

Ambiente de comercio en Barranquilla: un bosquejo histórico de su desarrollo

Business environment in Barranquilla: a historical outline of its development

Harold Silva Guerra

hsilva@uninorte.edu.co

Profesor investigador de tiempo completo en las áreas de Marketing y Negocios Internacionales de la Escuela de Negocios de la Universidad del Norte (Colombia). Ph.D. en Management, University of St. Gallen (Suiza); Master of Arts in International Business Administration, Bournemouth University (Inglaterra); Máster en Administración de Empresas, Universidad del Norte; Administrador de Empresas de esta misma universidad. Miembro del Grupo de Investigación en Marketing de la Universidad del Norte. Director del Centro de Estrategia y Competitividad. Km 5 vía Puerto Colombia Bloque G piso 4, Barranquilla, Colombia.

Resumen

Sobre la historia de Barranquilla se podrían escribir muchos libros, los contrastes que se aprecian en su vertiginoso desarrollo, la convierten en punto importante de admiración para los historiadores.

Barranquilla ha tenido una importante participación en las exportaciones e importaciones de Colombia y como consecuencia ha jugado un papel decisivo en la economía regional y nacional, a pesar de situaciones adversas que ha debido sortear, como por ejemplo, guerras intestinas, conflictos bélicos mundiales e inadecuados manejos internos, entre otros.

En este artículo intentaremos mostrar cómo se operó el desarrollo, qué circunstancias, empresas y personajes influyeron en la modernización de esta ciudad, ateniéndonos siempre a documentos históricos respaldados por la bibliografía, cuya relación se menciona al final de este escrito, y que, sin lugar a dudas, hace parte de la historia de Barranquilla.

Palabras clave: *Bonanza exportadora, Barranquilla, puerto, inmigrantes, desarrollo empresarial*



Abstract

On the history of Barranquilla could be written many books, the contrasts that are seen in its vertiginous development, make it an important point of admiration for the historians.

Barranquilla has had an important participation in the exports and imports of Colombia and as a consequence has played a decisive role in the regional and national economy, in spite of adverse situations that it has had to overcome, as for example, internal wars, global conflicts and inadequate internal management, among others.

In this article we will try to show how the development took place, what circumstances, companies and characters influenced the modernization of this city, always relying on historical documents backed by the bibliography, whose relationship is mentioned at the end of this writing, and that, without place to doubt, is part of the history of Barranquilla.

Keywords: *Export bonanza, Barranquilla, port, immigrants, business development.*

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de las dificultades que había que enfrentar a falta de una bahía apropiada, la apertura del ferrocarril le dio un enorme impulso al comercio de Barranquilla, el cual creció esta vez a expensas del de Santa Marta. Las exportaciones de Santa Marta comenzaron a caer después de 1871, cuando salieron por este puerto mercancías por valor de US\$4.449.629. Tres años más tarde, las exportaciones de Santa Marta apenas sumaban US\$292.860. Mientras tanto, las exportaciones de Barranquilla, que se embarcaban en Sabanilla - Salgar, se habían multiplicado por cuatro. Las importaciones de Barranquilla recibieron aún un mayor impulso: “el valor de las mercancías que llegaban a Barranquilla pasó de US\$655.731 en 1871 a US\$8.350.000 en 1874” (Posada Carbó, 1987, pp. 20-21).

“Para los años 1872 y 1873, el movimiento portuario de Barranquilla se beneficiaba de la bonanza económica del país. Grandes cantidades de tabaco y quina, que en sus respectivos momentos fueron los productos líderes de las exportaciones colombianas, salían por Barranquilla” (Posada Carbó, 1987, p. 23).

“Entre 1903 a 1906, más de 50% de las exportaciones colombianas (según peso) que salieron por Barraquilla se dirigían hacia Nueva York; seguían en importancia los mercados de Gran Bretaña, Alemania, Francia, y ya en menores proporciones España. Italia, Dinamarca y Cuba” (Posada Carbó, 1987, p. 23).

“En 1903, el 67% del café colombiano que salió por Barraquilla se dirigió a Nueva York, aunque desde este puerto se reembarcaba hacia los mercados europeos. Ya el café empezaba a predominar entre las exportaciones nacionales; la quina había comenzado su ciclo y se seguían exportando por Barranquilla algunas cantidades de tabaco, principalmente a la Gran Bretaña y a Alemania. Las exportaciones de pieles ocupaban un renglón más importante. También salían por Barranquilla dividivi, tagua, caucho y minerales, entre otros. En 1904-05, vapores noruegos transportaron unas 21.000 cabezas de ganado con destino a Cuba” (Posada Carbó, 1987, p. 25).

Barranquilla se había consolidado así como el primer puerto de importación y de exportación del país. A la vuelta del siglo, entraba y salía por Barranquilla el 60% (aproximadamente) del comercio exterior colombiano (Posada Carbó, 1987).

2. METODOLOGIA

En esta investigación se mostrará cómo se manejó el desarrollo de Barranquilla, qué contextos, compañías y personajes influyeron en la modernización de esta ciudad, ajustándonos a documentos históricos respaldados por la bibliografía, se toma como periodo del estudio entre 1870 y 1953, en donde se notó un crecimiento en la población la cual fue abierta a emigrantes nacionales y foráneos, casas comerciales dedicadas a la importación y la generación de empresas locales que conllevo a nuevas fuerzas laborales.

Las gestas más significativas presentadas en esta temporalidad histórica son una investigación historiográfica del desarrollo comercial de Barranquilla y que será un aporte importante para entender y comprender el impulso comercial de esta ciudad.

Este esfuerzo se realizó con una mirada histórica a partir de muchos documentos, autores, entrevistas y eventos que nos han dado a conocer el pasado histórico comercial de la ciudad.

Se seleccionaron, analizaron, e interpretaron hechos que dieron de base a una construcción organizada del contexto internacional de Barranquilla. Es así, como se organizó la construcción secuencial de contenidos y planteamientos de autores estudiosos, y al lado de anotaciones, en una matriz de análisis, categorizando los hechos y generando conceptos. En una segunda instancia se utilizó la interpretación de fuentes fotográficas que generaron constatación de los momentos históricos ilustrados. Las dos fases anteriores, fueron realizadas alrededor de la metodología de análisis documental, resaltando las proposiciones de los autores de la materia y los temas relacionados con el comercio exterior relacionados en la ciudad.

El valor del análisis documental se fortalece cada vez con mayor ímpetu debido a la cantidad de información a la que se acompaña en el presente

tiempo; esta no es similar con los volúmenes documentales que se manejaban en años anteriores (Peña y Pirela, 2007). Por otro lado, Maniez (1993) manifiesta que en cada discurso contenido en alguna fuente documental subyace una información encubierta que merece, para ser investigada, de la capacidad intelectual y sutileza de quien estudia la información.

Es así que Pinto Molina (1992) afirma que el análisis documental es “el complejo de operaciones que afectan al contenido y a la forma de los documentos originales, para transformarlos en otros documentos representativos de aquellos, que facilitan al usuario su identificación precisa, su recuperación y su difusión” (p.89).

Las siguientes son las fuentes y técnicas utilizadas:

- Secundarias: libros de historia, publicidad relacionada con diferentes productos, fondos de prensa escrita, órganos de control de la época, fuentes de internet, autores de libros especializados en la historia comercial de Barranquilla que exponen el impulso comercial de la ciudad.
- Primarias: informes públicos que formaban estadísticas y cifras significativas y archivos históricos con documentos relevantes para el estudio.

3. RESULTADOS

3.1. Empresa y empresarios

Gran parte de este movimiento comercial era manejado por casas comerciales que se establecieron en la ciudad e iban vinculando el desarrollo de Barranquilla a la economía de Colombia. Entre las casas comerciales se relacionan las siguientes: (Posada Carbó, 1987, pp. 25-31).

- *Henríquez y Mathiew*: exportaban tabaco e importaban vinos, drogas, textiles y harina.
- *Julio Dugand*: exportaba cueros e importaba una diversidad de artículos.

