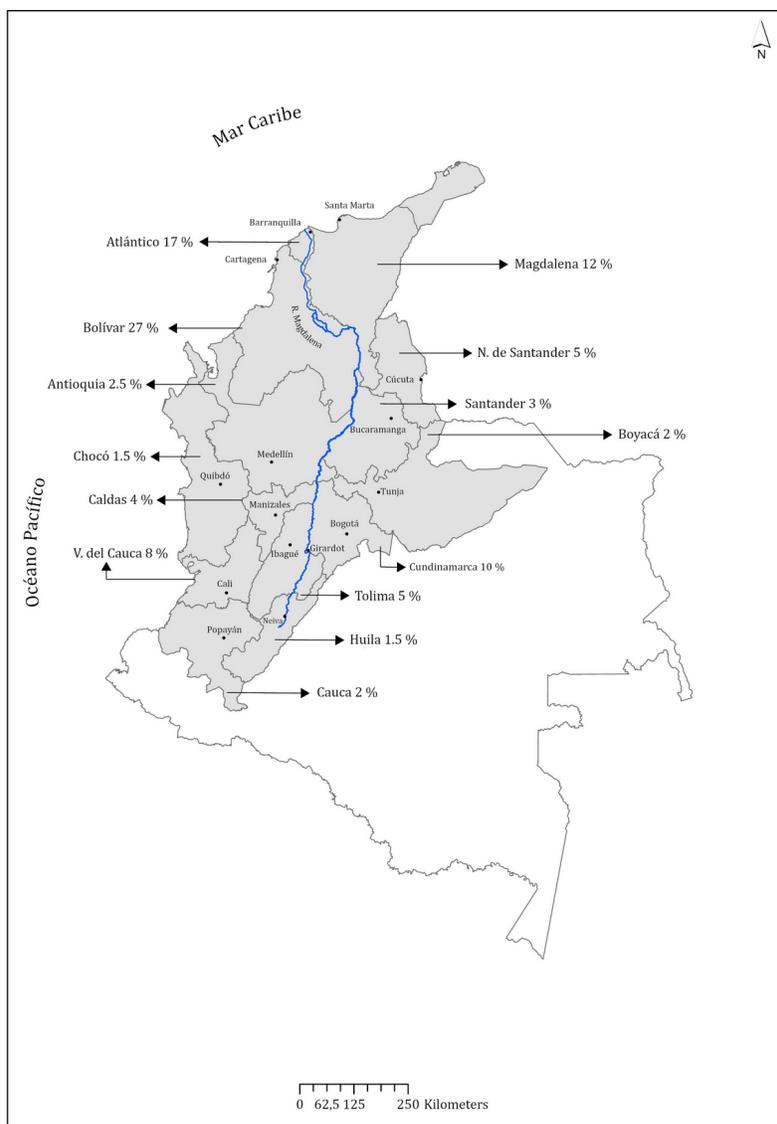
El otro 45 % de los árabes viajó al interior y se asentó en las zonas beneficiadas por las exportaciones. Los árabes fueron, principalmente, importadores y medianos vendedores de manufacturas. No fueron, en general, productores de bienes exportables, sino que los compraban para venderlos a sus paisanos mayoristas. Es por esto por lo que, con excepción de Antioquia, en donde nunca lograron consolidarse, los árabes tuvieron mayor presencia en los departamentos con mayor capacidad productora de bienes exportables, donde más se revitalizó el comercio importador. Los departamentos al interior donde los árabes se establecieron mayoritariamente fueron Cundinamarca, Santander, Norte de Santander, Tolima y Caldas, los mismos que, con excepción de Antioquia, tenían mayor capacidad productora (Monsalve, 1927, 615). Esto sugiere que los árabes viajaron hacia las ciudades del interior siguiendo el aumento de la demanda de bienes importados que generó la economía cafetera, pues esta industria no sólo les permitió participar como compradores, sino como importadores.

Además del Caribe, la presencia de los árabes fue especialmente fuerte en Cundinamarca (véase mapa 1). Allí sus negocios estuvieron relacionados con la ampliación comercial de las exportaciones, pues después de Antioquia y Caldas, a principios del siglo era el mayor productor cafetero (Monsalve, 1927, p. 615). La mayoría se ubicó en Girardot y Bogotá. La primera población era fundamental porque era el puerto más importante del Alto Magdalena, pues por su estratégica posición geográfica recibía todo el grano producido en Cundinamarca, Tolima y Huila y recibía todas las mercancías importadas del Caribe con destino a dichos departamentos. Por su parte, Bogotá era el principal centro comercial del país (Parga, 1916, pp. 32, 50).

En Tolima también se producía café. Aunque algunos llegaron alrededor de 1900, los siriolibaneses se establecieron en Tolima durante la segunda y tercera décadas del siglo, después de la consolidación de sus paisanos en Girardot y cuando el Ferrocarril del Tolima conectó a Girardot con Ibagué, en 1921. Los árabes distribuían mercancías y compraban café en sus almacenes en Ibagué, Líbano y El Espinal a través de sus vínculos con sus paisanos en Girardot (Mattar, 1945, pp. 14-70; Hakim, 1993, pp. 209-219, 219-263; *El Renacimiento*, 6 de junio de 1907; *El Cronista*, 25 de octubre de 1919; *La Opinión*, enero, febrero y julio de 1936).

La presencia de los árabes en el Valle no se explica por el café, pues allí la producción era modesta. Fue la importancia que adquirió el puerto de Buenaventura para las exportaciones después de la apertura del Canal de Panamá en 1914 lo que atrajo a los árabes. El Canal, y la llegada del

Mapa 1. Presencia de árabes en Colombia, 1938



Fuente: elaboración propia con base en Colombia. Contraloría General (1942, Departamento de Antioquia, p. 156; Departamento del Atlántico, p. 65; Departamento de Santander, p. 145; Departamento de Bolívar, p. 123; Departamento Norte de Santander, p. 83; Departamento del Magdalena, p. 81; Departamento de Boyacá, p. 225; Departamento de Cundinamarca, p. 205; Departamento de Caldas, p. 101; Departamento del Tolima, p. 91; Departamento del Huila, p. 79; Intendencias y comisarías, p. 89; Departamento del Valle del Cauca, p. 87; Departamento del Cauca, p. 83; Departamento de Nariño, p. 107).

Ferrocarril del Pacífico a Cali en 1915, dinamizaron el comercio regional. En 1920, Buenaventura era el segundo exportador de café, y en 1944 era el puerto más importante del país (Monsalve,

1927, p. 628; Posada, 1998, p. 283). El asentamiento de los árabes está asociado también a la importancia del puerto en la exportación de oro, platino, caucho y tagua del Chocó, mercado en el que los árabes participaron activamente.

Su presencia en Santander y Norte de Santander sí estuvo estrechamente relacionada al café, pues los departamentos ocupaban el tercer y el sexto lugar de producción en 1927, respectivamente (Monsalve, 1927, p. 615). Sumado a esto, la industria manufacturera y tabacalera eran elementos fundamentales para las economías departamentales, pues junto con el café, fueron importantes dinamizadores del comercio. Por esa razón, Bucaramanga y Cúcuta eran dos de los centros de consumo de bienes importados más grandes del país (Posada, 1998, pp. 572-578).

