

**EL DESARROLLO DEL EMPRESARIADO  
EN BARRANQUILLA, 1880 - 1945**

**Milton Zambrano Pérez**

# **EL DESARROLLO DEL EMPRESARIADO EN BARRANQUILLA, 1880 - 1945**

Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico Colección de Ciencias Sociales y  
Económicas

Rodrigo Noguera Barreneche

1998

## **EL DESARROLLO DEL EMPRESARIADO EN BARRANQUILLA**

**(1880 - 1945)**

Milton Zambrano Pérez

Colección de Ciencias Sociales y Económicas

Rodrigo Noguera Barreneche

### **Universidad del atlántico**

Ubaldo Enrique Meza Ricardo - Rector

Sixto Granados – Vicerrector Académico

Víctor Múnera - Vicerrector Administrativo

Consejo editorial

Ubaldo Enrique Meza Ricardo, Laurian Puerta Ordóñez, Oswaldo Sampayo Covo, Homero Mercado Cardona

Diagramación: artes  
integradas idc

Levante de texto:

Piedad Martínez Redondo artes integradas idc

Fotografías Tarjetas  
postales originales realizadas en 1927 por el fotógrafo profesional Floro Manco. Edición especial hecha por The Rotary Pothographic Co. Ltd., de Londres, Inglaterra.

Varias de las tarjetas que aparecen en el libro fueron gentilmente cedidas, para fotografiarlas, por Alfonso Fernández Villa y Víctor González, a quienes agradecemos.

Fuente utilizada:

*A mis hijos Margarita, Milton y Andrés.*

## PRESENTACION

Al ofrecer la primera Colección del Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico (Colección de Lingüística **Pedro María Revollo**), dijimos que nuestra Alma Mater deseaba “rendir testimonio de admiración y gratitud a hombres de la Costa Caribe que hicieron del quehacer intelectual una actividad reconocida en el ámbito nacional, hasta el punto de convertirse en motivo de orgullo en la comunidad universitaria”.

Esta vez, el Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico ofrece los primeros libros de la Colección de **Ciencias Sociales y Económicas**, con la cual, y continuando con las políticas académicas impuestas desde el primer día de administración actual, seguimos estimulando la academia que, desde el punto de vista editorial, se encontraba en un desamparo muy notorio. Nuestros profesores e investigadores, casi siempre realizando grandes esfuerzos hasta ahora sólo dignos de aplausos, hacían conocer sus trabajos a espaldas de las directivas universitarias y con notorios riesgos económicos personales.

La Colección de Ciencias Sociales y Económicas, que comprende temas referentes al Derecho en general, Economía, Historia, Geografía, Administración de Empresas, Estadística y Mercadotecnia, entre otros, significa, por lo pronto, el mínimo homenaje que la Universidad del Atlántico rinde a uno de sus más brillantes e insignes académicos: **Rodrigo Noguera Barreneche**.

Si de Aristóteles, en un momento de la historia de la humanidad, se llegó a decir que era poseedor de todo el conocimiento humano propio de su época, del doctor Rodrigo Noguera Barreneche, no podemos afirmar lo mismo, pero sí reconocemos en él, gracias al dominio serio y científico que poseía sobre las más difíciles ramas del saber humano, a un auténtico intelectual, a un incansable hombre de academia, dinámico cual más, como lo demuestra su amplia y polifacética actividad, a un **doctor** en el más auténtico sentido de la palabra, a un sobresaliente maestro (maestro: el más grande) que le dedicó a la Universidad del Atlántico no sólo buena parte de sus mejores años, se han constituido en hermosas realidades y orgullo de nuestra institución.

El doctor Noguera Barreneche intervino en la fundación de la Facultad de Derecho, fue el primer Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Director de nuestra inolvidable **stvdia**, revista que se paseó por los mejores centros académicos del país y del extranjero, mereciendo los más elevados reconocimientos.

Ex profesor de derecho civil y pruebas judiciales en la Universidad Javeriana (Bogotá), ex profesor de la Universidad Nacional (Bogotá), ex profesor de Derecho Procesal Civil en la Universidad Libre (Bogotá), ex profesor de Lógica y Psicología en el Colegio Mayor del Rosario (Bogotá), ex Fiscal de Juzgado Superior, ex Juez Superior, ex Juez de Circuito, ex miembro del Congreso, miembro de número de la Academia Colombiana de la Lengua y de la Sociedad Geográfica de Colombia, en cada una de sus actividades dejó huella de capacidad y entrega que, hoy, como invaluable legado, estimulan y sirven de ejemplo y norte de quienes están al frente de la academia universitaria.

Son conocidos sus estudios de derecho, como el en su momento aplaudido y hoy vigente ensayo intitulado **De la no retroactividad de las leyes civiles**, y sus polémicos y serios estudios de carácter gramatical, sus trabajos de Física y Matemática (**Cinemática, dinámica y física del punto euclidiano, con nuevo fundamento del cálculo infinitesimal y repercusiones en las ciencias físicas; Apostilla sobre la noción de punto**), los cuales forman parte de una antología que está preparando el Fondo de Publicaciones.

En su ensayo acerca de la no retroactividad de las leyes civiles, el doctor Rodrigo Noguera Barreneche anotó lo siguiente, con indudable sentido de proyección histórica: **“...una ley sería ciertamente retroactiva si pudiera modificar nuestros recuerdos sin alterar en lo mínimo las condiciones psicológicas que les dieron y conservan su vida subjetiva; pero mientras sólo actúe sobre nuestras esperanzas, robusteciéndolas, debilitándolas o desvaneciéndolas, no obra sino el futuro, único tiempo que cae así bajo su imperio...”**.

Tales y otros son los motivos que inducen a este reconocimiento que, infortunadamente, otorga vigencia a los conocidos versos de Julio Flórez (“todo nos llega tarde hasta la muerte”).

El ambiente académico de la Universidad del Atlántico, con estos estímulos, se está convirtiendo, paulatinamente, en tierra fértil para la creación intelectual. Antiguos y nuevos profesores tiene la gran oportunidad de seguir demostrando que la Costa Caribe Colombiana en ningún momento es ajena al ejercicio de la inteligencia, al poder de la investigación, al poder de la palabra empleada con precisión y donosura. Con todos estos elementos, estamos en condiciones no sólo de integrarnos definitivamente sino de configurar nuestra real y auténtica nacionalidad.

En fin, esta colección está abierta para quienes toquen sus puertas, en la seguridad de que la seriedad y la calidad académicas constituyen las únicas exigencias que demanda el Fondo Editorial.

*UBALDO ENRIQUE MEZA RICARDO*

*Rector de la Universidad del Atlántico*

## PROLOGO

### UN VIAJE HACIA EL PASADO...

Cuando el Doctor Milton Zambrano Pérez, e entrego su trabajo titulado “El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla (1880 - 1945)” no sé por qué recordé el mote con que los presidentes deciden bautizar lo que será su gobierno. Tal vez el Dr. Belisario Betancur cuando presentó durante uno de los Foros de la Costa, en Cartagena de Indias precisamente, su plan de desarrollo creo que lo bautizó así como: “Un viaje hacia el futuro”.

Siguiendo ese orden de ideas, después de que Milton me entrego su investigación, llamé al presidente de nuestra Academia de la Historia de Barranquilla, Juan Pablo Llinás C. y le dije: ven a verme a mi casa esta tarde, después del trabajo; te invito a una copa, que te voy a mostrar algo. ¿De qué se trata?, preguntó curioso el Dr. Llinás; es algo especial, le dije: Una invitación, un viaje hacia el pasado.

Si el presidente Betancur al inicio de su mandato nos llenaba de esperanzas y nos invitaba a un viaje hacia el futuro, el trabajo del Dr. Zambrano Pérez, nos invita a asomarnos, a dar una mirada furtiva a algo que conmueve a los que amamos a Barranquilla: un viaje hacia el pasado, pero no se trata de ir a visitar las ruinas de Cartago o de Pompeya, donde sólo hay eso: pasado. Es que a la Barranquilla que se refiere el Dr. Milton en cuanto a su empresariado esta como el árbol averanado y mustio, al cual le acaba de llegar la primavera.

La ciudad aún conserva hitos: señas que mostrar son los monumentos urbanos del viejo centro, como el restaurado Palacio de la Aduana, inaugurado en 1921 por el presidente Marco Fidel Suárez, el protonotorio Apostólico Don Miguel Moreno Alba, su impulsador. Don Marco Fidel Suárez, el Presidente de Colombia, y Don Miguel, el poeta costeño, ambos cultores del idioma de cervantes.

Ni qué hablar del hermoso Banco Dugand, ni de la vieja calle del comercio, esta ultima escenario del crecimiento económico de la ciudad. En cuanto al Banco, a su columnata neoclásica le esperan mejores tiempos: por sus escaleras con barandas de preciosos trabajos de herrería, volverán a ascender los nuevos notables.