- *Fergusson, Noguera y Cía*: fue fundada en Santa Marta en 1855; 40 años más tarde dirigía sus negocios desde Barranquilla, aunque conservaba una agencia en Santa Marta.
- *Evaristo Obregón y Joaquín de Mier*
- *Alejandro A. Correa y Cía*: tenía agencia en Mompox y Magangué.
- *Aeppli, Eberbach y Cía*: importadores y exportadores, distribuían máquinas de coser *Singer* en las poblaciones de Bolívar, Magdalena y Santander, donde a su vez se abastecían de tabaco, café, cueros y algodón.
- *Roberto Baloco*: comerciaba con artículos de fantasía en Barranquilla y Sincelejo.
- *Geiseken, Held y Cía*: abrieron una agencia en El Carmen, donde, además, estableció residencia uno de sus socios. Esta casa comercial negociaba con café, algodón, sal y ganado, poseía una empresa de navegación y era concesionaria de la Lotería de Bolívar. Uno de los grandes almacenes barranquilleros ubicado entre las calles de San Roque y del Comercio; el edificio se dividía en varios salones donde se encontraban unos potentes armarios que hacían las veces de departamentos: telas blancas, ferretería, loza y cristalería, y hasta departamento de Curarina.
 - *Esteban Márquez*: fundó el Banco de Barranquilla, el que fue por muchos años de gran servicio para el comercio de la ciudad: compraba y vendía letras de cambio, monedas de oro y plata y ofrecía otros servicios bancarios.
 - *Baena Hermanos*: importadores y comisionistas, anunciaban en su almacén de la Plaza de San Nicolás: “English spoken, on parle francais, si parla italiano”. La variedad y el origen de los artículos que se vendían eran ciertamente cosmopolitas.
 - *El Bazar Parisiense*: establecido en 1887, ofrecía como especialidad: “todos los artículos de la industria parisienne, importaba además una multitud de artículos de todos los centros industriales de Europa”.

- *O. Berne y Cía*: importaba mercancías inglesas, alemanas, españolas y americanas, y sus especialidades eran: “quincalla, ferretería, herramientas, objetos para uso de buques de vela y vapor, licores, conservas, útiles de escritorio, artículos de fantasía”.
- Al lado de los importadores y exportadores, o en combinación con estas actividades, estaban los comisionistas y agentes de casas nacionales y extranjeras, encargados de darle el curso al trámite de las mercancías de paso por Barranquilla: pago de los derechos de aduana y de los costos de embarque, desembarque y transporte de las mismas.
- En medio del trajinar de la época, algunos comerciantes se volvieron banqueros, otros intentaron integrar sus intereses mercantiles al de las compañías navieras, y muchos comenzaron a reinvertir sus utilidades en un incipiente sector industrial. Las fábricas de jabones parecen haber sido pioneras de la industria barranquillera.
- En la década de 1880, los comerciantes Francisco J. Palacio, C. Mayans, Rafael Salcedo, José L. Infante, y Ricardo Arjona fundaron fábricas de jabones, cuya fábrica, “La Cubana”, producía unas 300.000 barras mensuales de jabón que se vendían también en otros pueblos de la Costa.
- *Talabartería La Chiquinquirá*: fundada en 1885 por el comerciante Joaquín Lascano, donde se producían correas para máquinas de vapor, cabezadas, riendas y gruperas.
- *El Morro*: curtiembre fundada por Correa, Heilbron y Cía.

“Un elemento a tener en cuenta es la calidad y composición del empresariado barranquillero, caracterizado por una mayor “familiaridad” con lo extranjero, debido a la posición geográfica de la ciudad y al alto número de inmigrantes extranjeros en ella establecidos, y que le configuró una mentalidad pragmática inclinada más a ver lo externo que lo interno, lo foráneo más que lo nativo, descuidando la inserción de la economía barranquillera en la región y viceversa” (Solano y Conde, 1993, pp. 165-166).

“Un elemento final puede estar referido a la característica de plaza mercantil mantenida siempre por Barranquilla y que quizás no ha perdido. Razón por la cual muchos inmigrantes extranjeros o nacionales escogían la ciudad costera para sus primeros negocios y luego regresaban a sus lugares de origen para desarrollar empresas de riesgo. Este elemento está muy vinculado con la ausencia de una élite local que liderara el desarrollo económico con políticas definidas alrededor de proyectos educativos y una cierta ética del trabajo” (Solano y Conde, 1993, p. 166).

En la tabla 1 se pueden observar las novedades fabriles que se crearon durante el primer decenio del siglo XX y que lograron sobrevivir a la Guerra de los Mil Días (Solano y Conde, 1993, pp. 67-68).

Tabla 1. Establecimientos fabriles y talleres existentes en Barranquilla durante el primer decenio del siglo XX

Establecimiento	Propietarios
Jabonería La Cubana	Ricardo Arjona Sardá
Jabonería y perfumería La Costeña	Andrés Obregón Arjona
Jabonería la Cienaguera	Quesada y Cía.
Jabonería La Americana	Julius Freund
Jabonería La Dominicana	Jacob Senior
Fábrica de cervezas y hielo Bolívar	The Walters Brewing and Ice Making Company
Molino de trigo La Nevada	Urueta y Salcedo
Molino de trigo El Caribe	Diego A. y José de Castro y Rada
Molienda de granos	Enrique Pinedo y Cía
Fábrica de pastas alimenticias	Vital Rosanía
Fábrica de pastas alimenticias	Dolores de Vives
Fábrica de pastas alimenticias	Carmen González de Carbonell
Fábrica de tejidos de punto	Arturo A. Aycardi y Cía
Fábrica alemana de mosaicos y ladrillos sílico-calcáreos	Aepli y Cía. & Waksmuth & Koggman
Fábrica de velas esteáricas y de jabones La Luz X	Empresa Hanseática
Fábrica de puntillas Colombia industrial	Juan de Medina y Suárez
Fábrica de baúles Nacional	Héctor de Castro y Rada

Continúa...

Establecimiento	Propietarios
Fábrica de baúles	Joaquín Ferrans
Fábrica de zapatos La Mejor	Miguel del Gallego
Fábrica de zapatos	Nemesio Prieto
Fábrica de cigarrillos	Ricardo Arjona Sardá
Fábrica de cigarrillos	Julio E. Gerlein
Fábrica de cigarrillos	E. Capmartín
Fábrica de muebles	Badenes y Donderis
Fábrica La industria	Hermanos Salzedo Ramón
Curtiembres Chiquinquirá	Joaquín María Lascano
Curtiembre El Morro	Correa-Heilbron y Cía
Desmontadora Veranillo	Federico Pérez Rosa
Fábrica de jabones La Hispanoamericana	Juan de Medina y Suárez
Fábrica de calzado El Zapato de Oro	Luis María Salas

Fuente: Castro (1913, p. 39) y Rasch (1910)

3.2. Auge de su puerto y crecimiento de la ciudad

“Para los años 40, el puerto marítimo de Barranquilla era el único que permitía y permite la conexión directa con el transporte fluvial, y como el río era la única vía de penetración al interior del país, casi todas las importaciones se hacían forzosamente por esta ciudad. Los grandes centros importadores del occidente colombiano tenían que introducir la mercancía por Barranquilla y el puerto se convirtió en la vía más expedita, por hallarse al lado del mar y a la orilla misma de río Magdalena” (Sojo, 1955, p. 113).

En 1887, una empresa inglesa, la “Barranquilla Railway and Pier Company”, adquirió la línea entre Barranquilla y Salgar, y logró prolongarla durante el siguiente año hasta un nuevo puerto sobre la bahía de Sabanilla, Puerto Colombia. En 1893 quedó terminado un muelle metálico de 1.200 metros que permitió abandonar el anticuado sistema de remolcadores y planchones y facilitó a los barcos de gran calado descargar directamente en la vía férrea. Esto trajo por resultado una utilización mucho mayor del ferrocarril. A partir de este momento el comercio por Barranquilla aumentó en forma impresionante. La gran mayoría de las exportaciones de café, una joven industria en pleno desarrollo, se hacían por Barranquilla y la bahía de Sabanilla (Nichols, 1973, pp. 183-184).



Fuente: <http://publitag.blogspot.com/2013/05/el-centenario-de-la-cerveza-aguila-una.html>

**Figura 1. Cervecías Barranquilla y Bolívar
S.A (Hoy Cervecería Águila)**

“A mediados de la década de 1890, los ingresos aduaneros promediaban aproximadamente seis millones de pesos anuales, en comparación con la mitad de esa cifra para la década anterior. El volumen comercial y los ingresos de la aduana de Barranquilla, eran dos o tres veces mayores que los de Cartagena y más de cien veces superiores a los de Santa Marta, mientras que las cifras para la población, aunque no de fuentes oficiales, parecen indicar un crecimiento muy rápido durante las últimas décadas del siglo” (Nichols, 1973, pp. 183-184).