Por su parte, los departamentos del Cauca, Huila, Boyacá y Nariño no tuvieron una participación muy relevante en las exportaciones, lo que desincentivó la presencia de migrantes (Monsalve, 1927, p. 615). Sin embargo, algunos árabes se establecieron en esas regiones. En Neiva se instalaron algunas familias desde principios del siglo, las cuales tuvieron fuertes vínculos con paisanos en Girardot, con los que establecieron circuitos comerciales entre ese puerto y el sur del Huila (Hakim, 1993, pp. 43-69, 69-110). Por su parte, Alejandro Nahar fundó un almacén importador y exportador en Tumaco que operó al menos entre 1908 y 1918. La sociedad Nicola & Mohalem también funcionó en ese puerto a principios de la década de 1910.⁵ Además, Carlos Mohalem, entre 1908 y 1910, importó mercancías a Popayán a través de Buenaventura, y Jorge, Elías y Miguel Saad en 1935 hacían lo propio en Tunja y Chiquinquirá a través del río Magdalena y el tren de la Sabana (*La Tarde*, 23 de febrero de 1908; *La Orientación*, 30 de enero de 1910).⁶

En esta geografía comercial hay un vacío en Antioquia, lo que llama la atención, pues era el principal productor de café y el segundo centro comercial del país (Monsalve, 1927, p. 615). Además de Rumié Hermanos, que en 1919 tenía un almacén en Medellín, algunos vendedores ambulantes intentaron distribuir sus mercancías, pero enfrentaron férreas oposiciones que no les permitieron establecer almacenes (*El Debate*, 20 de noviembre de 1934). De acuerdo con el Censo de 1938, de los departamentos económicamente más importantes, Antioquia era el que menos extranjeros albergaba, pues solo 6 % de ellos vivían allí. Ese mismo año en el departamento había 21 353 comerciantes, pero sólo 1.4 % eran extranjeros. Esta proporción era más alta en Cundinamarca, donde había 27 870 comerciantes, 5 % de extranjeros, y aumentaba significativamente en el Caribe. En Bolívar, de los 13 256 comerciantes, 10 % eran extranjeros, y en Atlántico, de sus 11 672 comerciantes el 51 % eran foráneos (Colombia. Contraloría General, 1942, Departamento de Antioquia, p. 156; Departamento de Cundinamarca, p. 205; Departamento del Atlántico, p. 65; Departamento de Bolívar, p. 123). A diferencia del Caribe, e incluso que Cundinamarca, los antioqueños mantuvieron relaciones comerciales herméticas que favorecían el establecimiento de negocios entre comerciantes locales.

También llama la atención que en Caldas, el segundo productor de café, la presencia de los árabes no haya sido tan fuerte como en Cundinamarca. Este fenómeno tiene que ver con su historia mercantil. Por la herencia de la colonización antioqueña en Caldas, la mayoría de sus vínculos comerciales estaban establecidos con comerciantes antioqueños. Esto generó que fueran relativamente pocos los árabes que se establecieron allí a principios del siglo, situación que había cambiado ligeramente a finales de la década de 1920, cuando operaban en Armenia algunas sociedades como las de Rumié Hermanos, Bittar Hermanos, el almacén de César Kiuhan, el de Waddi, Nicolás

⁵ Manifiestos de importación. Cajas 3-5, 8, 10-11, 16, 18, 22, 24-25, 42, 46-48, 50, 53-54. Archivo Anexo II. AGN.

⁶ Notaría segunda de Bogotá, escritura 810 de 1935.

Haddad, y los de Edmond Zaccour, Kiuhan Hermanos y Zike y Subje Gandur, con sucursales en Cali y en Pereira, pues el Ferrocarril del Pacífico alcanzó Armenia, Pereira y Manizales, lo que facilitó la introducción de mercancías y la exportación de café por Buenaventura (*Diario del Quindío*, 9 de septiembre de 1929; *La Fragua*, diciembre de 1933; *Diario del Quindío*, 12 de marzo de 1932; *El Diario*, 9 de mayo de 1937; *El Diario*, 19 de diciembre de 1932, 10 de marzo de 1933).

Pese a que el café fue el principal renglón de las exportaciones, también participaron los cueros, sobre todo en el Sinú, y el platino y el caucho en Chocó, lo que atrajo a los árabes a esos territorios (González 1997, pp. 73-101; Rhenals 2022, pp. 73-103; Vilorio, 2003, pp. 10-16). Los árabes llegaron a Chocó a finales del siglo XIX siguiendo el auge comercial que produjo la extracción de platino, pero también de la explotación de caucho y quina, durante las primeras tres décadas del siglo XX (Leal, 2020, pp. 117-148). Puesto que Chocó era una región con pocos comerciantes, los árabes encontraron un vacío que les permitió establecer un monopolio comercial que no desarrollaron en otras regiones. Los siriolibaneses fundaron sus almacenes a partir de 1895, y en 1928 dominaban cerca de 70 % del comercio importador de Quibdó, siendo, sin contar las dragas americanas, los mayores exportadores de platino (Colombia. Ministerio de Industrias, 1930, pp. 343-347; The market for platinum, 24 de septiembre de 1921, p. 451, *Mining and Scientific Press*). Por su parte, los árabes llegaron al Sinú a finales del siglo XIX y se establecieron en Lorica, Cereté y Montería. Como la industria pecuaria era la más importante en la región del Sinú, los árabes combinaron la importación de mercancías con la exportación de pieles, que, aunque no representaba grandes renglones de exportación, incentivó el comercio regional (Rhenals, 2022, pp. 73-103; Striffler, 1923, pp. 10-16; Vilorio, 2003, pp. 10-16).