¿Y del otrora poderoso Banco Comercial de Barranquilla que parece un panteón?; ¿será que allí por siempre deambularán las sombras de los Pumarejos, Don Urbano y Don

Alberto; de los señores Fuenmayor, De Hart, Baena Lavalle y los que allí reinaron financiando al empresariado y porqué no, a la política local durante tanto tiempo?

En el Paseo de Bolívar o Camellón Abello de otros tiempos, aún subsiste la Casa de Alzamora en la esquina del Callejón del progreso (Cra. 41) donde los samarios Don Manuel Julián Alzamora y Don Luis Isidro Abello, atendían los más grandes negocios marítimos de su época.



“El historiador no está realmente interesado en lo único sino en lo que hay de general en lo único”.

**Edwards H. Carr**

¿Qué es la historia?

## INTRODUCCION

La investigación que ahora ofrecemos al lector concentra sus resultados en cuatro capítulos. En el primero, se analiza el contexto nacional y local donde se formaron y desarrollaron los empresarios. Es imposible entender el rol del empresariado en Barranquilla al margen de las tendencias y patrones del desarrollo socioeconómico nacional y local; esta razón explica que hayamos incluido este capítulo. En el segundo, se estudian los renglones donde se desarrollaron los empresarios a finales del siglo XIX y a comienzos del actual. Tampoco se puede entender el accionar empresarial durante el siglo XX, si dejamos de lado una visión integral e integradora que nos destaque sus principales hitos desde las últimas décadas del siglo pasado hasta los primeros años de la presente centuria; la comparación entre los dos períodos permitió sacar en limpio continuidades y rupturas dentro de la actividad del empresariado, lo cual ganó sus puntos en la explicación de esta última. En el capítulo tercero, interpretamos la labor de los capitalistas en el marco de la expansión comercial ocurrida en el país y en Barranquilla después de 1915; es decir, ofrecemos respuestas al cómo y al por qué montaron nuevas empresas comerciales, bancarias o de otro tipo. En el último capítulo, estudiamos los más destacados aspectos de la ruptura industrial<sup>\*</sup> de los años veinte, treinta y cuarenta.

Como puede verse el epicentro de la presente investigación es el desarrollo empresarial, desde los primeros años de nuestra centuria hasta los comienzos de nuestra cuarentena. Por lo demás, en el trabajo analizamos el carácter de la diversificación económica intentando aportar información novedosa sobre las ramas económicas influidas por los capitalistas, así como acerca de las organizaciones empresariales y de los individuos que la componían; esto último debido al propósito inicial de introducirle, como dijera Carlo Ginzburg<sup>1</sup>, carne humana a nuestra historia. Ofrecemos aquí también una respuesta al siguiente interrogante:

---

<sup>1</sup>\*El término ruptura industrial se emplea para resaltar el proceso de apertura de fábricas capitalistas que tiene lugar en la ciudad sobre todo durante los años veinte y treinta; antes de esa fecha no es propio hablar de industrialización capitalista en Barranquilla.

Carlo Ginzburg, *Mitos, Emblemas e indicios*, Editorial Gedisa, Barcelona, España, p. 138 y ss.

¿Cómo influyeron el puerto y el comercio en la aceleración o retardamiento del dinamismo económico de la ciudad y en la aparición y consolidación del empresariado?

Además, analizamos en este escrito algunos de los principales factores que impulsaron a los empresarios del resto del país y del extranjero a venirse para Barranquilla. Igualmente, interpretamos el papel de los inmigrantes dentro de la economía local y describimos su participación en una buena cantidad de empresas de diverso tipo.

En cuanto a las fuentes de conocimiento empleadas en esta obra, resaltamos lo siguiente: una buena cantidad de información original se recopiló de los libros de Registros Judiciales de Escrituras de Sociedades y otros que reposan en el Archivo Mercantil de la Cámara de Comercio de Barranquilla. El período cubierto por esta documentación va de 1880 hasta 1931, aproximadamente. Tales libros contienen abundantes datos sobre empresas y empresarios en registros de constitución o disolución, en actas de asambleas de accionistas y otros materiales. La ventaja de estos testimonios reside en que condensan gran parte de los documentos legalizados en las Notarías Primera y Segunda y en los Juzgados Primero, Segundo y Tercero, todos directamente relacionados con empresas de diversos tipos. Esta circunstancia nos permitió hacer un seguimiento minucioso de la actividad de los capitalistas. La información obtenida de estas fuentes se completó con la que provino de los Directorios Anuarios, de los Tomos de Protocolos de la Notaría Primera, de los Fondos de Prensa, de los Boletines Municipales, y de otras fuentes primarias localizadas, básicamente, en la Hemeroteca de la Biblioteca Pública Departamental del Atlántico y en el Archivo Histórico Departamental. Si se requiere tener una visión más completa de la bibliografía empleada en esta obra puede mirarse la nómina de fuentes colocada al final de la misma.

En lo referente a los trabajos de investigación con o sobre el mismo tema que nos sirvió de objeto de estudio, anotamos lo siguiente. Si bien para el caso de Barranquilla hay poquísimos estudios con una perspectiva parecida a la que desarrollamos aquí, si existen, en cambio, un buen número de obras conectadas directa o indirectamente con las transformaciones de la ciudad, que tocan, aunque muy tangencialmente, al empresariado. Pero, en general, la temática del papel de los empresarios en la economía y la sociedad locales ha sido poco abordada; lo mismo sucede con el análisis de las características de la burguesía barranquillera. El libro que más se aproxima al enfoque nuestro es el de los jóvenes historiadores Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón<sup>2</sup>, el primero profesor de historia en la Universidad de Cartagena y el segundo egresado de la Maestría en Historia de Colombia que realiza la Universidad de Atlántico en convenio con la Universidad Nacional de Colombia. Conde es también profesor de Uniatlántico. Los autores se ocupan

---

<sup>2</sup>Sergio Paolo Solano *De las Aguas y Jorge Conde Calderón. Elite Empresarial y Desarrollo Industrial en Barranquilla 1875-1930*, Ediciones Uniatlántico, Barranquilla, 1993.

de describir y analizar, parcialmente, la formación de la élite empresarial en Barranquilla. Su temática está restringida a los empresarios industriales, aunque a veces abarcan otros estratos. Su período va de 1875 a 1930, aproximadamente. El libro es un aporte al esclarecimiento de la problemática, elaborado con independencia, lo que permite que los autores tamicen sus aseveraciones sin acudir a la alabanza gratuita, y sin regalarse ideológicamente a las opciones esgrimidas por sus protagonistas. En este ensayo el epicentro parece ser, antes que el empresario, la empresa misma. Por lo demás, la investigación está muy bien sustentada en material de primera mano, obtenido de los protocolos notariales, de los censos municipales y de otras fuentes primarias. Especialmente por esto último es un trabajo original, y se constituye en obligatoria referencia para los investigadores de temas afines.

En 1973 apareció el libro del profesor norteamericano Theodore E. Nichols<sup>3</sup>. En él no sólo se estudia el surgimiento y desarrollo de Barranquilla; se vincula este desarrollo con las dificultades que presentan Santa Marta y Cartagena para comunicarse con el interior a través del Río Magdalena. El libro abarca el discurrir de las tres ciudades desde la época colonial hasta los años 50 del siglo XX. Pero la parte más lograda y más interesante es la que viene desde la segunda mitad del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX. A Nichols le interesa sobre todo mostrar cuáles fueron las circunstancias geográficas y comerciales que ayudaron a formar y hacer despegar a Barranquilla como centro de comercio y como puerto, y, al mismo tiempo, cuáles fueron las dificultades que originaron la decadencia portuaria y comercial de Cartagena y Santa Marta. Su enfoque es muy amplio, pues le interesa estudiar las transformaciones de los tres puertos, interpretando el por qué del progreso de Barranquilla como puerto marítimo y fluvial y el por qué del estancamiento de Santa Marta y Cartagena. Por eso se concentra en la influencia de las comunicaciones sobre el crecimiento comercial de las tres ciudades. Y bosqueja también la rivalidad que se presenta entre ellas por los flujos de mercancías que salen y entran al país. Las principales fuentes de Nichols fueron la prensa colombiana, los documentos oficiales, los informes consulares y comerciales norteamericanos, las relaciones de viaje de ciertos personajes y artículos y libros pertinentes. De más está destacar la importancia de este libro pionero en la presente investigación. Sin embargo, es muy poco lo que se expresa acerca del rol de los empresarios extranjeros y nativos en el desenvolvimiento de la urbe. Y no se ocupa para nada en las características de éstos, o los trata de modo tangencial. Pero su recuento del crecimiento demográfico de la ciudad, y de las relaciones de este con su función portuaria y su florecimiento comercial, nos fue de mucha utilidad.