“Para 1881-1882, la cifra que hemos mencionado, de aproximadamente 17.000 habitantes, parece ser bastante exacta. Varios funcionarios públicos y escritores sostienen que la cifra para mediados de la siguiente década sería alrededor de 25.000 habitantes, aunque hay quienes dicen que la población en 1896 se situaba alrededor de 40 a 45.000 habitantes y un despacho consular de 1900 le da a Barranquilla una población de 40.000” (Nichols, 1973, pp. 183-184).

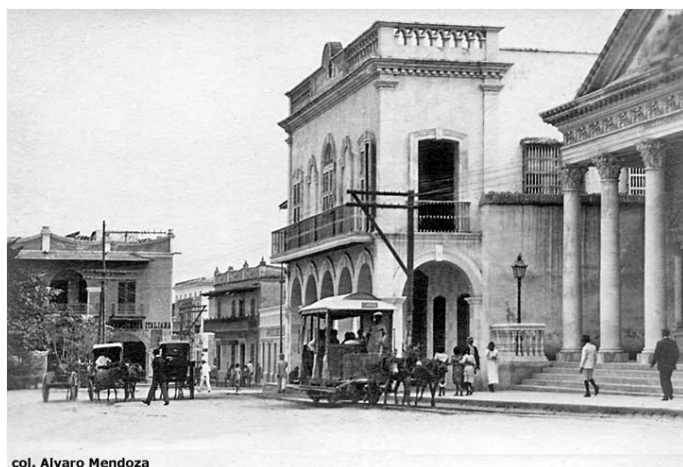
La cifra del censo de 1905 es de 40.115, cuando Santa Marta y Cartagena solo tenían 9.568 y 14.000, respectivamente, claro indicio del rápido crecimiento de la ciudad. Hacia finales de la década de 1880 y durante todos los años siguientes, Barranquilla había adquirido un aspecto de auténtica ciu-

dad. Un residente, antiguo cónsul de los Estados Unidos, escribía en 1891: “Creemos [...] que ninguna otra ciudad en toda Suramérica haya tenido un crecimiento tan notorio como la nuestra” (Nichols, 1973, pp. 183-184).

En proporción con el progreso de la ciudad y su auge económico, el 28 de junio de 1905 se crea la Cámara de Comercio de Barranquilla.

“En realidad, se consideraba a Barranquilla en esos años como la segunda ciudad de Colombia, con tres bancos, cinco hoteles, un hospital, tres diarios, seis escuelas públicas y cuatro privadas, una planta de hielo, una fundición, cuatro talleres de maquinaria y fábricas de ladrillo, calzado y cal, así como curtiembres y plantas de jabón. Tenía la ciudad un nuevo acueducto que la abastecía de agua, verdadero adelanto respecto al servicio de distribución de agua a lomo de mula, tranvías de seis coches con cupo para doce pasajeros, tirados por cuarenta y dos magníficos ejemplares de mulas, taxis tirados por caballos y servicios telefónicos y telegráficos” (Nichols, 1973, pp. 183-184).

“Barranquilla es, en fin, una ciudad cosmopolita de entero manifiesto, que está llamada a un resplandeciente porvenir el día en que Colombia, al amparo de la defensa protectora de la paz, ocupe el puesto que por su posición y sus riquezas le concierne en el rol de los estados civilizados” (Martínez Aparicio y Niebles, 1892; Márquez, 1913, p. 1).



Fuente: <http://www.tramz.com/co/ba/ba.html>

Figura 2. Tranvía de Barranquilla 1903

Las calles, aunque todavía sin pavimento, eran más amplias y parejas, y cada día se demolían las construcciones de paja para ser reemplazadas por edificios de mampostería. William Scruggs, ministro de los Estados Unidos en Bogotá, hacía una comparación entre la Barranquilla de 1899 y la de 1873 en los siguientes términos: “sus calles son más limpias, sus gentes mejor vestidas, la vida en sociedad más sofisticada y las normas de conducta en público más aceptables. En resumen, puede uno pensar en sitios mucho

menos agradables para vivir, no solamente en la América Central tropical, sino también en los Estados Unidos” (Nichols, 1973, pp. 183-184). Pero desafortunadamente, Barranquilla, al igual que el resto de la nación, se encontraba en vísperas de los horrores de la Guerra de los Mil Días.

“Antes de finalizar el siglo XIX, Barranquilla era, sin lugar a dudas, el puerto principal de Colombia, posición lograda en el transcurso de unas pocas décadas, durante las cuales pasó de ser un pequeño e insignificante pueblo a orillas de un río a su posición actual. No parece que en este proceso hayan influido grandemente factores de tipo político. Distintas facciones surgieron y murieron, lo mismo que varios movimientos revolucionarios, pero el crecimiento constante de Barranquilla no se vio mayormente afectado” (Nichols, 1973, p. 184).

“La construcción del ferrocarril fue una de las causas principales de este desarrollo, aunque hay que recordar que Cartagena también fue unida al río por una línea férrea en 1894. Barranquilla había comenzado a crecer en forma notoria a partir de 1850, aún antes del comienzo del ferrocarril, y este desarrollo continuó a paso acelerado en el siglo XX, después de que la línea férrea había dejado de prestar servicio. La pieza principal del sistema colombiano de comunicaciones era el río Magdalena y ni Cartagena ni Santa Marta estaban situadas cerca de la desembocadura de esta gran arteria. Solo lo estaba Barranquilla, que se convirtió de esta manera en el mayor puerto del norte de Suramérica” (Nichols, 1973, p. 184).

La población de Barranquilla en 1912 se situaba en 48.907 habitantes y en 1918 en 64.543, y el crecimiento en comercio exterior también había sido notorio durante esta década. Si bien los cambios en su aspecto físico no fueron tan patentes como en la siguiente década, las alteraciones que sufrió en otros campos sí lo fueron; Barranquilla tenía varios bancos recién inaugurados, teatros nuevos y lo más importante de todo, una compañía recién fundada para realizar la apertura de Bocas de Ceniza y construir un puerto marítimo en Barranquilla; sobre la primera de estas obras (Nichols, 1973).



Fuente: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-88862013000100014&lng=es&nrm=iso&tlng=es

**Figura 3. Una calle comercial en el centro de la ciudad
(foto de Erwin Heumann entre los años 1928 y 1939)**

La segunda década del siglo fue de singular importancia para Barranquilla y marcó la época de mayor crecimiento en toda su trayectoria. La población se duplicó, llegando a 139.974 habitantes en 1928 y su comercio exterior, también logró crecer hasta alcanzar cifras más de dos veces superiores a las anteriores. Los colombianos abrigaban la esperanza de que Barranquilla se constituyera en un puerto netamente colombiano, esperanza basada en el temor al control *yankee*, del tipo que existía en Santa Marta a través de la *United Fruit* o en Cartagena a través de la *Andean Corporation* (Nichols, 1973).

A principios de 1920, varios grandes edificios estaban en obra y la ciudad contaba con tres mil trabajadores industriales. Nuevas fábricas habían sido instaladas, algunas para producción de cigarrillos y otras para la de baúles, vidrio y chocolate. La industria de procesamiento de hilo y telas de algodón había alcanzado una nueva etapa de desarrollo. Durante estos años se estaba instalando una red telefónica. La ciudad contaba con doce escuelas primarias, una normal oficial, tres escuelas parroquiales y tres colegios. Los hoteles, sin embargo, dejaban mucho que desear, la pavimentación de las vías era algo de que se hablaba con insistencia pero que básicamente no existía y el agua era aún sin filtrar (Nichols, 1973).

El crecimiento de Barranquilla durante los años 30 fue también considerable, aunque no comparable al de la década anterior o las décadas de 1940 y 1950. El censo de 1938 le atribuía a Barranquilla 152.348 habitantes, o sea un aumento de 12.374 en solo una década. El comercio de Barranquilla había disminuido durante los años de depresión, para luego llegar a nuevos topes en 1938, año a partir del cual se presentó una disminución leve que coincidió con el comienzo de la guerra en Europa (Nichols, 1973).