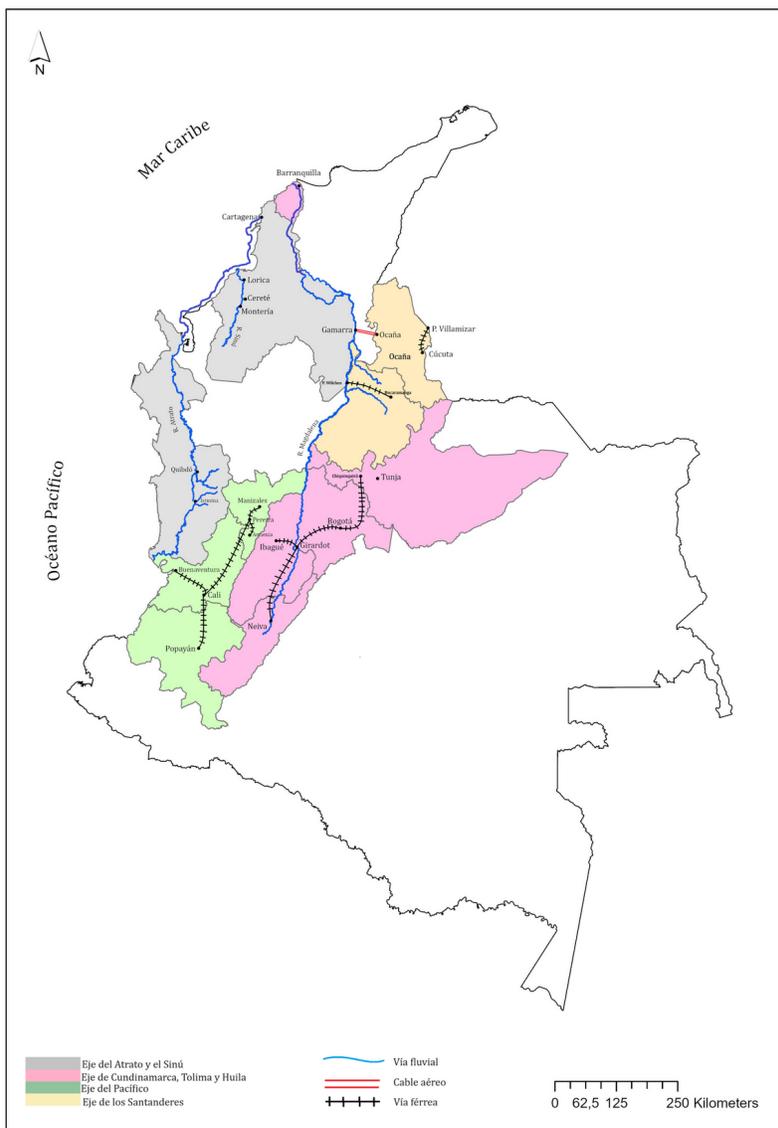
Finalmente, en la Orinoquía y en la Amazonía no hubo una presencia muy fuerte de comerciantes árabes, pues estas regiones estuvieron en la periferia de la revitalización comercial. Sin embargo, unas pocas familias se asentaron en Arauca: los Matuk, Afifi, Bestene, Mattar, Camel y Abunassar, quienes llegaron a Venezuela a finales del siglo XIX y vinieron a Colombia a través del río Orinoco atraídos por una breve revitalización comercial, producto de la demanda en Europa de plumas de garza, abundantes en los llanos colombo-venezolanos. Estos comerciantes importaban mercancías y exportaban plumas, caucho y pieles de animales, y operaron en las poblaciones colombianas de Tame y Arauquita, y Ciudad Bolívar y Santa Rosa, a orillas del Orinoco, en Venezuela (Gereda, 2002, pp. 72-86). Pese a que las actividades de los pocos árabes en Arauca también estuvieron ligadas a las exportaciones, su presencia no fue numerosa, pues el auge exportador no duró mucho, por lo que a la larga no representó un margen de ganancia considerable que compensara el costo de desplazarse a dichos lugares, apartados de la región Andina y de las Costas, donde florecía el comercio.

LOS EJES COMERCIALES EN LA GEOGRAFÍA COLOMBIANA

Las actividades mercantiles de los árabes en Colombia se desplegaron mediante cuatro ejes comerciales que unieron los puertos del Caribe y del Pacífico con las capitales departamentales y sus poblaciones aledañas (véase mapa 2). Entiendo por eje comercial un área geográfica que funciona como epicentro de actividades comerciales y se integra alrededor de ríos, caminos de herradura o ferrocarriles (véase Zícari, Fornillo y Gamba, 2019). Dichos ejes se configuraron alrededor de la geografía y los sistemas de transporte, pues siguieron el cauce de los ríos desde el Caribe hacia el interior y las rutas ferroviarias. El primer eje se integró a través del río Magdalena y enlazó a Barranquilla con los Santanderes. El segundo también tuvo como columna al Magdalena, conectando

al Caribe con Cundinamarca, Tolima y Huila. El tercero enlazó a Cartagena con Chocó, a través del río Atrato, y con la región del Sinú, a través del río Sinú. El último conectó Buenaventura con el Valle del Cauca, Caldas y el Cauca a través del Ferrocarril del Pacífico.

Mapa 2. Corredores comerciales donde operaron los árabes



Fuente: elaboración propia con base en Colombia. Contraloría General (1942).

Los árabes configuraron dos de sus ejes comerciales a través del cauce del río Magdalena. Este río fue fundamental para el desarrollo comercial de Colombia desde la Colonia hasta mediados del siglo xx, cuando las carreteras, los ferrocarriles y la aviación conectaron de manera más eficiente el interior con el Caribe. El río Magdalena nace en el sur del Huila, en la frontera con el Cauca, y

atraviesa el país de sur a norte entre las cordilleras Oriental y Central hasta Barranquilla, lo que lo convirtió en la ruta más eficiente, no sin penalidades de navegación, entre el interior, el Caribe y los mercados globales por más de cuatro siglos (Pearson, 1961).

El primer eje comercial enlazó los Santanderes con el Caribe. Aquí era fundamental Puerto Wilches, sobre el río Magdalena, que conectaba a Santander con el Caribe. A principios del siglo, las mercancías que importaban los árabes a Santander subían el cauce del Magdalena hasta Puerto Wilches, desde donde viajaban, primero, en mula, y al final de la década de 1920, en ferrocarril, hasta Bucaramanga (Bell, 1921, pp. 286-287). Dicha ciudad era el centro de comercio de Santander, por lo que una importante colonia árabe se estableció allí, y en 1920 representaban alrededor de 20 % de los comerciantes locales, lo que les permitió fundar sucursales en Barichara, Málaga, San Gil y Suratá, poblaciones subsidiarias comercialmente de Bucaramanga, a donde importaban mercancías y desde donde compraban café, cacao y pieles para exportar (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1920, pp. 181-199; Colombia. Ministerio de Industrias, 1930, pp. 275-297).

En el departamento de Norte de Santander los árabes se establecieron mayoritariamente en Ocaña y Cúcuta, los centros de comercio más grandes del departamento. En Ocaña importaban la mayoría de sus productos a través de Barranquilla, por lo que subían el río Magdalena hasta la desembocadura del río Lebrija, en Gamarra, punto desde donde viajaban en mula hasta Ocaña (Bell 1921, p. 290). El río permitió que a principios de la década de 1920 los árabes sumaran 25 % de los comerciantes en Ocaña (Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores, 1920, p. 172). Después de 1930 las mercancías pudieron viajar desde esa ciudad hasta Gamarra en un cable aéreo que cubría una distancia de 72 km, acelerando enormemente el flujo comercial (Rincón, 2011, pp. 295-301).