---

<sup>3</sup>Theodore E. Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973.

Otra obra escrita con una perspectiva muy amplia es la de Eduardo Posada Carbó<sup>4</sup>. Como destaca el título, se trata de una invitación para abordar la reconstrucción de la historia barranquillera. Posada Carbó retoma algunos de los hilos que traía Nichols. Concentra su estudio desde la segunda mitad del siglo XIX hasta entrado el siglo XX. Paso a paso muestra cómo avanzó la ciudad “a pesar de un río indómito que bajaba sucio”. El enfoque tan amplio le permite incluir desde los aspectos relacionados con la configuración del puerto hasta los relativos al crecimiento económico, demográfico, a los cambios urbanísticos y culturales. Introduce la problemática del papel del gobierno central y los conflictos que se presenten entre los grupos costeros e interioranos a raíz de la política económica y de los problemas del río. Se refiere también, muy incidentalmente, al tema del desarrollo de los empresarios en relación con el auge de la ciudad. Atribuye al comercio papel descollante en el crecimiento de Barranquilla. La lectura de esta pequeña pero interesante obra fue realmente inspiradora.

Tres memorias de grado<sup>5</sup> se han escrito por estudiantes del programa de Economía de la Universidad del Atlántico, para optar al título de economistas. Estas rozan la problemática aquí tratada. Son trabajos que se ocupan de hacer descripciones del comercio y la industria desde 1880 hasta 1970. En ellos no se asume la perspectiva del desarrollo del empresariado. Tan sólo se acumulan datos sobre empresas, sin que los autores se formulen preguntas acerca de la forma como sus propietarios las trajeron al mundo. Las tres tesis traen datos sobre formación de sociedades que permiten ubicar tendencias en su proceso.

Un ensayo que está más en la línea del enfoque nuestro es el escrito por Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo<sup>6</sup>. Aquí se conecta el crecimiento de la urbe con la acción de los inmigrantes extranjeros. El comercio, la navegación a vapor por el Magdalena, el transporte marítimo y otras dimensiones de la vida ciudadana están tocadas, según los autores, por la influencia decisiva de los empresarios ingleses, alemanes, holandeses de Curazao, italianos y de otras partes del planeta. La importancia que atribuyen a los capitalistas extranjeros en el surgimiento y progreso de la ciudad es fundamental. Se podría decir que nuestra investigación continúa la línea abierta por este escrito; con la

---

<sup>4</sup>Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio de Barranquilla-Cerec, Bogotá, 1987.

<sup>5</sup>Pablo Duarte, Eduardo Vargas y Jaime Vega, *Desarrollo Comercial e Industrial de Barranquilla 1880-1930*, Universidad del Atlántico, Facultad de Ciencias Económicas, Barranquilla, noviembre de 1980; Elías Saltaín, Ismael Sáens e Israel Gutiérrez, *Desarrollo Comercial e Industrial de Barranquilla 1930-1950*, Universidad del Atlántico, Facultad de ciencias económicas, Barranquilla, enero de 1982; Carlos Canillo, Fátima de Otero y Jaime Fang, *Desarrollo Industrial y Comercial de Barranquilla, 1950-1970*, Universidad del Atlántico, Facultad de Ciencias Económicas, Barranquilla, 1988.

<sup>6</sup>Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo, “*Los Empresarios Extranjeros de Barranquilla, 1820-1900*”. En: **Desarrollo y Sociedad**, N°. 8 Cede, Bogotá, 1982, pp. 77-114.

diferencia (entre otras) de que aquí nos ocupamos tanto de los capitalistas extranjeros como nacionales.

Adolfo Meisel Roca escribió un ensayo<sup>7</sup> ilustrativo de las dificultades que afrontaron los empresarios locales para continuar su expansión en el nivel industrial. Para Meisel Roca, la inversión industrial comienza a dominar la vida económica de la ciudad hacia la década de los años veinte. Este autor inscribe el desarrollo industrial de Barranquilla dentro del proceso de sustitución de importaciones que atraviesa al país a comienzos del siglo. La pérdida del dinamismo industrial luego de los años cuarenta se relaciona con la caída del liderazgo portuario de la urbe y el ascenso de Buenaventura. Al perder peso el puerto como motor de la dinámica industrial se requería una conexión más estrecha entre la urbe y las zonas de hinterland, para que se mantuviera el ritmo del crecimiento industrial. Pero, el tipo de encadenamiento entre la ciudad y la economía rural no era el más adecuado, en parte por la estrechez del mercado nacional y por las débiles interrelaciones existentes entre la industria urbana y la economía agraria de la región. En favor de esta tendencia también operó el que la economía ganadera, por su carácter extensivo, no absorbiera gran cantidad de mano de obra. En tales condiciones, la ciudad progresó como puerto que vinculaba la economía nacional con el mercado mundial pero como un injerto dentro de un mercado reducido. Dice Meisel Roca que “talón de Aquiles se reveló claramente cuando enfrentó la fuerte competencia del puerto de Buenaventura y no pudo depender de sus mercados regionales para continuar su expansión manufacturera y comercial”<sup>8</sup>. El otro factor que acelera la pérdida del dinamismo industrial es el impacto de ciertas políticas económicas implementadas por el gobierno central; particularmente las que hacia los años treinta y cuarenta se relacionaban con el crecimiento de producciones agrarias comerciales, como el algodón, y con la construcción a tiempo de vías de comunicación.

El autor considera que las políticas del gobierno central desestimularon la agricultura comercial –especialmente en el caso del algodón–, pues permitieron la competencia extranjera ruinosas; además, el gobierno hizo poco para coadyuvar a la industrialización mediante la construcción de carreteras. Esta es una de las hipótesis más sugestivas para explicar la decadencia relativa de Barranquilla a partir, según, su autor, de los años cuarenta. En general, el ensayo de Meisel Roca tampoco adopta la perspectiva de desarrollo empresarial que hemos venido planteando. El trabajo se limita mostrar algunos de los factores que, supuestamente, desaceleraron el crecimiento industrial, sin relacionar éste con los propietarios de las industrias ni con las circunstancias específicas que influyeron en su aparición.

---

<sup>7</sup>Adolfo Meisel Roca, “¿Por qué se Disipó el Dinamismo Industrial en Barranquilla?”, En: **Lecturas de Economía**, N° 23, Medellín, marzo agosto, 1987.

<sup>8</sup> *Ibíd.*, p. 72.

Posada Carbó y Meisel Roca han producido otros ensayos acerca del desenvolvimiento socioeconómico de Barranquilla. En ellos estudian la formación de bancos y otras empresas. Posada Carbó incursiona en la biografía empresarial con una investigación sobre Karl Parrish, pionera en nuestro medio, en cuanto a la aplicación de métodos modernos en esta clase de temáticas. De hecho, la biografía contextualizada suele ser importante tanto para interpretar un personaje como para esclarecer, aunque sea parcialmente, su entorno. Esta es la principal razón por la que utilizamos perfiles biográficos en nuestro estudio; en este sentido continuamos un poco la tarea emprendida de otros historiadores de la ciudad, como es el caso de Posada Carbó.

Ya mencionamos anteriormente la escasez de bibliografía sobre el tema del empresariado en Barranquilla y cómo las obras hasta ahora escritas sobre la ciudad únicamente rozan esta temática.

La historia local en cada uno de sus componentes, apenas comienza a escribirse por las generaciones formadas a partir de los años sesenta. Hay muchos aspectos abiertos a la investigación, sobre los cuales existe muy poca producción historiográfica.

Y otros que ni siquiera han sido abordados. Por tales razones, todo lo que se escriba sobre esta materia en vez de restar, aporta, desde luego con un mínimo nivel de calidad. Por lo demás, y aunque parezca pretencioso, la historia nacional puede sacar provecho de investigaciones de este tipo, por cuanto los trabajos de síntesis podrán apoyarse en una sólida base de escritos monográficos. Las anteriores consideraciones justifican plenamente la realización de una investigación cuyos resultados ahora entregamos.

De otra parte, consideramos que la problemática del desarrollo en Barranquilla se esclarecerá aún más en tanto avancemos estudios de casos de empresas; las monografías de esta índole, sin embargo, parecen no tener futuro si no se cuenta con las fuentes adecuadas; esta es quizás la principal dificultad para enfrentar dicha tarea. Estamos hablando de archivos empresariales y de fondos documentales que, desafortunadamente, escasean entre nosotros. Las biografías contextualizadas de empresarios también aportarán un grano de arena en los términos arriba expresados. Quizá escudriñar en los archivos del extranjero nos permitirá comprender de modo más completo los móviles de los empresarios foráneos que se desempeñaron en la ciudad. El tema de los inmigrantes en general es una veta abierta para las inquietudes investigativas. En el caso del empresariado, esta temática facilitará aclarar muchos puntos que aún no han sido totalmente develados, como las razones de muchos capitalistas para establecerse en Barranquilla, o los factores que les hicieron salir de sus lugares de origen, por ejemplo.