En 1925, las empresas públicas de Barranquilla son las primeras en fundarse en el país. La cobertura inicial del acueducto construido en 1929 era de 11.500 casas de 14.000 totales en 1931, y en 1938, de 18.050 viviendas, el 80% contaban con servicio de agua potable, mientras que en Bogotá en ese mismo año la cobertura del acueducto era del 59%, en Medellín del 57,3%, en Cali del 74,8%, en Cartagena del 21,4% y en Santa Marta del 36,2%. En 1927, el servicio de energía eléctrica suministrado por la compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla atendía las necesidades de 10.300 viviendas, equivalentes al 74% del total (Barranquillalind, 2013).

“El problema de Barranquilla, como asegura Theodore E. Nichols, no era tener acceso al río sino cómo llegar al mar. Con la construcción del ferrocarril la ciudad superó momentáneamente el problema y se desentendió de la preocupación por Bocas de Ceniza, la cual había sido desde bien temprano otra alternativa para comunicarla con el mar. Aún con el ferrocarril, los costos y los riesgos seguían siendo relativamente altos, pues las mercancías se despachaban desde el interior por el río en los vapores de donde se desembarcaban para embodegarlas o trasladarlas al ferrocarril; ya en este

iban hasta el puerto marítimo para el embarque final en los grandes barcos, cuando no había inconvenientes” (Zambrano, 1998, p. 36).

“Una de las características distintivas del proceso de industrialización en Colombia, en las primeras etapas, fue su carácter descentralizado. Inicialmente, el liderazgo fabril le perteneció a Medellín, Bogotá y Barranquilla, en ese orden, a las cuales se unió Cali en los años treinta. Durante los años treinta y cuarenta del presente siglo, Medellín era el principal centro industrial. En la posguerra, como se aprecia en la tabla 2, Bogotá ha pasado a ocupar el primer lugar” (Meisel, 1987, pp. 57-61).

“En cuanto a Barranquilla, la ciudad tuvo un vigoroso crecimiento manufacturero a principios de este siglo hasta que, hacia finales de los años treinta, las condiciones que habían estimulado su despegue cambiaron dramáticamente. En el censo industrial de 1945, esta ciudad aún mantenía el tercer lugar en la producción industrial, pero ya para 1953, cuando se realizó el segundo censo industrial, había sido sobrepasada por Cali. Aún peor, entre 1945 y 1953, el empleo industrial barranquillero se mantuvo estancado” (Meisel, 1987, pp. 57-61).

Tabla 2. Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla: participación en el empleo manufacturero nacional, según los censos industriales de 1945, 1967 y 1980 (cifras en porcentajes)

Ciudad	1945	1967	1980
Bogotá	16,5	25,3	29,6
Medellín	21,9	22,8	23,2
Cali	7,1	12,5	11,9
Barranquilla	10,5	8,3	7,8
Subtotal	55,2	68,9	72,9

Fuente: 1945 y 1967: Gilbert, Alan. Industrial location theory: Its relevance to an industrializing nation. En B. S. Hoyle (ed.) (1974), *Spatial aspects of development* (p. 279). Londres: John Wiley Sons.

1980: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane, 1982), *Colombia estadística* (pp. 194-195), Bogotá. (Tomado de Meisel, 1987, p. 57).

“Parte de la explicación del éxito de Barranquilla como puerto en el siglo XIX tiene que ver con el cambio en la composición de las exportaciones colombianas a finales de ese siglo. Durante el período colonial y la primera mitad del siglo XIX, el oro había sido el principal producto de exportación” (Meisel, 1987, pp. 57-61).

Por su alto valor por unidad de peso la proporción entre los costos de transporte y el valor total no es muy elevada. En la era en que en las exportaciones predominaba el oro las dificultades en el acceso al Río Magdalena desde Santa Marta y Cartagena no tenían un efecto drástico sobre el costo total. La ventaja geográfica de Barranquilla se volvió crítica en la segunda mitad del siglo pasado cuando se empezaron a exportar productos agrícolas, en los cuales la razón peso/valor es elevada (Meisel, 1987, pp. 57-61).

Gracias a un ferrocarril y a un muelle, Barranquilla pudo superar las barreras geográficas y convertirse así en el primer puerto marítimo y fluvial del país. *El Promotor o The Shipping List* (en inglés, para los foráneos residentes o viajeros por la ciudad), el *Diario Comercial*, *El Anunciador*, *La Revista Mercantil* fueron entonces sus principales periódicos, cuyos solos nombres denotaban los intereses comerciales que le dieron impulso a la ciudad. Al lado de las tres decenas de casas comerciales y de una multitud de tenderos y mercaderes, fueron gradualmente apareciendo los herreros, plateros, fundidores, latoneros, albañiles, carpinteros, quienes tenían un vocero en *La Voz del Artesano*. Barranquilla comenzaba a ser algo más que un centro comercial de importancia.

“También surgieron periódicos con interés político tales como *La Nación*, *La Verdad*, *La Tribuna* y *La Opinión*. Pronto la ciudad también se convertiría en centro administrativo de su propio departamento. Así comenzaba a enfrentar Barranquilla el nuevo siglo, llena de optimismo progresista; pero con grandes retos, similares a los del ferrocarril y el muelle” (Posada Carbó, 1987, pp. 35-36).



Fuente: <http://www.redalyc.org/pdf/855/85529051016.pdf>

Figura 4. Periódico El Promotor - edición del 12 de enero de 1873

“El cine arribó a la ciudad en la primera década del siglo XX y fue proyectado en los mismos salones que se habían construido para las funciones teatrales o las fiestas. La fotografía era común y existían fotógrafos con salones en funcionamiento desde la década de 1880. Ellos fueron precisamente quienes comenzaron el registro de imágenes de la ciudad desde esa época. También, pioneros inmigrantes instalaron en las décadas anteriores la electricidad, la telegrafía y la telefonía, que ya era de uso corriente durante los años de 1890. La vida nocturna en las calles principales y en los clubes y salones de los hoteles era muy común, propiciada por las condiciones más benignas de clima durante las noches y por la constante llegada de viajeros que querían conocer la vida y costumbres en la ciudad” (Caballero, 2000, p. 98).

Colombia se comenzó a vincular a la economía europea y norteamericana a mediados del siglo XIX a través de las exportaciones de tabaco. Para poder exportar se necesitaban vías de comunicación para llegar a los mercados externos, especialmente Europa (Villalón, 2008).

La salida natural era en ese momento el Mar Caribe y había que buscar la opción más favorable, que en ese momento era el río Magdalena con los vapores que llegaban hasta el puerto fluvial de Barranquilla ubicado a orillas del caño en la actual Calle 30. En un principio, la mercadería era transportada en embarcaciones medianas a través del Canal de la Piña hasta alcanzar la Bahía de Sabanilla, en donde esperaban los barcos para llevar el tabaco hasta Europa. Al no existir otra alternativa, durante dos décadas el comercio de exportaciones e importaciones se hizo a través de la vía Sabanilla, Canal de la Piña, río Magdalena y luego río arriba (Villalón, 2008).

El caserío de Barranquilla aprovechó muy bien esta circunstancia favorable y se convirtió en el centro de comercio más importante de la costa del Mar Caribe. Santa Marta no pudo conectarse al río Magdalena y se estancó en su desarrollo comercial. Cartagena no fue capaz de mantener el Canal del Dique que la comunicaba con el gran río y también se estancó. Las dos ciudades coloniales se estancaron para dar paso al caserío de Barranquilla que experimentó en los años finales del siglo XIX un inusitado crecimiento de su vida económica (Villalón, 2008).

3.3. Influencia de inmigrantes

“El éxito comercial de Barranquilla atrajo una corriente de inmigrantes extranjeros, de personas de otras regiones del país y del resto de la Costa. Esta ciudad fue la única en Colombia, excepto Panamá, que recibió un número elevado de inmigrantes extranjeros en el siglo pasado. Durante ese siglo los alemanes e ingleses tuvieron un papel destacado en la vida económica del puerto. En un censo local levantado en 1875, la ciudad tenía una población de 16.549 personas, de las cuales 307 eran extranjeros. Aunque este número solo representa un 1,9% de la población, los extranjeros tenían una influencia amplia en las actividades locales” (Meisel, 1987, pp. 57-61).