Para los árabes en Cúcuta, la comunicación con el río Magdalena era virtualmente imposible. La ciudad se ubica al costado oriental de la cordillera Oriental, que forma una barrera entre la población y el río. Por eso, los árabes introducían pocas mercancías desde Barranquilla, e importaban y exportaban sus productos desde Venezuela a través de los ríos Zulia y Catatumbo, mediante los cuales se alcanza el puerto de Maracaibo (Bell, 1921, pp. 293-294; Eder, 1913, pp. 103-104). Sin embargo, los árabes en Cúcuta mantenían vínculos comerciales con sus paisanos en Bucaramanga, quienes les compraban café para exportar a través de Barranquilla.⁷ La existencia de rutas comerciales a través de Venezuela incentivó a los árabes a fundar almacenes en Arboledas, Salazar y Chinácota, poblaciones de fuerte tradición cafetera (Colombia. Ministerio de Industrias, 1930, pp. 247-248; 271-272).⁸

Siguiendo arriba por el río Magdalena, muchos árabes llegaron a Girardot a principios del siglo, donde comenzó a conformarse el segundo eje comercial del Magdalena. Desde principios del siglo se instalaron rápidamente, y en 1938 representaban 30 % de los medianos y pequeños comerciantes, lo que a través de sus redes de parentesco les permitió expandirse hasta Neiva, Ibagué y Bogotá (Parga, 1938, pp. 7-45).⁹ Para su consolidación en Bogotá, donde en 1930 representaban alrededor de 24 % de los minoristas, fue fundamental el Ferrocarril de Girardot, el cual estable-

⁷ Notaría primera de Bucaramanga, 22, 1927.

⁸ Notaría Segunda de Cúcuta, 279, 1921.

⁹ Comprendo por *red comercial* un escenario social conformado por una serie de relaciones entre diferentes tipos de actores que permite la dispersión de información, capital y mercancías (Mesa-Bedoya, 2020). Para otros países latinoamericanos, trabajos como el de (Reyes, 2023) utilizan nociones de red similares para el estudio de los éxitos y fracasos económicos de los árabes en México y Argentina. Por su parte, por redes de parentesco entiendo vínculos basados en relaciones familiares. Por su parte, las redes de paisanaje hacen lo propio a través de vínculos entre actores

ció una conexión eficiente entre ese puerto y Bogotá (Colombia. Ministerio de Industrias, 1930, pp. 164-186). Esto también dinamizó el comercio de las poblaciones ubicadas entre Bogotá y el río Magdalena, productoras de café, por lo que los árabes fundaron almacenes en La Mesa, Mesitas, Sasaima, Tocaima, Facatativá y Fusa (*El Tiempo*, agosto, viernes 4, 1916; Parga, 1916, p. 32; Osorio, 1943, pp. 331, 351, 359).¹⁰ Las economías de exportación incentivaron a los árabes a establecerse en el departamento, pero el ferrocarril permitió la expansión geográfica de sus actividades a Bogotá, y posteriormente a Ibagué y Neiva.

Desde Girardot, los árabes también llevaron mercancías hasta Ibagué y Neiva, primero en mula y después en ferrocarril. En 1923, el Ferrocarril del Tolima conectó a Girardot con Ibagué, pero sólo hasta 1937 llegó a Neiva, haciendo menos rentable el negocio importador, pues era necesario llevar las mercancías río arriba por el cauce del Magdalena hasta Neiva, tramo de difícil navegación por la estrechez del río en ese punto (Salazar, 2013, pp. 121-135). La deficiencia en los sistemas de transporte fue posiblemente la razón por la cual los árabes no formaron grandes comunidades comerciales en Tolima y Huila. Sin embargo, alcanzaron poblaciones aledañas a sus capitales, como Líbano y Purificación, cercanas a Ibagué, y Gigante, Garzón y Timaná, tributarias comercialmente de Neiva, donde compraban café, sombreros y quina para exportación (Hakim, 1993, pp. 129; 163-170; 235-244; 369). Pese a las dificultades de transporte, los árabes llegaron incluso al sur del Huila, lo que con ayuda del ferrocarril les permitió alcanzar remotas zonas de muy difícil acceso.

Los siriolibaneses también establecieron un eje comercial entre Cartagena, Chocó y la región de Sinú, donde participaron en las economías extractivas y agroindustriales. Como ambas regiones tienen conexión directa con Cartagena a través de los ríos Atrato y Sinú, simultáneamente, los árabes pudieron desarrollar sus actividades allí. En Chocó se establecieron en dos áreas, el Alto Atrato, especialmente en Quibdó, y en las poblaciones mineras del río San Juan como Istmina, Tadó y Condoto (Rhenals, 2022, pp. 73-164; Leal, 2020, pp. 117-148). Debido a que en Chocó no había ferrocarriles, el transporte de mercancías se hacía a través de los ríos, especialmente el Atrato y el San Juan, que funcionaron como autopistas que conectaban los centros mineros, de donde los árabes obtenían el oro y platino, con Cartagena y Buenaventura.

En Sinú, los árabes se asentaron en poblaciones como Lorica, Cereté y Montería, donde establecieron una colonia comercial que en 1922 representaba 35 % de los comerciantes importadores (Quintero, 1922, pp. 7-70). La conexión que establecía el río con el Caribe hacía que la distribución de mercancías fuera eficiente, pues estas podían ser enviadas en barcos que bordeaban la costa del Caribe hasta la desembocadura del Sinú, por donde navegaban río arriba. Además del comercio exterior, fue el río lo que permitió que los árabes pudieran desarrollar sus actividades en esa región.

El eje comercial de Buenaventura, finalmente, fue posibilitado por el desarrollo de sistemas de transporte que conectaron a Buenaventura con los centros urbanos. Aproximadamente desde mediados de la década de 1910, los árabes distribuyeron mercancías a través del Ferrocarril del Pacífico a poblaciones como Cali, Dagua y Yumbo, y posteriormente hacia Buga y Palmira, cuando el ferrocarril se extendió hasta Cartago en 1923 (*El Relator*, noviembre de 1916, julio, octubre y noviembre de 1918). Al finalizar esa década, el ferrocarril llegó hasta Armenia y Pereira,

que comparten una misma procedencia geográfica o cultural. Como en Colombia, en otros países latinoamericanos los árabes establecieron frecuentemente negocios con sus familiares y paisanos como una forma de insertarse en las economías locales. Véanse, Martínez (2022) para el caso de México, y Noufour (2009) para Argentina.

¹⁰ Notaría quinta de Bogotá, 31, 1914; 3549, 1943; Notaría primera de Bogotá, 1562, 1933.

facilitando el transporte de mercancías desde Buenaventura hacia Caldas. Por su parte, el ferrocarril alcanzó Popayán sólo hasta 1925, y puesto que ese departamento no participó activamente en las exportaciones, no hubo una presencia grande de comerciantes árabes en esa región (Mattar, 1945, pp. 17-71).

Los ríos también fueron actores decisivos para la movilización de mercancías en esta región. A partir de la apertura del Canal de Panamá, las sociedades Juri & Cobo y Rumié Hermanos exportaron oro y platino desde Buenaventura, que transportaban por el río San Juan, desde Istmina, Condoto y Tadó (*El Faro*, 5 de julio de 1911).¹¹ Por su parte, el río Cauca comunicaba al departamento del Valle del Cauca con Caldas y Antioquia, por lo que era la principal vía comercial antes de la apertura del Ferrocarril (Bell, 1921, pp. 273-274). La posibilidad de conectar los centros urbanos y los puertos a través de los ríos y los ferrocarriles permitieron a los árabes extender sus redes comerciales en esa región.