Para terminar esta ya larga introducción, señalemos que el tema de esta investigación fue elegido en noviembre de 1991; el tiempo real para la elaboración de la monografía fue aproximadamente de dos años, hasta el mes de octubre de 1993. Esperemos que los resultados contenidos en ella no estén muy por debajo de las expectativas que hayamos creado en esta entrada.

## **CAPITULO I**

### **EL CONTEXTO NACIONAL Y LOCAL DONDE SE FORMARON Y DESARROLLARON LOS EMPRESARIOS**

#### **1.1. NACIMIENTO DE LA POBLACION DE BARRANQUILLA**

Barranquilla, la ciudad que sirve de epicentro para la presente historia, nació en la época colonial. Pero no fue fundada, si por fundación entendemos un acto único y formal donde participan diez o más funcionarios de la Corona e individuos particulares, que firman la diligencia escrita. Por tal razón, esta tierra no pertenece al círculo de las poblaciones colombianas fundadas deliberadamente, como Santa Marta, Cartagena, Bogotá y otras. En sus comienzos no hubo rituales religiosos, ni formalidades curialescas ni actos reales. Surgió y creció como lo hacen los conglomerados de generación espontánea, sin ningún plan, y bajo la influencia de factores que se cruzan para configurar su textura. El ambiente



físico y la acción humana se conjugaron para dar nacimiento al primer núcleo poblacional que avanzó descomponiéndose y recomponiéndose en un largo proceso donde jugó lo étnico, lo económico y lo social. La cálida desembocadura del río Magdalena fue la cuna donde creció aquel grupo de primeros pobladores. El delta imperfecto y cambiante, con caños, ciénagas y pantanos en continua transformación, abrigó la acción humana de individuos provenientes de los más diversos lugares. De Mompox o Cartagena. De Ciénaga o Santa Marta. De la Península Ibérica o las Islas Canarias. De las haciendas de Tierradentro, de donde venían vaqueros, corraleros y porqueros o esclavos negros traídos del Africa o descendientes de éstos. De las encomiendas cercanas, con su cúmulo de indígenas. Y también de los indígenas que venían de Malambo a emplearse por un jornal, o de aquellos otros que sobrevivieron a la boga del río. Es decir, agricultores y ganaderos, artesanos y remeros, clérigos o funcionarios reales, negociantes dedicados al comercio, mujeres y hombres de distinta procedencia étnica y condición social, se mezclaron en la orilla occidental de un ancho río para dar origen al fenómeno Barranquilla.

Como sucederá durante el siglo XIX, con la formación del puerto, lo que en definitiva cuenta para que aparezca el primer Sitio de Libres, es la situación o localización geográfica de la zona. Aún antes de que el Sitio de San José de San Nicolás de Tolentino de Camacho fuese atractivo y llamara la atención de quienes transitaban las Bocas del gran río, Malambo perdió su posición privilegiada, a manos de los libres de las Barrancas de Camacho o San Nicolás. Mientras la rígida institución de la encomienda cohibía el desenvolvimiento de aquel puerto obligado el Sitio de Libres crecía despojado de ataduras hasta sentar las bases de la promisoría aldea.

La Hacienda de San Nicolás fue uno de los embriones de la futura población. La estableció Nicolás de Barros y de la Guerra, encomendero de Galapa, como negocio de vacunos, cerdos y caballos. Este hacendado había nacido en Coro, Venezuela; por tal razón puede ser considerado inmigrante vinculado a los orígenes del lugar, tanto como los que provenían de sitios cercanos. Ya veremos más adelante, que durante el siglo XIX y comienzos del Siglo XX, la inmigración será un factor determinante en la transformación que vive Barranquilla; también lo fue desde sus propios orígenes. Pues bien, todo parece indicar que el propietario del hato, al fundarlo, le había puesto su propio nombre, siguiendo las costumbres de la época, apoyadas en los nombres correspondientes del Santoral Católico. Los documentos encontrados hasta ahora no precisan el día, el mes y el año en que se estableció aquel negocio; pero relacionando la fecha en que Nicolás de Barros se posesionó de su encomienda, con la posible fecha en que extiende su dominio a tierras ya trabajadas que pretende legalizar, inferimos que San Nicolás se organizó después de 1627 y varios años antes de 1637. Resulta entonces que cuando se toma 1629 como el año de fundación de Barranquilla, lo que en realidad se recuerda es el inicio de la

hacienda ganadera del encomendero de Galapa, más no la verdadera fundación de la población. Puede sacarse en claro de esta cuestión que los orígenes de Barranquilla se remontan a los comienzos del siglo XVII, en año imposible de precisar, pues la creación de la aldea obedece a efectos espontáneos que provienen de diversos embriones, uno de los cuales fue la descomposición de hatos de San Nicolás<sup>9</sup>. José Agustín Blanco Barros arguye que la hacienda de San Nicolás se transformó en Sitio de Vecinos Libres con el paso de tiempo. Contribuyeron a ello la relajación de la encomienda, las políticas gubernamentales de población, la situación geográfica privilegiada del lugar (con el agua a la mano, la frescura de las brisas, la vegetación conveniente) y las necesidades habitacionales o económicas de los habitantes cercanos al lugar o de los que transitaban el río.

Por eso, quienes recalcan los orígenes espontáneos y privados de Barranquilla tienen toda la razón<sup>10</sup>. El caserío se fue configurando a partir de la descomposición de una hacienda, en el marco de las circunstancias que anteriormente relatamos. Parece que el sentido de agrupación de los primeros pobladores y el haber resuelto sus problemas de residencia **dieron** lugar a la procreación en el sitio, con lo cual engendraron generaciones sucesivas que alimentaron el sentimiento de amor al lugar o patria chica. Emerge la aldea, con muy poco orden en calles en calles y plazas. Y aunque su crecimiento es bastante lento durante el periodo colonial va recibiendo denominación tras denominación hasta alcanzar el siglo XIX, cuando cambia profundamente. Los relatos apoyados en la tradición<sup>11</sup> y en las fuentes inscritas, si bien son suficientes para precisar las fechas exactas en que comenzó a surgir el grupo inicial, ofrecen luces sobre sus características durante la colonia. Sitio de Libres a partir de las rancherías levantadas en las Barrancas de San Nicolás de Tolentino. Capitanía Aguerra del partido de Tierradentro en 1772, con su juez letrado. En 1810 era una simple parroquia. Durante el siglo XIX, a raíz de la colaboración de sus habitantes brindaron a la causa independentista, se le otorga en 1813 el título de Villa.

En 1857, con motivo de la reorganización territorial que reemplazó a la antigua Provincia de Cartagena por el Estado Soberano de Bolívar, le es conocido el título de ciudad<sup>12</sup>.

## **1.2. EL SURGIMIENTO DEL PUERTO COMPLEJO**

---

<sup>9</sup>Una documentada discusión acerca de los orígenes de Barranquilla puede verse en: José Agustín Blanco Barros. *El Norte de Tierradentro y los Orígenes de Barranquilla*, Banco de la República, Bogotá, 1987, p. 253 y ss.

<sup>10</sup>Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, editorial del Norte, Barranquilla, 1943, pp. 17-22.

<sup>11</sup>Véanse las opiniones de Domingo Malabet, en: José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, Banco Dugand, Barranquilla, 1922, p. 64 y ss. Hay la edición de 1946 en la cual Alirio Bernal agrega una segunda parte con material preparado y recopilado por él. Esta segunda edición se imprimió en los talleres Gráficos Recio & Smith de Barranquilla. Las notas que siguen se refieren a la Primera Edición.

<sup>12</sup>Ibid. P. 11.