“Por ejemplo, en 1878, de todas las firmas comerciales que pagaban impuestos a la renta 34% de ellas eran propiedad de extranjeros y lo que estas empresas pagaron en impuestos representó el 50% del total. En contraste con otras ciudades de Colombia, en 1893 de los 154 socios del Club Barranquilla 41 (el 26,6% del total) tenían apellidos no hispánicos: estos eran en su mayoría inmigrantes europeos” (Meisel, 1987, pp. 57-61).

“Muestra de ello, por ejemplo, es la urbanización del barrio El Prado que en la década del veinte fue construida por la firma de ingenieros norteamericanos Karl Parrish y Compañía, con anchos bulevares, calles pavimentadas y arborización, lo cual le confirió a la ciudad una fisonomía moderna y singular en Colombia” (Meisel, 1987, pp. 57-61).

“Karl C. Parrish representó un prototipo de negociante extranjero que supo aprovechar hábilmente las oportunidades brindadas por un medio fértil para su labor. Parrish se valió de sus relaciones y de sus conocimientos para traer capital estadounidense a Barranquilla, concretando en la ciudad una alianza compuesta por capitales y capitalistas foráneos, y capitales, empresarios, funcionarios y políticos nacionales, que rindió sus frutos en la modernización y mejoramiento del contexto urbano, dejando, además, beneficios económicos y de otra índole (prestigio, etc.) para mucha gente” (Zambrano, 1998, p. 151).



Fuente: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/abril2009/barranquilla.htm>

Figura 5. Barrio residencial El Prado, postal de 1938

“Desde mediados del siglo XIX empezaron a llegar a Barranquilla un número considerable de familias samarias, cartageneras, ocañeras y de otras regiones del país, así como comerciantes extranjeros, en su mayoría

alemanes, italianos y de las Antillas holandesas. En diez años (entre 1918 y 1928), Barranquilla tuvo un crecimiento acelerado, hasta el punto que duplicó su población en este período; en los otros períodos intercensales hubo incrementos pero no tan significativos como en el primero. En cuanto a la población extranjera, Barranquilla era desde finales del siglo XIX la ciudad colombiana con mayor número de inmigrantes, lo que la convirtió en una ciudad tolerante, cosmopolita, de puertas abiertas para el comerciante o empresario de cualquier procedencia” (Banco de la República, 2000, pp. 9-10).

En una publicación de 1921 se comentaban los esfuerzos para atraer inmigrantes europeos: (Banco de la República, 2000):

“Tanto el Gobierno Nacional como el departamental del Atlántico han dictado disposiciones tendientes a fomentar la inmigración [...] El señor Gobernador se ha dirigido a los Cónsules de España y de Alemania, con el objeto de que hagan conocer las buenas condiciones del territorio y las facilidades que les ofrece el Gobierno”. (pp. 9-10)

Según el censo de 1928, en Barranquilla vivían 4.379 extranjeros (ver tabla 3). En ese año, los cinco países que más residentes aportaban a la población de Barranquilla eran, en orden descendente, España, Italia, Siria, Venezuela y Alemania. Los ciudadanos de esos cinco países sumaban 2.840 personas, y representaban el 65% de los extranjeros de Barranquilla en 1928. De los inmigrantes latinoamericanos, los de la cuenca del Caribe como los venezolanos, cubanos y panameños eran mayoritarios, y sumaban en total 630 personas, esto es, el 14,4% de los extranjeros (Banco de la República, 2000, p. 10).

Tabla 3. Número de extranjeros residentes en Barranquilla, 1928

País de origen	Núm. de residentes	País de origen	Núm. de residentes
Alemania	236	Italia	748
Argentina	16	Japón	13
Austria	25	México	51
Bélgica	3	Panamá	124
Cuba	121	Perú	5
Chile	15	Siria	680
China	192	Suecia	3
Ecuador	18	Suiza	5
España	791	Uruguay	6
Estados Unidos	161	Venezuela	385
Francia	109	Otros países	499
Inglaterra	153	Total	4,379

Fuente: Dirección Municipal de Estadística de Barranquilla (1930, noviembre). Ciudad de Barranquilla. Boletín Municipal de Estadística, (1), 14. (Banco de la República, 2000, p. 11).

3.4. Desarrollo empresarial

En las primeras décadas del siglo XX se inauguraron grandes negocios de impacto regional y nacional como la Fábrica de Tejidos Obregón en 1909, Cervecería de Barranquilla en 1913, Banco Dugand en 1917, empresa de aviación Scadta en 1919 y Compañía Urbanizadora El Prado en 1920, para solo citar algunos ejemplos (Banco de la República, 2000, p. 11).

“Entre 1873 y 1925, en Barranquilla se fundaron seis bancos comerciales: el Banco de Barranquilla (1873-1904), Banco Márquez (1883-1893), Banco Americano (1883-1904), Banco Comercial de Barranquilla (1904-1960), Banco de Crédito Mercantil (1914-1925) y Banco Dugand (1917-1925). Cuando en 1923 el Banco de la República abrió su Agencia en Barranquilla, la ciudad contaba con siete bancos comerciales: Bancos Comercial de Barranquilla, Dugand, Crédito Mercantil (estos tres de capital regional), Mercantil Americano, Commercial Bank of Spanish America,

Alemán Antioqueño y Royal Bank of Canada; el Banco de Colombia inició operaciones en 1924” (Banco de la República, 2000, pp. 12-13).



Fuente: http://aplicaciones.virtual.unal.edu.co/blogs/hacolombia/files/2011/09/215_pag124.jpg

Foto del libro "Excursiones Presidenciales", P. A. Pedraza, 1908.

**Figura 6. Banco Comercial de Barranquilla
(Construido hacia 1905, era el edificio más destacado
de Barranquilla al comenzar el siglo XX)**

Según el informe de la Comisión de Industrias, las cinco causas principales de la recesión económica de Barranquilla durante 1924, eran las siguientes: i) la crisis económica mundial; ii) las pérdidas que sufrió el comercio local durante la recesión de 1920, que todavía cuatro años después seguía afectando la actividad comercial; iii) el deficiente sistema bancario local; iv) los altos costos laborales; y v) la desidia de la clase dirigente (Banco de la República, 2000).

A finales de los años cuarenta continuaba la expansión industrial de Barranquilla con nuevas factorías: en 1948 se constituyeron en total 29 sociedades industriales, y en 1949 entró en operación una de las principales industrias de la ciudad y del país, Cementos del Caribe: “Como hecho fastuoso, anotamos la inauguración el 26 de marzo, de la gran fábrica Cementos del Caribe S. A., industria que viene a llenar un gran vacío y que traerá positivos beneficios a la economía nacional” (Banco de la República, 2000, p. 23).



Fuente: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/abril2009/barranquilla.htm>

Figura 7. Banco Dugand



Fuente: http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html

Figura 8. Banco de Márquez de Barranquilla
(Billete de un peso emitido en 1905)

“A mediados de 1949, algunos establecimientos industriales y comerciales de Barranquilla suspendieron parcialmente sus actividades, o por falta de insumos para producir o por carencia de mercancía para ofrecer al mercado. La falta de mercancías en el comercio fue producto de la escasez de divisas,

lo que llevó a una baja considerable en las ventas. Así mismo, el movimiento bancario presentó baja general en los depósitos, préstamos concedidos, saldos de cartera y letras de cobro. Para finales de la década del cuarenta la situación económica era desalentadora” (Banco de la República, 2000, p. 23).

“La delicada situación del comercio barranquillero se vio agravada en esta época por el contrabando incontrolado que circulaba por toda la ciudad y el departamento. Se informaba que diariamente llegaban a Barranquilla diversos camiones cargados con mercancías procedentes de la Guajira. Pero el contrabando utilizaba todas las vías posibles, tanto terrestres, marítimas como aéreas: es así como a finales de 1949 se descubrió una pista clandestina de aterrizaje a siete kilómetros de Barranquilla (cerca de Tubará), que utilizaban los contrabandistas para introducir sus mercancías al país” (Banco de la República, 2000, p. 24).

La situación económica de Barranquilla empezó a mejorar en los primeros meses de 1950: la industria manufacturera tuvo un aumento cercano al 15%, la inversión en edificaciones (nuevas y reconstrucciones) creció por encima del 90%, los depósitos bancarios aumentaron el 27%, las importaciones el 17%, mientras las exportaciones disminuyeron en el mismo porcentaje (17%) (Banco de la República, 2000).