Esta descripción de los ejes comerciales permite apreciar cómo los árabes participaron en la creación de una geografía comercial que se desarrolló alrededor de las exportaciones. En esta geografía, los pequeños poblados y la ruralidad funcionaron como productores de bienes exportables. Las ciudades operaron como centros de acopio y distribución, tanto de los productos de exportación como de productos importados. Los puertos, a su vez, despachaban todas las exportaciones y recibían las importaciones. Debido a la naturaleza de esta geografía, se privilegiaron las conexiones entre los centros urbanos y los puertos para agilizar el flujo de bienes, razón por la cual los ejes de los árabes conectaron los centros de consumo y sus zonas de producción con los puertos, pero no se enlazaron entre ellos, pues el comercio interno no era el corazón de sus operaciones.

EMPRESA Y FAMILIA, UN PROYECTO COMÚN

Para establecer conexiones eficientes entre los puertos, las ciudades y las poblaciones productoras, los árabes adoptaron un sistema empresarial común en Colombia a principios de siglo xx, la empresa familiar, que nació con el auge tabacalero de mediados del siglo xix y se afianzó con la bonanza cafetera. Este modelo consistía en la conformación de negocios comerciales o industriales a partir de unidades familiares (Palacios, 2002, pp. 307-370; Vilorio, 2014, pp. 2-49). El sistema tenía dos características: conformaba sociedades en los centros urbanos y sucursales en las poblaciones vecinas, y se basaba en relaciones de parentesco. Los árabes solían crear empresas entre hermanos, primos o conocidos y establecían la sede central de sus operaciones en ciudades con vías de acceso a los ríos. Allí administraban las importaciones y las exportaciones, y cuando crecían los negocios fundaban sucursales en las poblaciones aledañas, administradas por familiares y paisanos, de donde se obtenían bienes exportables a cambio de manufacturas importadas.

La relación que existió entre las economías de exportación y el sistema empresarial determinó dónde fueron establecidas las sucursales. Algunos árabes en Buenaventura, como José Juri y José Cobo tuvieron sucursales en Istmina, Condoto y Tadó, donde intercambiaban mercancías por balata, caucho, tagua, oro y platino. Los que se radicaron en Bucaramanga, como los hermanos Chedraui, Chalela o Barbur, establecieron sucursales en Málaga, San Gil y Socorro, donde conseguían sombreros y manufacturas, y en Rionegro, donde compraban café. Algunos árabes en Cúcuta, como Abraham & Cía. y Jorge Cristo, también abrieron sucursales, pero en Barranquilla y Bucaramanga, para exportar café y cueros que compraban en Cúcuta y Bucaramanga. Otros,

¹¹ Notaría de Buenaventura. 5, 1922.

radicados en Cali, como Kiuhan Hermanos y Edmond Zaccour, fundaron sucursales en Armenia y Pereira, donde comerciaban con café. Algunos pioneros en Girardot y Honda, como Aljure Hermanos y Nayim & Salim, establecieron sucursales en Bogotá, donde compraban café, oro y plata en polvo (*El Relator*, 1918; Goenaga, 1923, p. 153; *El Diario*, 1932; *El Porvenir*, 1902-1903; Parga, 1916, p. 32).

Las empresas familiares facilitaban un apropiado funcionamiento y la eficiente distribución geográfica de este modelo de sucursales. Como las empresas utilizaban los miembros de las familias como fuerza laboral, abarataban los costos administrativos. El socio principal se encargaba de administrar la sede central, mientras que sus hermanos menores o primos administraban las sucursales. El modelo era eficiente, pues permitía mantener un amplio rango comercial sin tener que pagar sueldos a administradores externos. Se acordaba un estipendio para cada socio y un porcentaje de las ganancias, por lo que la totalidad de las utilidades permanecían en el círculo familiar. Adicionalmente, el modelo ayudó en gran medida a los árabes a ampliar su rango de acción en una geografía quebrada con sistemas de transporte poco eficientes. Las empresas familiares permitían que cada socio estuviera en un punto geográfico distinto tiempo completo, sin tener que desplazarse frecuentemente a otros lugares, lo que optimizaba y abarataba la operación.

En esta ampliación de rango comercial era fundamental la confianza entre los socios, por lo que la empresa familiar representaba un excelente modelo. Fundar una sucursal implicaba la inversión de capital, inmuebles y mercancías, que quedaban en manos del administrador, quien enviaba un informe mensual con el dinero de las ganancias a la sede principal. Sin embargo, a principios del siglo las comunicaciones no eran instantáneas y el riesgo de desfalcos estaba siempre latente. Ese problema se sobrellevaba cuando los socios eran familiares, y en el caso de socios inmigrantes el factor de la confianza se afianzaba, pues la supervivencia económica de los socios, sobre todo de los más jóvenes en las sucursales, dependía de sus vínculos comerciales con sus familiares.

El modelo empresarial posibilitó que muchas de las grandes firmas, como la de los hermanos Meluk, Malluk y los Rumié en Cartagena, establecieran sucursales en Estados Unidos y Europa, administradas por parientes (Martínez, 1926, p. 71; Posada, 1918, p. 593). Esas sucursales se encargaban de conseguir mercancías para exportar a Colombia y recibir el café, el oro y el platino que se exportaba desde el país, asegurando los capitales para las importaciones. Estas redes internacionales ayudaban a establecer relaciones comerciales con otros árabes, de otras familias en el exterior, quienes enviaban mercancías a sus socios en los puertos colombianos (*ABC*, agosto de 1919).