Si bien durante la época colonial cumplía funciones de puerto (o al menos de lugar para desembarcar y sacar bienes), sólo en el siglo XIX se desarrolla como tal por su vinculación portuaria con el 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 satelitales 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. La comunicación con los puertos satélites siempre fue inadecuada; sólo la apertura de las Bocas del río en los años 30 del presente siglo facilitó la entrada, con cierta regularidad, de buques de vapor hasta la propia urbe. Mediante Decreto del General Mario Mantilla, y en parte debido al sitio de Cartagena, el puerto de Sabanilla fue habilitado desde 1820 para la introducción de mercancías extranjeras con el propósito de que los derechos de importación fueran empleados por las tropas republicanas. En febrero 1849, el Presidente de la República Tomás C. de Mosquera, también mediante Decreto, otorgó a Sabanilla la categoría de Puerto nacional para recibir importaciones. Pero las dificultades de comunicación entre el puerto fluvial y la Bahía de Sabanilla, combinadas con la supremacía de Cartagena y Santa Marta, relegarían para décadas por venir el auge portuario del complejo Barranquilla-Sabanilla en el comercio exterior nacional. De tal manera que fue en el ámbito de la batalla por la independencia y por la construcción de la República que Barranquilla recibió los primeros impulsos para su progreso era una de las poblaciones principales del cantón de Sabanilla donde se aglutinaron personas que sirvieron de apoyo a la revolución política que estremecía a todo el territorio neogranadino. Por esta razón, el Gobierno de Cartagena, mediante disposición de la Cámara de Representantes del Estado, la había elevado a Villa capital del departamento de Barlovento, con su jurisdicción, privilegios, exenciones y empleo de escudo y bandera el 7 de abril de 1813<sup>13</sup>.

Barranquilla es, en consecuencia, una población con historia básicamente Republicana. Porque fue bajo auspicio de la República que recibió sus más fuertes impulsos. No solo institucionales, si no económicos y demográficos y también en los transportes.

En el siglo XIX, la ciudad se convierte en el puerto más importante, al facilitar mejor que Santa Marta y Cartagena, la vinculación entre el mar y el río con fines comerciales. El primero de los puertos satélites fue Sabanilla: era un puerto marítimo, en tanto que Barranquilla lo fue sobre el río. Ambos estaban obligados a integrarse, pues el comercio entre los centros del interior y Sabanilla se hacía mediante el río. En los años cuarenta y

---

<sup>13</sup>Vergara y Baena, *Barranquilla, su Pasado...*, Óp.cit., p. 69; también: Ramón Manrique: *Barranquilla y su gente*, Óp.cit., p. 24-25. Esta es la fecha que se toma celebrar el Día de Barranquilla.

cincuenta, el complejo Barranquilla-Sabanilla progresó, a pesar de las presiones de los empresarios y autoridades de Cartagena y Santa Marta, que veían en el fenómeno un peligro para sus intereses económicos y para sus ciudades. A Sabanilla sólo se le permitía el tráfico de exportaciones. Una ley de 1842 abrió el puerto a todo tipo de comercio, y debido a esto el cónsul de USA en Cartagena declaró que de entrar en vigencia la autorización provocaría que la mayor parte del comercio de los otros puertos caribeños se trasladara al complejo, por su cercanía en las Bocas del Río. De hecho, las importaciones masivas empezaron a llegar sólo en 1849<sup>14</sup>. Sabanilla fue cada vez más importante; esto en gran medida se debió, a que las embarcaciones tenían que llegar hasta aquí para llevarse productos que no salían por Cartagena y Santa Marta, lo cual incidía sobre los costos del transporte. Promediando los años cincuenta Sabanilla controlaba las exportaciones, pero Santa Marta iba adelante en las importaciones. Los comerciantes nacionales veían más expedito enviar sus productos por el Magdalena a Barranquilla, para ser luego sacados a Sabanilla y de allí partir rumbo al mercado mundial. Esta dinámica se fortaleció con la navegación a vapor en el río y con la bonanza en las exportaciones de tabaco. Desde muy temprano, Barranquilla se benefició con el reforzamiento de la ruta comercial que comunicaba a Santa Marta con el interior a través del río y de la ciénaga.

Era fondeadero casi obligatorio para embarcaciones menores ocupadas en el transporte riveroño; los productos se traían o salían para Santa Marta o Cartagena por vía terrestre o por los canales. La gran dificultad para establecer comunicación con el mar fue siempre la barra de arena de las Bocas de Ceniza. Por eso se utilizó la bahía de Sabanilla<sup>15</sup>.

La localización de la ciudad sobre la desembocadura del gran río le servirá para dejar atrás poco a poco, a sus competidoras Santa Marta y Cartagena. En la época colonial había sido Malambo; ahora sería sus hermanas costeñas de rancia tradición.

Theodore E. Nichols arguye que la causa más importante para el ascenso de Barranquilla a primer puerto comercial del país, en la segunda mitad del siglo XIX, le fue de índole geográfica y de comunicaciones “ya que su ubicación sobre el río Magdalena y las características del transporte local fueron determinantes en su surgimiento”<sup>16</sup>. El autor excluye de su estudio los factores políticos, aunque reconoce que la rivalidad entre los puertos caribeños fue muy fuerte y sostiene que:

[...] los problemas de transporte fueron los factores más importantes en el surgimiento y descenso de los puertos. Las guerras civiles del XIX, tuvieron poco efecto sobre el comercio los puertos. Para citar sólo un ejemplo, Barranquilla fue capturada dos veces por los

---

<sup>14</sup>Theodore E. Nichols, *El surgimiento de Barranquilla*, suplemento de la Cámara de Comercio de Barranquilla, abril 1983, p. s 5 (Artículo tomado de “**Hispanic American Historical Review**”, Vol. 34 N° 2, 1954), traducción de Jaime Abello Banfi.

<sup>15</sup>Nichols, *el surgimiento...*, p. 3.

<sup>16</sup>Óp. Cit., p.2.

revolucionarios durante la guerra civil 1885 y los puertos de Barranquilla y Sabanilla fueron cerrados brevemente en esas ocasiones. Los ingresos de aduana, por ejemplo, mostraron una ligera disminución.<sup>17</sup>

Aun nos faltan trabajos que esclarezcan el impacto de los conflictos civiles sobre el desenvolvimiento de los puertos caribeños. Las investigaciones nacionales relacionan el comercio a larga distancia con los conflictos políticos, por lo general para destacar el impacto de éstos sobre la actividad comercial. Pero nada dice, o expresan poco, sobre las consecuencias de tales eventos en los puertos del Caribe. De todos modos, es indudable que la ventaja relativa de Barranquilla con relación a sus rivales, al estar situado cerca del río, le facilitó la entrada en las corrientes de comercio que iban y venían del interior, haciendo tránsito aquí para integrarse a la circulación internacional; la maltrecha estructura de transporte y comunicación, que tenía por eje el río, poco a poco puso al frente al puerto de Barranquilla. A esto contribuyó grandemente las dificultades de Cartagena y Santa Marta en su comunicación con el río, mediante un canal del Dique construido en la colonia que casi siempre estaba seco o con bajo nivel de agua, en cuanto a La Heroica, o a través de la Ciénaga y de los canales naturales que la comunicaban con el río, en el caso de Santa Marta. En fin, la naturaleza, la usencia de adecuados sistemas de transporte y comunicación, el papel del río en la subida y bajada de los productos, la navegación a vapor, la escasez de fondos para financiar medios alternativos de comunicación, la inestabilidad política debido a los conflictos militares, y otros factores de menor influencia se conjugaron para hacer posible la conversión de Barranquilla en primer puerto del comercio exterior de la nación.

Desde antes de la construcción del Ferrocarril de Bolívar, se aseveraba por algunos observadores que por los problemas de Santa Marta y Cartagena en su comunicación con el río, las compañías de navegación a vapor empezaron a trasladarse a Barranquilla. Años después de construido dicho ferrocarril, el Vice-Cónsul de USA en Sabanilla, C. Hoyer, informaba al secretario de Estado Norteamericano, William Seward, en junio de 1886, que “la totalidad de las principales compañías de vapores, con sus bodegas y mulles, estaban ahora localizadas en Barranquilla”<sup>18</sup>. Es decir, que el ascenso portuario de la ciudad se había convertido en un gancho para atraer empresarios del transporte fluvial y, como se verá más adelante, para que muchos otros empresarios del exterior y de otros sitios del país y de la Costa sentaran sus bases en la promisoría ciudad. Ya en los años sesenta, como destaca Nichols, se decía en todos los sitios que Barranquilla progresaba más que cualquiera otra ciudad del país. El auge en las exportaciones de tabaco y el crecimiento y estabilización en la navegación a vapor habían acelerado este proceso. Cuando el mercado europeo (especialmente Bremen) se cierra para el tabaco nacional debido a la

---

<sup>17</sup>Óp. Cit., nota 2 al final del ensayo.

<sup>18</sup>Óp. Cit., p. 7 y nota 34.

competencia de Java y Sumatra patrocinada por empresas privadas holandesas, y sobreviene la caída de las exportaciones en los años setenta, la ciudad continuó prosperando con la exportación de otros artículos, especialmente de la quina. El auge portuario barranquillero (o del complejo) prosiguió hasta el advenimiento del café como principal producto de exportación a partir de los años noventa.