Si bien durante la época colonial Barranquilla cumplía funciones de puerto (o al menos de lugar para desembarcar y sacar bienes), solo en el Siglo XIX se desarrolla como tal por su vinculación portuaria con el comercio exterior. Pero la localización privilegiada de la Villa y de la Ciudad, se veía problematizada por un inestable banco de arena en las Bocas de Ceniza, que limitaba e impedía su comunicación directa con el mar mediante embarcaciones de mayor calado que las que circulaban normalmente en la etapa colonial. Por este motivo, Barranquilla utilizó siempre varias poblaciones satélites enclavadas sobre la Bahía de Sabanilla, que le sirvieron como puerto marítimo, comunicándose con ellas a través de caminos, canales y hasta por ferrocarril en el último tercio del XIX y a principios del siglo XX (Zambrano, 1998).

“El río, la localización geográfica, el puerto, el ferrocarril y el muelle se convirtieron en los elementos que avivaron comercialmente a Barranquilla. Para algunos, sin el ferrocarril y el muelle el comercio que transitó

por la ciudad a finales del XIX, se habría desviado hacia otros puertos, con lo cual no hubiera pasado nada en Barranquilla. Pero cabe preguntar si dadas las condiciones geográficas y de transportes del país y la falta de dinero para adelantar planes más ambiciosos en materia de vías de comunicación, las cosas pudieron suceder de modo distinto a como sucedieron. Pero, en fin, estas son meras especulaciones que muy poco agregan a la explicación de lo acontecido en Barranquilla” (Zambrano, 1998, p. 30).

3.5. Bonanza exportadora

El surgimiento de Barranquilla se debe en gran medida a las bonanzas exportadoras que vivió el país desde la segunda mitad del siglo XIX. La ciudad y sus empresarios obtuvieron savia de tales bonanzas. Aquí está una de las principales causas que permiten explicar el fenómeno Barranquilla como puerto y centro comercial durante las últimas décadas del siglo XIX. El café rompió el círculo vicioso de la “producción-especulación” que caracterizó a las anteriores bonanzas, (y a la producción agraria que les servía de base) y facilitó la estabilización de la economía agraria que permitió acelerar las exportaciones. Los ferrocarriles, incluido el de Bolívar, estuvieron al servicio de esta nueva condición que presentó la economía nacional a partir de 1890 (Zambrano, 1998).

Barranquilla fue uno de los lugares del país que más provecho sacó de estas tendencias de la economía nacional. Y más que todos los empresarios que operaron en la localidad, inicialmente en la esfera del comercio. En la ciudad no sucedió lo que en otras regiones, que por el impacto del comercio exterior en vez de disgregar sus formas precapitalistas, las reforzaron, como fue el caso en algunas haciendas. El impacto del comercio exterior aquí operó como un catalizador que aceleró el desarrollo del capitalismo, inicialmente en la esfera de los negocios comerciales, y un poco más tarde, ya en el siglo XX, en el ámbito del llamado capitalismo industrial. En tal sentido, la ciudad supo aprovechar los nuevos patrones que se imponían en el contexto nacional. Si el primer impulso se derivó de su función de puerto, el impulso definitivo provino del comercio (Zambrano, 1998).



Fuente: <http://revistas.elheraldo.co/latitud/pasado-presente-y-futuro-del-edificio-de-la-aduana-132936>

Figura 9. La Aduana tomada en 1923 durante su primer período de esplendor

En los negocios de comercio, comisiones, finanzas y otros es donde localizamos en Barranquilla la formación del mayor número de sociedades colectivas y de otro tipo. Es decir, es el nivel de lo que pudiéramos llamar el capitalismo comercial el de mayor expansión en la localidad. No es gratuito que ya a finales del siglo XIX se caracterizara a la urbe como importante centro de comercio. Tal fenómeno tiene su razón de ser si partimos del hecho de que la ciudad fue el principal puerto para el comercio exterior colombiano (Zambrano, 1998).

Esto motivó la venida de agentes de empresas nacionales y extranjeras que establecieron su domicilio aquí para efectuar múltiples transacciones comerciales. Muchos de tales agentes eran socios de las empresas que representaban o lo fueron posteriormente y no pocos de ellos lograron enriquecerse y organizar sociedades independientes (Zambrano, 1998).

El comercio en gran escala, sobre todo el de exportación e importación, permitió el crecimiento de capitales acumulados previamente en otras regiones del país o del exterior y en renglones económicos distintos al comercio; es probable que muchos de los capitales incrementados en la esfera del ca-

pitalismo comercial contribuyeran a propiciar la diversificación económica tan pronunciada que encontramos entre los capitalistas de Barranquilla a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX (Zambrano, 1998).

En nuestro caso, el papel del capitalismo comercial fue un poco distinto en sus efectos a lo producido en otras regiones del país. La expansión de las importaciones y exportaciones alimentó el crecimiento de una capa de comerciantes, comisionistas, agentes, etc., nacionales y extranjeros, que realizaron una variedad de prácticas económicas, muchas de ellas en función de la actividad comercializadora. Sobre esta base podemos decir, que el capitalismo comercial fue el eje del desarrollo socioeconómico barranquillero, al menos hasta los años treinta del siglo XX (Zambrano, 1998).

Muchos de los capitales incrementados mediante la comercialización y los negocios financieros se expandieron hacia otros renglones de la economía local, regional y nacional. En un puerto abierto al comercio exterior, y dadas las condiciones socioeconómicas del país, lo más normal era que los negocios más numerosos estuvieran reducidos a las labores de comercio, especialmente de tránsito (Zambrano, 1998).

En solo cuatro décadas y media del siglo XX Barranquilla cambió tanto que solía producir la admiración de los observadores extranjeros. Y sus empresarios, y en general sus habitantes, eran considerados por el resto del país como los mejores trabajadores. La ciudad se veía como la Puerta de Oro de Colombia, pionera en modernización y adelantada en muchos campos con relación a otras ciudades. Hasta la ideología oficial la utilizaba como ejemplo de trabajo, organización y progreso (Zambrano, 1998).

El comercio exterior en la primera mitad del siglo XX fue golpeado por crisis económicas, guerras internacionales, conflictos internos y períodos de sequía que imposibilitaron la navegación fluvial; esto ocasionó trastornos en los puertos del Caribe. Pero, a pesar de todo, el comercio floreció convirtiéndose en importante campo de la labor empresarial (Zambrano, 1998).

Las peculiaridades que hacen de Barranquilla punto importante para el comercio exterior e interior datan del siglo XIX; el carácter de centro de comercio que la ciudad adquirió se consolidó durante las primeras cuatro

décadas del siglo XX. A principios de siglo, los comerciantes más influyentes de la localidad se dedicaban también a otras actividades, diversificando sus inversiones en varios sentidos; este es un rasgo derivado del atraso económico que impedía la consolidación de sectores económicos especializados; tales comerciantes, entonces, asumían el rol de negociantes que aprovechaban las mejores oportunidades (Zambrano, 1998).

Sin embargo, el progreso económico y social impulsado por el comercio exterior, por las políticas estatales, por la actividad empresarial y de los trabajadores, por las influencias internacionales, permitió la aparición de una especialización que se hizo más notable a partir de los años treinta; de todas maneras, la élite del empresariado local no abandonó por completo su tendencia a invertir en diversos sectores de la economía (Zambrano, 1998).

Las causas fundamentales que aceleraron la inmigración hacia Barranquilla fueron indudablemente económicas. Tienen que ver con el ascenso portuario de la ciudad. Y se relacionan con la expansión comercial que siguió a ese ascenso y con las oportunidades para hacer negocios muy variados a partir de la urbe. Sin descartar la influencia de las guerras civiles, de los conflictos políticos, de las persecuciones religiosas, etc., lo que motiva a los inmigrantes extranjeros e internos a venir a la urbe son las condiciones económicas favorables existentes (Zambrano, 1998, p. 159).

Barranquilla en las primeras décadas del siglo XX mantuvo su atracción para empresarios nacionales y extranjeros que la utilizaron como base para operar en la región, en el resto del país y para establecer sus contactos con el mercado mundial (Zambrano, 1998).