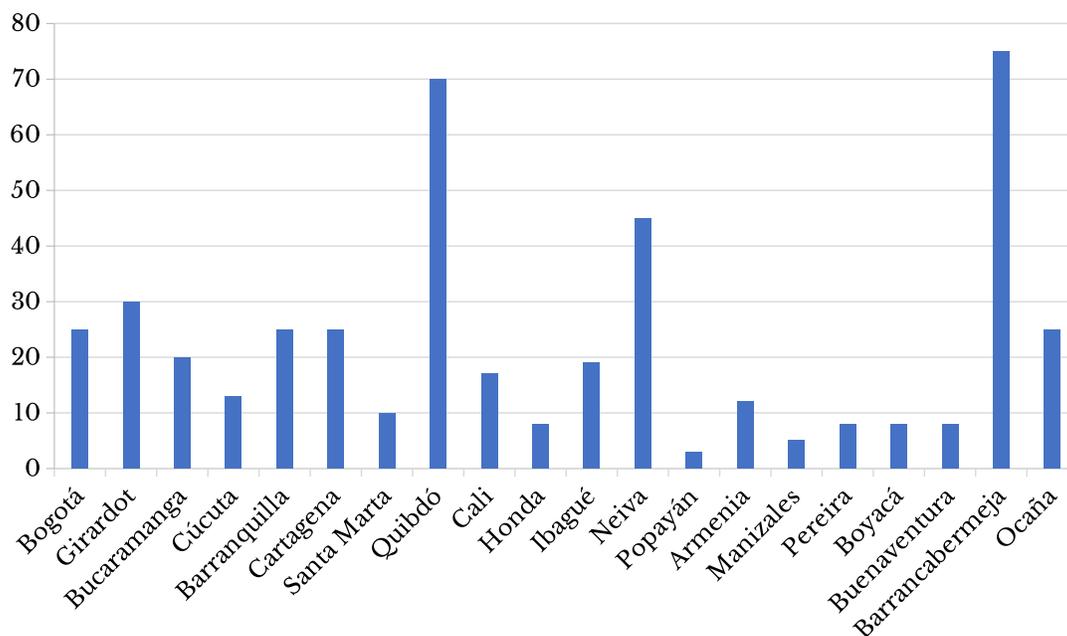
Esto no quiere decir que todos los vínculos comerciales de los árabes estuvieran basados en relaciones de parentesco, pues era fundamental comerciar con mercaderes locales para la importación de mercancías y su distribución. Muchos árabes introducían sus mercancías a través de créditos concedidos por comerciantes en el exterior y por importadores en Cartagena como G. Amsinck & Cía. y Rafael del Castillo, respectivamente.¹² Además, los árabes interactuaban constantemente con medianos y pequeños comerciantes locales, a los cuales les vendían mercancías para que las distribuyeran en los centros urbanos y en poblaciones rurales en donde los árabes no tenían alcance directo.¹³

¹² Manifiestos de importación, caja 37, 41, 44, 46, Archivo Anexo II, AGN; Libros contables de Rafael del Castillo & Co. (1861, vol. 11, años 1903-1905).

¹³ Para el caso de Chocó véanse, por ejemplo, Notaría de Quibdó, Escrituras 122 de 1931, y 10 de 1935.

Mediante el modelo empresarial, los árabes lograron conformar, en promedio, 23 % de los comerciantes minoristas en Colombia en 1930. La gráfica 4 muestra una aproximación de ese porcentaje en las principales ciudades, estimación que se basa en los datos publicados en directorios comerciales nacionales a lo largo de la década de 1920. Si los datos son precisos, indicarían que los siriolibaneses representaron casi un cuarto de los pequeños comerciantes en Colombia, y las redes comerciales que establecieron a través de su modelo empresarial fueron determinantes para alcanzar dicha participación. En Bogotá, Girardot, Neiva, Bucaramanga, Cali, Ibagué, Ocaña y la Costa Atlántica, los árabes representaban entre 18 y 23 % de los comerciantes, pues en esas poblaciones lograron consolidar fuertes vínculos comerciales entre los puertos, los centros urbanos y las zonas de producción a través de sus redes de parentesco. Por su parte, en Boyacá y el Cauca, donde solo operaban algunos árabes poco conectados con los puertos y con las economías de exportación, estos inmigrantes tuvieron menos participación comercial.

Gráfica 4. Participación de árabes en el comercio local de las diferentes ciudades de Colombia (en porcentajes)



Fuentes: elaboración propia con base en Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores (1920, pp. 7-225); Colombia. Ministerio de Industrias (1930, pp. 11-355); Sociedad de mejoras públicas de Barranquilla (1928); Cámara de Comercio de Bogotá (1938, pp. 139-146); autor desconocido (1921, pp. 3-78).

El modelo empresarial de sucursales basadas en parentesco fue doblemente beneficioso para los árabes en su condición de migrantes, pues además de permitirles consolidar un amplio rango de acción, permitió usar las empresas como plataformas de apoyo a los paisanos que iban llegando al país. Muchos árabes migraron invitados por algún familiar, y al llegar eran incluidos en las empresas ya consolidadas como empleados de almacén, administradores de sucursal o se les fiaban mercancías para su venta ambulante. Una vez que conseguían algún capital, establecían su propio

almacén y mandaban traer a sus familiares y amigos, reproduciendo el modelo de apoyo mutuo e integración económica y fortaleciendo la presencia comercial de los árabes en todo el país como comunidad comercial.

Esto es importante porque eso no sucedió en Colombia con ningún otro grupo migratorio, salvo con los judíos que llegaron en la década de 1930 huyendo de la guerra. Pese a que los europeos conformaron poco más de 50 % de los extranjeros en el país, nunca consolidaron una comunidad extranjera en Colombia, con relaciones étnicas, sociales y económicas como aquellas que conformaron los árabes, pese a que sólo representaron 8 % de los extranjeros. Los árabes establecieron clubes sociales, como la Unión Siriolibanesa en Cali, fundada en 1935, en donde solían discutir los asuntos políticos de sus países, preparaban sus comidas típicas y jugaban *tauli*. Muchas de las relaciones personales forjadas en esos escenarios eran también relaciones comerciales que los árabes establecieron desde su llegada (Vargas y Suaza, 2007; Fayad, 2000; Hakim, 1993, pp. 91-111; 145-162; 203-244; 397-435; Di Ricco, 2014, pp. 216-220).

CONCLUSIONES

Los árabes no arribaron a Colombia sólo por error, o porque el barco en el que iban hacia Estados Unidos y Argentina los abandonara en Barranquilla, sino porque el país también resultó atractivo para los migrantes. Muchos llegaron atraídos por la expansión comercial que generaron las economías de exportación. Dicho factor constituyó la columna vertebral de su migración a Colombia, pues este influenció el flujo de llegada, sus patrones de dispersión y el modelo empresarial con el que operaron. Es verdad que a Colombia no vinieron grandes cantidades de migrantes porque el desarrollo económico del país no resultaba suficientemente atractivo, al menos comparado con el de Argentina o Brasil, que atrajeron migrantes por millones. Sin embargo, como otras en el continente, la economía colombiana también se expandió y, aunque su crecimiento fue modesto, permitió que el país resultara ser una potencial fuente de riqueza para los inmigrantes que vinieron y se quedaron.

La migración de los árabes a Colombia sugiere que, cuando la economía consolidó su conexión con los mercados internacionales, se generaron enormes oportunidades de participación comercial que un país agrario y rural, con un mercado interno poco desarrollado y con pésimas vías de acceso, no tenía los recursos humanos para aprovechar completamente. Los árabes se insertaron rápidamente en las dinámicas económicas y comerciales que la expansión comercial ofrecía, y mediante su modelo empresarial familiar fueron capaces de sobrellevar los desafíos comerciales que imponía la escasa infraestructura de transportes y la quebrada geografía nacional. En esa geografía, de inmensas montañas, húmedas selvas, torrenciales ríos e intransitables caminos de herradura, los árabes ayudaron a construir un espacio comercial que consolidó finalmente la conexión de Colombia con los mercados internacionales vía las exportaciones. Esta nueva geografía no sólo sirvió para exportar café. Por ella circularon cientos de toneladas de productos importados que fortalecieron el papel de Colombia como una nación consumidora de las manufacturas extranjeras, marcando el inicio de la conformación de un mercado de consumo masivo que terminó por consolidarse hasta después de 1950. Los árabes, por lo tanto, fueron actores centrales en ese proceso de expansión comercial en la Colombia de principios del siglo xx.