### **1.3. EL FERROCARRIL DE BOLÍVAR, EL COMERCIO Y EL CRECIMIENTO DE LA URBE**

Parece que el puntillazo definitivo que alimenta el ascenso fue la construcción del ferrocarril de Bolívar. La empresa que lo trajo al mundo se inició con la Ley del 14 de mayo de 1865, expedida por la Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar. Apoyados en esa ley, Ramón B. Jimeno y Ramón Santo Domingo Vila contrataron la construcción de la obra. Pero años más tarde en 1869, traspasan el contrato a la compañía alemana Hoenigsberg, Wessels & Ca., la cual llevo a cabo parte del trabajo. Era el segundo ferrocarril, después del de Panamá, que se construía en territorio nacional<sup>19</sup>. La inauguración de la importante vía se efectuó el 1 de enero de 1871. El primer tramo construido comunicaba al puerto fluvial con el marítimo, que a la sazón era Sabanilla. Este ferrocarril dinamizó el comercio exterior de la ciudad (y del país), al realizar algunas operaciones y, además, al generar una reducción real en los costos de transporte. Quedaban pendientes más problemas, como las dificultades para el atraque de buques de gran calado en el puerto de Sabanilla y otros retos que se resolvieron con el Muelle de Puerto Colombia, en los años noventa, y con la apertura de las Bocas de Ceniza, ya en el siglo XIX. Entre tanto, la línea ferroviaria se prolongaba sucesivamente en la búsqueda de un sitio más adecuado para la llegada de las naves transoceánicas. Sabanilla se abandonó por Salgar y luego éste por Puerto Colombia, que duró hasta década del **pasado** siglo, cuando el puerto marítimo es trasladado a Barranquilla. La Aduana antes localizada en Sabanilla y después en Salgar, fue trasladada definitivamente a Barranquilla al terminar los años setenta. Mediante Decreto del Gobierno Federal, de 1 de junio de 1876, se autorizaba el traslado de las Dependencias de la Aduana, de Salgar a Barranquilla. El Ferrocarril de Bolívar decantó las tendencias que favorecían el ascenso portuario de la ciudad. En 1871 es inaugurado el servicio de los vapores transatlánticos por el puerto de Sabanilla, que comienza, con escala permanente, con el Lloyd Norte-Germánico y prosigue con la compañía de vapores Correos Hamburguesa-Americana, con la West Indian & Pacific Co., la Royal Mail Steamship Packet Co., la Compagnie Générale Transatlantique y la Atlas Line, en los años 1871 y 1872<sup>20</sup>. La Harrison llega por primera vez el 28 de junio de

---

<sup>19</sup>Vergara y Baena, *Barranquilla su pasado...* Óp. Cit., p. III; Fred S. Rippy, “Los comienzos de la Era Ferroviaria en Colombia” en: J. A. Bejarano (Ed.). *El siglo XIX en Colombia Visto por Historiadores Norteamericanos*, Editorial La Carreta, Bogotá, 1997, pp. 221-243.

<sup>20</sup> Vergara y Baena, *Barranquilla su pasado...* Óp. Cit., p. IV

1875, la Transatlántica de Barcelona, el 21 de enero de 1882 y la Direct S. Line, el 9 de marzo de 1891<sup>21</sup>.

Más adelante, veremos cómo estas empresas de navegación marítima contribuyeron a integrar nuestro puerto con los torrentes de comercio internacional.

Aquel Sitio de Libres que a comienzos del siglo XVII apenas sobrepasaba los 110 habitantes, al final del siglo XIX exhibía gran dinamismo comercial, como consecuencia de sus rol de puerto fundamental para el comercio exterior colombiano. Su papel de puerto y de centro comercial lo hicieron atractivo para los negociantes del resto del país y del exterior. Y también para la gente pobre de los alrededores y del resto de la Costa Atlántica y de otros lugares de Colombia. Como consecuencia vivió un crecimiento demográfico que en poco tiempo lo puso por encima de Santa Marta y Cartagena. Transformado ya en las Barrancas de San Nicolás en 1771 tenía 1.805 habitantes. El censo de 1777 le atribuye al corregimiento 2.633 almas. En 1813, cuando se le otorgó el título de Villa, le reconocían 3.215 habitantes. Convertida en Capital del Distrito Municipal le contaban, en 1858, 8.911 habitantes. Fue convertida en Capital de Provincia en 1876 con más de 11.000 habitantes. En el Censo de Población de 1912 aparece con 48.907 personas. Otro censo le otorga en 1918, 64.543 pobladores. En 1927, un empadronamiento efectuado por las Empresas Publicas Municipales permite atribuirle 110.000 individuos. Las estadísticas de crecimiento poblacional que publica la Contraloría a principio de los años **cuarenta del pasado siglo**, le conceden a Barranquilla el tercer lugar entre las capitales de Departamento, con 163.500 habitantes. Le seguía Cali con 121.300 pobladores, y por encima estaban Medellín (198.000 habitantes) y Bogotá (395.000 habitantes)<sup>22</sup>. Tal expansión poblacional es inexplicable partiendo del simple crecimiento vegetativo de la ciudad. Los inmigrantes venidos del exterior y del resto del país produjeron en gran medida el fenómeno.

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 siglo 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 transporte del país y la falta de dinero

---

<sup>21</sup> Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*. Imprenta “el comercio”, Barranquilla, 1892, pp. 65-66.

<sup>22</sup>Theodore E. Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., p 135; ramón Manrique, *Barranquilla y su gente*, pp. 24-25. El dato del censo de 1777 fue tomado de José Agustín Blanco, *El Norte de Tierradentro y los Orígenes de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 249. Si bien las cifras ofrecidas por Manrique para los siglos XVII, XVIII y XIX son poco fiables, permiten, al menos, ilustrar, especialmente para el siglo XIX, la rapidez con que crece la población de Barranquilla en el último tercio decimonónico y a comienzos del siglo XX. Véase también: Adolfo Meisel Roca, series estadísticas de la economía de Barranquilla, Banco de la República, Subgerencia Técnica Barranquilla, marzo de 1991, p. 7.

para adelantar planes más ambiciosos en materias 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.

Ya desde 1811 arrancó, oficialmente, el proceso portuario marítimo de la ciudad, cuando la Suprema Junta de la Provincia de Cartagena de Indias decide que desde el 1 de octubre de aquel año los agricultores, para el incremento de sus actividades y crías, pueden enviar sus productos al extranjero, para lo cual se habilitaron los puertos de Sabanilla y Zapote<sup>23</sup>. Una ley de junio de 1833 disponía que tales sitios continuaran abiertos a la exportación, pero prohibía la introducción de importaciones, las cuales entraban por Cartagena. Como se dijo antes, una ley de julio de 1842 autorizaba al Poder Ejecutivo para habilitar a Sabanilla como sitio de importación, hasta tanto estuviera construido el edificio de la Aduana. Mencionamos también atrás que el Presidente Mosquera habilitó para recibir importaciones a Sabanilla, mediante Decreto Ejecutivo de febrero de 1849. La disposición fue expedida debido a que se había cumplido el requisito de construir la Aduana. Precisemos que el Gobierno, para llevar a término la obra, podía aceptar donaciones o empréstitos gratuitos que los vecinos hicieron sin exigir contraprestación alguna. Los comerciantes destacados de Barranquilla entregaron \$9.581 para colaborar con la ejecución de los trabajos. Esteban Márquez, amigo personal del General Tomás Cipriano de Mosquera y uno de los destacados gestores del funcionamiento del puerto, construyó la edificación<sup>24</sup>. Sabanilla el pueblito de pescadores situado en la bahía de su nombre, había superado a Cartagena en el comercio de exportación antes de 1849. El comercio importador, oficializado desde este año, enfrentaba las dificultades de comunicación entre el puerto marítimo y Barranquilla; el traslado de mercancías se realizaba por el Canal de la Piña, por el Caño Trupillo o por polvorientos caminos empleando medios acuáticos y animales de transporte y carga<sup>25</sup>.

La ciudad afianzo su crecimiento portuario con la construcción del Ferrocarril de Bolívar. Con tal medio se agilizaría el transporte de mercancías, que antes entraban y salían utilizando especialmente el Canal de la Piña, en enero de 1871, fue inaugurada la línea férrea, que llegaría hasta Salgar a raíz del deterioro de las condiciones de Sabanilla. La Estación Montoya será el punto de arranque desde la ciudad. Por las dificultades de Salgar, la línea se prolongó en 1888 hasta Puerto Colombia. La construcción del ferrocarril comenzó en 1869. Al año siguiente la empresa constructora, Hoenigsberg, Wessels & Ca. Prolongaba la vía a Salgar. Hasta aquí la obra costo \$ 606.573 según la empresa. Las

---

<sup>23</sup>Miguel Goenaga, *Lecturas Locales. Crónicas de la Vieja Barranquilla*, Imprenta Departamental, Barranquilla, 1953, p. 221 y ss.