Pensar a Barranquilla desde la segunda mitad del siglo XIX es pensar la economía del país. Desde que se organizaron los complejos Barranquilla-Sabanilla, Salgar, Puerto Colombia, las exportaciones e importaciones nacionales empezaron a salir y a entrar, yendo de menos a más, por esta parte de la Costa Caribe. La expansión de las exportaciones de bienes primarios estimuló el desarrollo de los empresarios en la ciudad, y se convirtió en causa fundamental de acumulación originaria de capital en el seno de esta población (Zambrano, 1998).

Barranquilla fue y es, indudablemente, una ciudad regional, como sostiene Eduardo Posada Carbó. Pero las evidencias encontradas en las fuentes permiten probar que también fue una “ciudad nacional”. Como principal puerto del país mantuvo siempre un contacto más o menos estable con el interior, aunque limitado por los problemas del río Magdalena, mediante los flujos de comercio de bajada y de subida. Ya desde finales del siglo XIX se le reconocía a Barranquilla una función principalísima en el ámbito de la economía nacional (Zambrano, 1998).

Los empresarios “barranquilleros” se diferenciaron muy poco de los de otros lugares del país. Tal vez la diferencia más marcada sea la del rol desempeñado por los extranjeros en la economía local (Zambrano, 1998).

La apertura de Bocas de Ceniza y la construcción de un nuevo puerto en la propia Barranquilla (obras que acabaron con Puerto Colombia y su muelle) permitió acelerar el crecimiento económico y demográfico de la ciudad. A la cabeza de la expansión económica estuvieron siempre los empresarios (Zambrano, 1998).

3.6. Nacimiento de Avianca y modernización de la ciudad

No cabe duda que gracias a su desarrollo como puerto fluvial y marítimo de primer orden, Barranquilla haya sido en el transcurso de toda su historia republicana cuna de grandes acontecimientos en el proceso de desarrollo de Colombia. La siguiente es la lista de esos recordados acontecimientos:¹

- a. Cuna de la aviación civil en el mundo (Los inicios del correo aéreo en Colombia, el primer vuelo civil en el país que llevó correo ocurrió en 1920 y se debió al primer vuelo oficial de la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), empresa comercial fundada el 5 de diciembre de 1919 precisamente en Barranquilla por el empresario Ernesto Cortizos quien fue su primer presidente y pereció posteriormente en un accidente aéreo a bordo de uno de los

¹ Tomado de página web: Barranquilla 197 años haciendo historia (2010), http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html

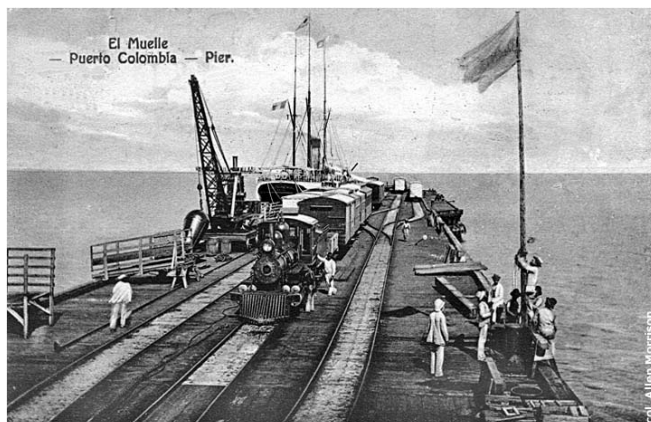
aviones de la empresa (el aeropuerto internacional de Barranquilla lleva hoy su nombre a modo de homenaje póstumo).



Fuente: http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html

Figura 10. Líneas áreas Scadta (primera aerolínea comercial fundada en las américas y la segunda aerolínea en el mundo

- b. Primera ciudad en transporte marítimo y fluvial: Barranquilla por su estratégica posición geográfica, fue convirtiéndose en el primer puerto marítimo y fluvial de Colombia.
- c. Recibe el primer teléfono en Colombia: La instalación de los primeros teléfonos en Colombia el 1° de septiembre de 1885, y la fundación ese mismo año de la primera empresa privada de servicio telefónico en Colombia, la Compañía Colombo-Antillana de Teléfonos, por el ciudadano norteamericano William Ladd.
- d. Crea el primer puerto en el país.
- e. Crea la primera compañía de servicios públicos (Telefonía).
- f. El muelle de Puerto Colombia fue el segundo más largo del mundo en su época.
- g. Se crea el primer hotel turístico en Latinoamérica (Hotel del Prado).



Fuente: <http://www.tramz.com/co/ba/ba.html>

Figura 11. El muelle de Puerto Colombia 1911

Muchos de los resultados se han mantenido y otros han sido olvidados, Barranquilla continúa como una de las principales urbes de Colombia. Se relacionan a continuación compañías que son recordadas en la ciudad:²

- Cervecería Barranquilla: es una de las empresas que desde que surgió, el 10 de abril de 1913, su crecimiento ha sido continuo. Años más tarde, en 1933, se une a la Cervecería Bolívar, convirtiéndose en la Cervecería Barranquilla y Bolívar, S. A. El 3 de marzo de 1967 la compañía tomó el nombre de Cervecería Águila, S. A. En diciembre de 2002 se fusionó con Bavaria, S.A.
- Almacenes Sears: empresa multinacional que abrió sus puertas el 5 de marzo de 1953. Introdujo en Colombia a principio de los 50 una nueva cultura para el desarrollo de las actividades comerciales. En un mismo local espacioso ofrecían al consumidor desde muebles para el hogar hasta la canasta familiar; esto trajo consigo una sociedad moderna al estilo americano. Tenían mucha visión, proyectaron un área de parqueadero grande para los automóviles como no se había visto en Barranquilla en los años 50. Era el único

² Tomado de página web: Barranquilla 197 años haciendo historia (2010), http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html

que tenía abanicos de lujos, aire acondicionado y las primeras escaleras eléctricas de Colombia. Sears fue el almacén más moderno en los años 50 en Barranquilla.



Fuente: http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html

Figura 12. Almacenes Sears (en la actualidad Portal del Prado SAO 53)



Fuente: http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html

Figura 13. Fábrica de Tejidos Obregón

- Fábrica de Tejidos Obregón: inició sus operaciones en 1910 y hasta 1934 la empresa de los Obregón fue la textilera más grande de Barranquilla y de nuestro país.

4. DISCUSIÓN

Barranquilla ha sido desde finales del siglo XIX y hasta nuestros tiempos una ciudad cosmopolita que ha albergado un sinnúmero de nacionales y extranjeros, los cuales han aportado económica, social, cultural y políticamente al desarrollo de la ciudad. Un aspecto relevante en Barranquilla es el apego a lo internacional, y que la ha caracterizado como una ciudad abierta, espontánea y alegre.

Esta ciudad ha ocupado un lugar relevante en el país y Suramérica por su posición estratégica para desarrollar negocios. La proximidad al mar hace que los habitantes tengan una visión abierta hacia el mundo.

Barranquilla ha tenido una importante participación en las exportaciones e importaciones de Colombia y como consecuencia ha jugado un papel decisivo en la economía regional y nacional, a pesar de situaciones adversas que ha debido sortear, como por ejemplo, guerras intestinas, conflictos bélicos mundiales e inadecuados manejos internos, entre otros.

Barranquilla desde sus inicios mostraba que su destino en la historia estaría signada para ser una urbe con orientación hacia los negocios internacionales, por su gran inmigración de ciudadanos de varias nacionalidades que otorgaron a esta ciudad un sello distintivo a su comercio y a la manera de negociar.

El barranquillero es proclive hacia las marcas derivadas de otros idiomas y las recibe de manera positiva por ese antecedente multicultural que se percibe desde hace muchos años en la ciudad; por ejemplo observamos apellidos como Held, Senior, Carbonell, Gerlein, Dugand, Mancini, Name, entre otros, con nacionalidades diversas, lo cual dio origen a un gran vínculo con lo extranjero, porque cada inmigrante empezó a tener sus frutos en la ciudad; barranquilleros con apellidos extranjeros y con primos, tíos u otros familiares en los países de origen donde estos barranquilleros pasaban sus vacaciones o se iban a estudiar por prebendas locales en el país de procedencia, o porque tenían facilidades para hacerlo por su propia cuenta.