LISTA DE REFERENCIAS

- Akmir, A. (1991). La inserción de los inmigrantes árabes en Argentina (1880-1980): implicaciones sociales. *Anaquel de Estudios Árabes*, 2, 237-237. <https://revistas.ucm.es/index.php/ANQE/article/view/ANQE9191110237A>
- Akmir, A. (2009). Introducción. En *Los árabes en América Latina: historia de una emigración* (pp. 1-60). Siglo XXI (Biblioteca de la Casa Árabe).
- Alarcón, B. y Segura, Á. A. (2014). Presencia árabe en Neiva. *Entornos*, 27, 101. <https://doi.org/10.25054/01247905.514>
- Alfaro, T. (1998). The historiography of Arab immigration to Argentina: The intersection of the imaginary and the real country. En I. Klich y J. Lesser (eds.), *Arab and Jewish immigrants in Latin America: images and realities* (pp. 272-296). Routledge.
- Argentina. Dirección General de Estadística de la Nación. (1923). *Análisis del comercio exterior argentino en los años 1910 a 1922*. Litografía, Imprenta y Encuadernación de G. Kraft.
- Arias, R. (2010). *Historia de Colombia contemporánea (1920-2010)*. Universidad de los Andes.
- Anónimo. (1921). *Directorio comercial, industrial y profesional de Bogotá*.
- Behaine, G. (1980). Anotaciones sobre inmigraciones libanesas a Colombia. *Revista Javeriana*, 467, 143-151.
- Bejarano, J. (2007). El despegue cafetero. En J. A. Ocampo (ed.), *Historia económica de Colombia* (pp. 195-227). Planeta.
- Bell, P. L. (1921). *Colombia. A commercial and industrial handbook*. Government Printing Office.
- Berry, B. y Parr, J. (1988). *Market centers and retail location: Theory and applications*. Prentice Hall.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (1938). *Directorio comercial e industrial de Bogotá*. Minerva.
- Colombia. Contraloría General (1940). *Anales de economía y estadística* (vol. 2). Imprenta Nacional.
- Colombia. Contraloría General (1942). *Censo general de la población, 1938*. Imprenta Nacional.
- Colombia. Gobierno (1915). *Comercio exterior, 1914*. Imprenta Nacional.
- Colombia. Ministerio de Industrias (1930). *Directorio Comercial e Industrial del País*. Imprenta Nacional.
- Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores (1920). *Directorio Comercial e Industrial*. Imprenta Nacional.
- Davis-Amaya, E. (2014). *The construction of identity and community. Performing ethnicity: Who are the Colombian-Lebanese?* [Doctoral]. University of Southampton.
- Di Ricco, M. (2014). Filling the gap: The Colombo Arabs emergence as political actors in Barranquilla and the Caribbean region. *Revista de Derecho*, 41, 211-241. <https://manglar.uninorte.edu.co/handle/10584/6137>
- Eder, J. (1913). *Colombia*. Adelphi Terrace.
- Espinel, G. y Mojica, E. (2020). Una aproximación histórica a la migración de sirios, libaneses y palestinos en Norte de Santander. En F. Aliaga y Á. Flórez (eds.), *Dimensiones de la migración en Colombia* (pp. 325-351). Universidad Santo Tomás.
- Euraque, D. (2009). Los árabes de Honduras: entre la inmigración, la acumulación y la política. En K. Hauser y D. Gil (eds.), *Contribuciones árabes a las identidades iberoamericanas* (pp. 115-154). Casa Árabe-IEAM.
- Euraque, D. A. (1997). The Arab-Jewish economic presence in San Pedro Sula, the industrial capital of Honduras: Formative years, 1880s-1930s. *Immigrants & Minorities*, 16(1-2), 94-124. <https://doi.org/10.1080/02619288.1997.9974905>

- Fawcett, L. F. (1991). *Libaneses, palestinos y sirios en Colombia*. Universidad del Norte.
- Fawcett, L. y Posada, E. (1992). En la tierra de las oportunidades: los sirios-libaneses en Colombia. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 29(29), 3-21.
- Fawcett, L. y Posada, E. (1997). Arabs and Jews in the development of the Colombian Caribbean, 1850-1950. *Immigrants & Minorities*, 16(1-2), 57-79.
- Fayad, L. (2000). *La caída de los puntos cardinales*. Planeta Colombiana.
- Foroohar, M. (2011). Palestinians in Central America: From temporary emigrants to a permanent diaspora. *Journal of Palestine Studies*, 40(3), 6-22. <https://doi.org/10.1525/jps.2011.XL.3.6>
- Gayle, B. (1997). Between privilege and opprobrium: The Arabs and Jews in Haiti. *Immigrants & Minorities*, 16(1-2), 80-93. <https://doi.org/10.1080/02619288.1997.9974904>
- Gereda, J. (2002). *Las familias del antiguo continente radicadas en Arauca*. Ministerio de Cultura.
- Glade, W. (1991). *América Latina y la economía internacional, 1870-1914* (L. Bethell, ed.). Crítica.
- Goenaga, M. (ed.) (1923). *Acción costeña. Directorio de las actividades de la Costa Atlántica*. Tipografía Goenaga.
- González, L. (1997). Sirio-libaneses en el Chocó, cien años de presencia económica y cultural. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 34(44), 72-103.
- Haddad, G. (1950). *Fifty years of modern Syria and Lebanon*. Dar-al-Hayat.
- Hakim, E. (1993). *El murmullo de los cedros*. Autor.
- Hitti, P. K. (2005). *The Syrians in America: With an introduction by Talcott Williams*. Gorgias Press. <https://doi.org/10.31826/9781463208080>
- Kabchi, R. (ed.) (1997). *El mundo árabe y América Latina*. UNESCO.
- Klich, I. (1993). Argentine-Ottoman relations and their impact on immigrants from the Middle East: A history of unfulfilled expectations, 1910-1915. *The Americas*, 50(2), 177-205. <https://doi.org/10.2307/1007138>
- Klich, I. (1996). Introduction: "Turco" immigrants in Latin America. *The Americas*, 53(1), 1-14. <https://doi.org/https://doi.org/10.2307/1007471>
- Klich, I. (1997). Arab-Jewish coexistence in the first half of 1900s' Argentina: Overcoming self-imposed amnesia. *Immigrants & Minorities*, 16(1-2), 1-37. <https://doi.org/10.1080/02619288.1997.9974901>
- Klich, I. y Lesser, J. (eds.). (1998). *Arab and Jewish immigrants in Latin America: images and realities*. Routledge.
- Leal, C. (2020). *Paisajes de libertad: el Pacífico colombiano después de la esclavitud*. Universidad de los Andes.
- Lesser, J. (1996). (Re)creating ethnicity: Middle Eastern immigration to Brazil. *The Americas*, 53(1), 45-65. <https://doi.org/10.2307/1007473>
- Martínez, A. (1926). *Colombia Yearbook. 1925-1926*. F. Mayans.
- Martínez, C. R. (2022). *Libaneses: hechos e imaginario de los inmigrantes en México*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Mattar, A. (1945). *Guía social de la colonia de habla árabe en Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela y las Islas Holandesas de Curazao y Aruba*. Empresa Litográfica.
- McGreevey, W. P. (2015). *Historia económica de Colombia, 1845-1930*. Universidad de los Andes.
- Mesa-Bedoya, A. M. (2020). Redes comerciales en la segunda mitad del siglo XIX: comerciantes antioqueños y firmas extranjeras. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 12(24), 109-146. <https://doi.org/10.15446/historelo.v12n24.80270>
- Monsalve, D. (1927). *Colombia cafetera*. Artes Gráficas.