<sup>24</sup>Ibid., p. 211 y ss.

<sup>25</sup>Nichols, *El Surgimiento de Barranquilla*, Passim; *Tres Puertos de Colombia*, Passim; Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 17 y ss.



instalaciones de la Aduana se trasladaron para Salgar en 1872. Pero este puerto tampoco tendría futuro. Por la escasa profundidad de la bahía, los buques marítimos debían anclar a 6 o 7 km de la costa, en donde descargaban bienes y personas en remolcadores y planchones que luego trasladaban a tierra. Y de aquí al ferrocarril. Las dificultades naturales y lo costoso del sistema, imponían el cambio del lugar a un sitio más profundo. En 1875 el Gobierno nacional le había comprado a la compañía alemana el ferrocarril el ferrocarril por \$ 600.000 (poco tiempo después se supo que esta empresa solo había empleado en gastos de construcción \$250.000). En los años setenta del Presidente de la República, Julián Trujillo, autorizaba al Administrador de la Aduana de Barranquilla para contratar con el ciudadano americano nacido en cuba, Javier Cisneros, la prolongación del ferrocarril hasta un punto más adecuado sobre la bahía de Sabanilla. Cisneros había comprado el ferrocarril de Bolívar por más de \$600.000 a Carlos Uribe, quien a su vez lo había comprado al Gobierno Nacional por una cantidad parecida. La prolongación de la línea hasta Puerto Belillo fue completada en junio de 1887. Allí se construyó un malecón de madera, mediante permiso temporal del Ministro de Hacienda, en vez de uno de hierro que era el estipulado. El mar destruyó el malecón lo que obligó a buscar otro sitio. Al pie del Cerro Cupino se instaló, por fin, la Estación Terminal del Ferrocarril el 31 de diciembre de 1888, Francisco Javier Cisneros había vendido parte del ferrocarril a una firma inglesa por 100.000 libras esterlinas. En consecuencia, se constituyó en Londres la Barranquilla Railroad and Pier Company con capital de 200.000 libras esterlinas; los intereses que Cisneros conservó en ella le permitieron permanecer en la ciudad como su representante. El malecón fue construido en Puerto Cupino, o Puerto Colombia, por solicitud de la compañía la obra fue supervisada por el ingeniero norteamericano John B. Dougherty, antiguo colaborador de Cisneros en otras actividades en Colombia. Se inauguró en julio de 1893. En vez de madera se había empleado hierro y acero. Costó aproximadamente 60.000 libras esterlinas. Podía recibir al mismo tiempo cinco barcos de gran calado. El malecón media unos 4.000 pies de longitud, de los cuales los últimos 600 tenían un ancho de 50 pies y la parte inicial, 16 pies. El ferrocarril, incluyendo el tramo hasta Puerto Colombia, tenía 27 km de extensión. En el propio muelle la profundidad era de 26 pies, con lo cual se eliminaba el problema del atraque de buques de buen calado. De hecho podían servirse dos buques a cada lado y uno en el fondo. La familia Cisneros recuperó el control del ferrocarril hasta 1933, cuando lo vendió al Gobierno Nacional por 300.000 libras esterlinas<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*. Papelería de Samper Matiz, Bogotá, Año II, 18494, pp. 213-218. Véase también: Theodore E. Nichols, *El surgimiento de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 9-11; *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., pp. 119-180; Hernán Horna, "Modernización, Transporte y Espíritu Empresarial en Colombia Durante el siglo XIX". En: *Huellas*, N° 22, Barranquilla, 1988, p. 9

(Imagen pág. 33) ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Otra institución conectada con el desarrollo portuario de la ciudad fue la Aduana, trasladada a Barranquilla a finales del siglo XIX. Desde un principio ésta fue el complemento del ferrocarril de Bolívar.

Ya estrado el siglo XX, los dirigentes barranquilleros comprendieron que era necesario un edificio que estuviera acorde con la importancia de la urbe para el comercio exterior colombiano. Fue así como a finales de la segunda década se empezó a construir la importante edificación.

El Presidente de la República, Doctor Marco Fidel Suárez, en compañía de su amigo personal el Doctor Miguel Moreno Alba (poeta y empresario que dirigiera el periódico conservador La Nación), inauguró en 1921 el hermoso palacete neoclásico que serviría en adelante como sede de la Administración de las Aduanas. El bello edificio había sido construido por el arquitecto inglés Leslie Arbouin, por encargo directo del gobierno nacional<sup>27</sup>.

El Presidente Suárez hizo nombrar a Don Miguel Moreno Alba, como Administrador de las Aduanas en Barranquilla, en agradecimiento a la labor desempeñada por éste, quién había promovido sus candidatura presidencial a través de sus periódico. Cabe decir que Moreno Alba, acompañado por los arquitectos, escogió el lugar el lugar donde se construiría el nuevo edificio, muy cerca a la estación del tren.

(Imagen pág. 35) EL PRESIDENTE DEL REPÚBLICA MARCO FIDEL SUÁREZ; MONSEÑOR CARLOS VALIENTE Y EL POETA MIGUEL MORENO ALBA, EN LA INAUGURACIÓN DEL PALACIO DE LA ADUANA DE BARRANQUILLA EN EL AÑO 1921.

ACRÍLICO SOBRE CAMVAS, OBRA DE ANTONIO IGINIO CARO.

El palacio fue una solución lamentable parcial, debido al gran flujo de mercancías que circulaban por el puerto. La carga se aglomeraba en los patios de la Estación Montoya y de la propia Aduana, lo que era un indicativo de la insuficiencia de las instalaciones. El

---

<sup>27</sup>Rodolfo Sambrano Moreno, *“El Palacio de la Aduana y el Presidente Suárez”* en: **Revista Informativa de la Cámara de Comercio de Barranquilla**, vol. XVI, N° 167, Barranquilla, 1990, p. 9.

Doctor Moreno Alba, un hombre probo y bien intencionado, intentó resolver el problema como mejor pudo; pero, cometió el error de ordenar la ejecución de obras adicionales al proyecto original con dineros destinados a otros rubros, lo que unido a los robos de mercancías hechos por otras personas en los patios desde antes por la congestión y mientras se adelantaba la construcción (por lo que tuvo que responder), lo llevaron a la ruina y le dieron alimento a los enemigos políticos del Presidente para someterlo al escarnio público con una hazaña que este personaje de la historia de la ciudad no merecía. Moreno Alba debió entregar todos sus bienes al fisco como pago ingrato por haber llevado a feliz término una obra muy necesaria para la ciudad de aquella época, lo cual, con el paso del tiempo, se convertiría en monumento histórico nacional y símbolo de la pujanza económica de la Barranquilla de comienzos del siglo XX.

El barquero Ernesto Cortissoz Álvarez-Correa (su amigo personal) le acogió en su hacienda Media Luna en las cercanías de Juan de Acosta, junto con su familia, mientras se reponía espiritualmente –temporada que fue larga-; hermosos versos nostálgicos y dolidos quedaron de ese periodo, hasta que el poeta arranca una nueva actividad ya no periodística o política, sino comercial, recogiendo la Costa Atlántica como agente de Casas comerciales extranjeras.

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. Aun 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 en donde se desembarcaban para embodegarla o trasladarlas al ferrocarril; ya en éste iban hasta el puerto marítimo para el embarque final en los grandes barcos, cuando no había inconvenientes. Los comerciantes de la ciudad abrigaron siempre la idea de que los buques marítimos entraran hasta Barranquilla, a través de Bocas de Ceniza, para reducir costos y riesgos. El banco de arena obstaculizará por largo tiempo la realización de la idea. Puede decirse que los negociantes de la segunda mitad del siglo XIX aspiraban a que las embarcaciones cargaran y descargaran en Barranquilla, con el fin de eludir el pago de \$400.000 anuales en gastos de transporte<sup>28</sup>. Desde finales del siglo pasado el interés por las Bocas aumentó y la construcción del Ferrocarril de Bolívar (y más tarde el Muelle de Puerto Colombia) le bajaron el voltaje hasta principios del siglo XX cuando se hizo inevitable, básicamente por los costos del transporte, no sólo adelantar las obras de Bocas de Ceniza sino construir un nuevo puerto en el propio río para que atracara directamente en la ciudad las naves marítimas.

---

<sup>28</sup>Theodore E. Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., pp. 95-107.

(Imagen pág. 37) ADMINISTRACIÓN DE LA ADUANA.