Este flujo de personas convirtió al barranquillero en una persona con atracción hacia los nombres foráneos. Hoy, se pueden apreciar marcas de restaurantes, almacenes, nombres de edificios, entre otros con denominaciones anglosajonas, francófonas, italianas, alemanas, etc. Barranquilla es una ciudad con un ambiente global donde la cultura del consumo es diversificada y con orientación a adquirir muchos productos de vanguardia.

¿Cuál sería la visión de los comerciantes barranquilleros de finales del siglo XIX? ¿Cuál sería la ciudad ideal para ellos en el futuro? ¿Qué pasó con la ciudad en materia de competitividad? ¿Fue la adecuada? ¿Esa herencia multicultural facilita o facilitó los negocios en Barranquilla entre 1880 y 1980? ¿Está Barranquilla inmersa en el escenario internacional como una ciudad preparada para afrontar los vaivenes políticos, económicos, comerciales, culturales y sociales? ¿Cuál ha sido la herencia básica fundamental más relevante de los antepasados? Son cuestionamientos que nos asaltan y cada persona podría tener su respuesta para definir la Barranquilla de ayer, de hoy y de mañana.

La decadencia portuaria de Barranquilla estuvo vinculada, en parte, al deterioro de las condiciones de navegación del río Magdalena y a las mejores oportunidades que fueron ofreciendo los puertos de Cartagena y Buenaventura. Existieron razones económicas, administrativas, sociales y, obviamente, geográficas, que explican el descenso relativo de la actividad portuaria en Barranquilla. Las mercancías importadas con destino a Bogotá, según el agregado comercial de los Estados Unidos en 1938, tardaban más si llegaban a Colombia a través del puerto de Barranquilla que si lo hacían a través de Cartagena o Buenaventura. Los costos más bajos se calculaban a través de Cartagena y los más altos a través de Buenaventura. Sin embargo, si se consideraba “la práctica generalizada del hurto” con que se tropiezan las embarcaciones antes de su último destino a Bogotá, el resultado favorecía a Buenaventura, seguida por Cartagena (Posada Carbó, 1987).

El gran dinamismo industrial que exhibió la urbe entre 1934 y 1944, aproximadamente, empezó a mermar no solo por la pérdida del liderazgo portuario a manos de Buenaventura y por la poca inserción de la industria en el mercado regional (Zambrano, 1998).

La Barranquilla del presente está cambiando; ahora se visualiza una ciudad inmersa en el comercio mundial. Vemos modificaciones substanciales en la infraestructura, como obras en las vías, modernización de servicios públicos, canalización de arroyos, inversión de capitales privados representados en nuevas empresas y el auge de la construcción que es uno de los más altos del país. ¿Será que la ciudad volverá a ser la pionera en muchas actividades? Desde finales del siglo XIX y principios del XX, era una ciudad modelo en muchas áreas.

La ciudad va por buen camino pero, por supuesto, demanda de sus líderes más trabajo y de sus ciudadanos cuidarla más. Se hace necesario crear en los colegios la “catedra Barranquilla” para que desde niños conozcan su historia y aprendan a quererla y a conservarla.

Barranquilla siempre ha tenido una marcada vocación hacia el comercio, fundamentada en la herencia de sus antepasados, resultado de una mezcla de culturas ajenas, las cuales han sido relevantes para forjar negocios pujantes con presencia en mercados foráneos y con un liderazgo a nivel nacional, favorecida por su estratégica posición geográfica.

¿Qué similitudes tiene la Barranquilla de los siglos pasados con la ciudad que hoy observamos? La Barranquilla de finales del XIX emergió como una ciudad vigorosa. La del siglo XX, a pesar de muchos problemas de diferente índole, inició su despegue y su crecimiento admirable, y la del siglo XXI, nos la muestra con un desarrollo impresionante, jalónado entre otras causas por los TLC firmados con varios países, especialmente con Estados Unidos.

La apertura e internacionalización de la economía colombiana a partir de 1990 y la negociación de tratados de libre comercio, así como la recuperación del río Magdalena para la navegación como uno de los proyectos de infraestructura del gobierno nacional, le dan a Barranquilla una ventaja comparativa y competitiva sobre el resto de ciudades del país para acoger a la industria enfocada a la importación y la exportación. Los bajos índices de desempleo y el incremento de la construcción para vivienda y servicios en los últimos años son resultado de la reubicación de muchas industrias en el puerto que buscan ahorrar en los fletes y superar las fallas de infraestructura de transporte de Colombia. Por otra parte, el desarro-

llo agropecuario y minero del valle del Magdalena, como en el siglo XIX y XX ocurrió con el tabaco, la quina y el café, soporta las bases de una nueva era de su desarrollo portuario y comercial (Molina, 2015, p. 71).

La prosperidad de la ciudad se debe a varios factores, según Jairo Parada, docente-investigador de la Universidad del Norte, como el auge inmobiliario que comenzó en los estratos más altos y se ha prolongado hacia estratos medios y bajos, construcción de bodegas y la recuperación de la industria y el aumento en el gasto público. Es imperioso reducir la desigualdad social especialmente en el sur, combatir con decisión la inseguridad, mejorar la movilidad interna, continuar con la canalización de los arroyos, optimizar los servicios públicos y volver la mirada hacia el río Magdalena al cual, sin ninguna explicación, se le ha dado la espalda.

Finalmente,

el significativo papel jugado por los extranjeros en Barranquilla, un caso único en la historia empresarial colombiana, se asemeja a lo acontecido en otras sociedades de Latinoamérica en donde los inmigrantes extranjeros han tenido una gran importancia en su desarrollo. En efecto, diferentes investigaciones han mostrado como los empresarios extranjeros contribuyeron en forma sustantiva en el desarrollo de la minería, el comercio, la agricultura, los transportes y la industria de diversos países latinoamericanos. Así ocurrió en Argentina, Chile, Perú y México, países que recibieron un gran número de extranjeros, durante el siglo XIX, en contraste con Colombia en donde la inmigración fue muy pequeña” (Rodríguez y Restrepo, 1982, p. 81).

REFERENCIAS

- Banco de la República (2000). *Banco de la República en Barranquilla, 1923-1951*. Barranquilla. Editado por el banco.
- Barranquilla 197 años haciendo historia (2010). Recuperado de: http://barranquillahaciendohistoria.blogspot.com/2010_05_01_archive.html
- Barranquillalind (2013). Historia de Barranquilla. Recuperado de <http://barranquillalind.blogspot.com.co/p/cultera-de-barranquilla.html>
- Caballero, J. (2000). Barranquilla y la modernidad: Un ejercicio histórico. Bogotá, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia.

- Castro, J. (1913). *Reseña histórica de la ciudad de Barranquilla, capital del departamento del Atlántico* (censo de 1912). Ministerio de Gobierno de Colombia.
- Posada Carbó, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Cámara de Comercio de Barranquilla - Cerec.
- Márquez, A. J. (1913). *Saludo a Barranquilla en la celebración de su primer centenario*. Barranquilla.
- Martínez Aparicio, A. y Niebles, R. (1892), *Directorio anuario de Barranquilla*. Barranquilla.
- Meisel, A. (1987, mayo-agosto). ¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? *Lecturas de Economía*, 23, 57-84. Medellín.
- Molina, L. (2015). De aldea a capital de los TLC. *Semana*, (junio). Bogotá.
- Nichols, Th. (1973). *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Talleres gráficos Banco Popular.
- Rasch, E. (ed.) (1910). *Guía comercial de Barranquilla*. Imp. De El Conservador. Barranquilla, Colombia.
- Rodríguez, M. y Restrepo, J. (1982). Los Empresarios Extranjeros en Barranquilla: 1820-1900. *Desarrollo y Sociedad*, (8). Cerec.
- Sojo, J. (1955). *Barranquilla, una economía en expansión*. Corporación cívica de Barranquilla, Barranquilla: Editorial Mejoras
- Solano, S. y Conde, J. (1993). *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*. Barranquilla: Ediciones Uniatlántico.
- Villalón, J. (2008). *Colonias Extranjeras en Barranquilla*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Zambrano, M. (1998). *El desarrollo del empresariado de Barranquilla 1880-1945*. Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico. Colección de Ciencias Sociales y Económicas Rodrigo Noguera Barreneche. Barranquilla: Universidad del Atlántico.