- Montenegro, S. (2009). Panorama sobre la inmigración árabe en Argentina. En A. Akmir (ed.), *Los árabes en América Latina: historia de una emigración* (pp. 61-98). Siglo XXI (Biblioteca de la Casa Árabe).
- Moya, J. (2018). Migration and the historical formation of Latin America in a global perspective. *Sociologías*, 20(49), 24-68. <https://doi.org/10.1590/15174522-02004902>
- Muñoz, C. (ed.). (2011). *Los problemas de la raza en Colombia: más allá del problema racial: el determinismo geográfico y las "dolencias sociales"*. Universidad del Rosario.
- Noufour, H. (2009). Contribuciones argentinoárabes: entre el dato y la imaginación nacionalistas. En K. Hauser y D. Gil (eds.), *Contribuciones árabes a las identidades iberoamericanas* (pp. 115-154). Casa Árabe-IEAM.
- Ocampo, J. A. (2007). *Historia económica de Colombia*. Planeta.
- Ocampo, J. A. (2013). *Colombia y la economía mundial 1830-1910*. Universidad de los Andes.
- Oso, G. (1943). *Guía comercial e industrial de Cundinamarca*. s. e.
- Osterweil, M. J. (1997). The economic and social condition of Jewish and Arab immigrants in Bolivia, 1890-1980. *Immigrants & Minorities*, 16(1-2), 146-166. <https://doi.org/10.1080/02619288.1997.9974907>
- Palacios, M. (2002). *Coffee in Colombia, 1850-1970: An economic, social and political history*. Cambridge University Press.
- Parga. (1916). *Guía del Comercio de Barranquilla*. Tipografía Jiménez.
- Parga, J. (1938). *Directorio de Girardot. Guía del Comercio*. s. e.
- Pastor, C. (2017). *The Mexican Mahjar: Transnational Maronites, Jews, and Arabs under the French mandate*. University of Texas Press.
- Pearson, R. N. (1961). Trade on the río Magdalena. *Revista Geográfica*, 29(55), 21-35.
- Posada, E. (1998). *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*. Banco de la República.
- Posada, J. (1918). *Libro azul de Colombia*. The J. J. Little & Ives Company.
- Quintero, E. (1922). *Guía comercial, geográfica e histórica del Alto y Bajo Sinú*. El Anunciador.
- Rafael del Castillo & Co. (1861). Libros contables de Rafael del Castillo & Co. En *Libros raros y manuscritos*. (Vols. 11, años 1903-1905). Autor: Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Reyes, F. (2023). Un estudio de casos de quiebras de empresas en la primera generación de arabófonos de México y Argentina. *América Latina en la Historia Económica*, 31(1), 1-21. <https://doi.org/10.18232/20073496.1388>
- Rhenals, A. M. (2022). *Más allá de la austeridad. La historia no contada de los sirio-libaneses en Colombia (1880-1930)*. Universidad Industrial de Santander.
- Rhenals, A. M. y Flórez, F. (2008). Entre lo árabe y lo negro: raza e inmigración en Cartagena, 1880-1930. *Sociedad y Economía*, 15, 123-144. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i15.4091>
- Rhenals, A. M. y Flórez, F. J. (2013). Escogiendo entre los extranjeros "indeseables": afro-antillanos, sirio-libaneses, raza e inmigración en Colombia, 1880-1937. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 40(1), 243-271. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=127128090009>
- Rincón, R. (2011). Cable aéreo Gamarra-Ocaña, progreso por las alturas. *Económicas CUC*, 32(1), 295-301. <https://revistascientificas.cuc.edu.co/economicascuc/article/view/1175>
- Romano, H. (1985). *Breve historia del Líbano*. Plaza & Janés.
- Safford, F. y Palacios, M. (2002). *Colombia: fragmented land, divided society*. Oxford University Press.
- Salazar, J. (2013). *Ensayos sobre el desarrollo del transporte de carga en Colombia*. Universidad Externado de Colombia.

- Sejnaui, P. (2018). *Sirio-libaneses en Cali: tejiendo la red. 1902-1982* [Maestría]. Universidad del Valle.
- Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Enrique Rasch Isla.
- Striffler, L. (1923). *El río Sinú*. El Anunciador.
- Truzzi, O. (1995). Inmigrantes y oportunidades en el comercio de São Paulo: el caso de los sirios y libaneses. *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 10(29), 129-148.
- Vargas, Ma. P. (2009). Política y legislación inmigratoria en Colombia: el caso de los árabes. En K. Hauser y D. Gil (eds.), *Contribuciones árabes a las identidades iberoamericanas* (pp. 155-190). Casa Árabe-IEAM.
- Vargas, Ma. P. y Suaza, L. M. (2007). *Los árabes en Colombia: del rechazo a la integración*. Planeta.
- Viloria, J. (2003). *Lorica, una colonia árabe a orillas del Río Sinú*. Banco de la República.
- Viloria, J. (2014). *Empresarios del Caribe colombiano: historia económica y empresarial del Magdalena Grande y del Bajo Magdalena, 1870-1930*. Banco de la República.
- Yidi, D. O. M. (2012). Los árabes en Barranquilla. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 17. <https://doi.org/10.14482/memor.17.909.5>
- Zícari, J., Fornillo, B. y Gamba, M. (2019). El mercado mundial del litio y el eje asiático. Dinámicas comerciales, industriales y tecnológicas (2001-2017). *Polis (Santiago)*, 18(52), 186-203. <https://doi.org/10.32735/S0718-6568/2019-N52-1376>

Archivos

AGN Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia.

Hemerografía

- ABC*, Quibdó, Colombia.
- El Diario*, Pereira, Colombia.
- El Porvenir*, Bogotá, Colombia.
- El Relator*, Cali, Colombia.
- La Tarde*, Popayán, Colombia.
- La Orientación*, Popayán, Colombia.
- Diario del Quindío*, Armenia, Colombia.
- La Fragua*, Armenia, Colombia.
- El Diario*, Pereira, Colombia.
- El Tiempo*, Bogotá, Colombia.
- El Renacimiento*, Ibagué, Colombia.
- El Cronista*, Ibagué, Colombia.
- La Opinión*, Ibagué, Colombia.
- El Debate*, Medellín, Colombia.
- Mining and Scientific Press*, San Francisco, Estados Unidos.