#### **1.4. PAPEL DEL RÍO MAGDALENA**

Barranquilla se lo debe casi todo al río Magdalena. Por esta gran arteria nacional comenzó la navegación a vapor, con el pionero Juan Bernardo Elbers. Uno de los principales enemigos de esta navegación fue el río mismo. Los riegos para las naves fueron muchos, especialmente en los meses secos, cuando la vía fluvial era intransitable en muchos de sus trechos. Antes de que Elbers introdujera las primeras embarcaciones movidas por la energía del vapor, al río lo surcaban las canoas construidas por los indígenas, y otras embarcaciones de propulsión humana introducidas por los españoles, como los champanes y los bongos. Tales medios de transporte subsistieron al lado de las empresas de navegación a vapor, por razones de economía y de facilidades para navegar el inestable caudal acuático. Al terminar el siglo XIX se había hecho muy poco por resolver los innumerables problemas de la arteria, considerada, a pesar de todo, la forma más “fácil” para introducir bienes al interior y sacar los productos exportables a la Costa. Barranquilla sacó provecho de las falta de condiciones económicas y políticas en el país para acometer planes de transporte que reemplazaran al río como principal vía de comunicación entre el interior y el mercado mundial. Cuando se pudo contar con algunos recursos ya en el siglo XX, la hora del río había pasado. Era muy tarde, pues medios de transporte y vías tal vez más eficientes y quizá menos costosas, como los ferrocarriles y las carreteras, ayudaron a convertir la otrora fundamental ruta en la cloaca de desperdicios nacionales en que había sido trasformada hoy. Pero durante gran parte del siglo XIX y del siglo XX el país todo, y más que nada Barranquilla, baso su desarrollo de la larga distancia en el indomable Magdalena. Por eso, en cuanto se refiere a nuestra ciudad, compartimos las siguientes frases de Miguel Goenaga: “Sí Barranquilla, en un gesto pagano, hubiera de adorar a un ídolo adoraría al río Magdalena [...]”<sup>29</sup>.

En 1896, Eusebio Grau, refiriéndose a la ventajosa situación de la ciudad al estar localizada sobre el Gran Magdalena y al haberse constituido en puerto marítimo del país –con un muelle al que la unía una línea férrea-, dejaba constancia de lo siguiente:

Esta situación, que está a la vista de todos, augura de manera indudable, no solamente el sosteniendo de su progreso actual, sino el mucho mayor a que está llamada, pues con el transcurso del tiempo será el único puerto fluvial y marítimo de Colombia, ya que ninguna otra se le presentan las facilidades que dejamos anotadas<sup>30</sup>.

La historia del siglo XX confirmará que las palabras este entusiasta observador.

## **1.5. BARRANQUILLA EN EL CONTEXTO NACIONAL**

Hemos venido planteando que la ciudad surgió como las consecuencias de las tendencias socioeconómicas que experimentó el país, sobre todo a partir de la segunda mitad del

---

<sup>29</sup>Miguel Goenaga, *Lecturas Locales...*, Óp. Cit., p. 301.

<sup>30</sup>Eusebio Grau, *La Ciudad de Barranquilla En 1896*, imprenta de la luz, Bogotá, 1896, p.5.

siglo anterior. Colombia ocupó una posición intermedia entre las naciones latinoamericanas durante casi todo el siglo XIX. Su población era la tercera en importancia; en los años cincuenta estaba aproximadamente en los 2.200.000 habitantes y ya en 1895 contaba con 4.100.000 almas. No tenía centros urbanos equiparables a los de otros sitios del área. Bogotá, que alcanzó los 100.000 habitantes en ese siglo, no llegaba a las dimensiones de La Habana, Ciudad de México, Buenos Aires y Río de Janeiro, las cuales la superaba en población. Colombia siempre fue comercialmente pobre. Entre 1821y 1880, el valor de su comercio exterior estuvo casi siempre por debajo del séptimo u octavo lugar en Latinoamérica. En los años setenta, incluida la exportación de tabaco, las exportaciones fueron avaluadas en 11.000.000 de dólares, cantidad irrisoria si se la compara con la de Brasil que en el mismo rubro (90.000.000), Perú y Argentina (más de 45.000.000) y México y Chile (más de 30.000.000). si atendemos el hecho de que en América Latina (incluida Colombia) las exportaciones han sido fundamentales para la consecución de fondos que impulsan las actividades públicas y privadas, esta debilidad relativa del comercio exterior colombiano era, en parte, una de las causas del lento desarrollo del país<sup>31</sup>. Los ingresos públicos, dependientes del impuesto de Aduanas, seguían las tendencias del comercio exterior. Las entradas de los gobiernos estatales y del gobierno nacional representaban unos 10.000.000 de dólares a finales de los años setenta, en tanto que Perú tenía ingresos por más de 65.000.000, Brasil por 50.000.000 y Chile, México y Argentina por más 16.000.000. Es decir, nuestro sector público lograba ingresos exiguos en comparación con los de otros países latinoamericanos. En cuanto al sector privado, a los grupos empresariales independientes del Estado, digamos que su nivel era también inferior en comparación con el de otros lugares del área<sup>32</sup>.

En gran medida la pobreza relativa de Colombia durante el siglo XIX tenía mucho que ver con sus condiciones geográficas, es decir, con el clima y la topografía que repercutían negativamente los pobladores y sobre la transformación de los sistemas de transportes. Las dificultades existentes para sacar o introducir bienes de una región a otra ponían límites a la expansión del mercado nacional. Pero las condiciones que determinaron el atraso relativo no eran meramente geográficas. También hay que pensar en la nación durante el periodo. Y, obviamente, en los sistemas de valores que actuaron como freno u obstáculo del desarrollo socioeconómico.

---

<sup>31</sup>Véase Frank Safford, “*Empresarios Nacionales y Extranjeros en Colombia Durante el Siglo XIX*”, En: Anuario colombiano de Historia Social y de Cultura, N° 4, Universidad Nacional de Colombia, 1969, pp. 87-111. También: José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial 1830-1910*, Siglo XXI Editores-Fedesarrollo, Bogotá, 1984, passim. Una perspectiva latinoamericana puede mirarse, entre otros trabajos, en: Celso Furtado, *La Economía Latinoamericana*, Siglo XXI Editores, México D. F., México, 1978, passim. Agustín Cueva, *El Desarrollo del Capitalismo En América Latina*, Siglo XXI Editores, México D. F., México, 1984, passim. Salomón Kalmanovitz, *El Desarrollo Tardío del capitalismo*, Siglo XXI Editores-U.N., Bogotá, 1983, passim.

<sup>32</sup>Frank Safford, “*Empresarios...*”, **op. Cit.**, pp. 88-90.

Es muy probable que los valores y las formas institucionales que heredamos de España y Portugal sirvan para explicar, en parte, la predilección de los grupos dominantes por la educación literaria y legal y por el servicio gubernamental, en desmedro de las actividades económicas y de desarrollo técnico, lo cual no sólo llevaría a minimizar lo que Frank Safford denomina el ideal de lo práctico<sup>33</sup> sino que, a la postre, incidiría negativamente sobre el conjunto del desarrollo socioeconómico, considerando que las habilidades empresariales y técnicas son elementos básicos para la transformación de cualquier país. La estructura económica, que tenía en la cúspide a grupos minoritarios controladores de los principales medios económicos, ayudó a perpetuar un sistema social que limitaba severamente el acceso a tales medios, por lo cual se restringía la movilidad social. La estructura social más o menos rígida derivada de tal hecho, en combinación con la escasez de oportunidades económicas, propició un contexto donde prosperaban los valores honoríficos y donde naufragaba el interés por las realizaciones prácticas<sup>34</sup>. Tales fueron los principales obstáculos a la transformación rápida del país en el sentido capitalista.

Durante el siglo XIX y a comienzos del siglo XX, el bajo ingreso per cápita, las grandes distancias entre los principales centros de población del interior y las costas y el alto costo del transporte terrestre, limitaron la expansión interna del comercio. Como las mejoras en el transporte fluvial fueron más tempranas que las efectuadas en el terrestre, las tierras bajas cercanas a los ríos navegables se articularon más rápido al mundo exterior, en un lapso de tiempo entre 1860 y 1910. Relativamente, la distancia entre tales zonas y las regiones montañosas se incrementó. Como consecuencia de esto, y a raíz del auge en la exportación del tabaco y otros productos, la vinculación de esas zonas bajas con el mundo exterior aumentó, dando así inicio, a partir de 1850, a una dependencia cada vez mayor del país con respecto al mercado mundial. Los costos relativos del transporte en el comercio exterior tendían a crecer en consecuencia con los existentes en el comercio internacional. Tal fenómeno se profundizó con la construcción de ferrocarriles, pues las líneas férreas favorecieron el comercio exterior antes que el interior<sup>35</sup>.

La construcción de ferrocarriles, sobre todo durante el siglo XIX, estuvo plagada de múltiples inconvenientes y problemas. Conspiraba contra la aparición de una red nacional de líneas férreas, la pobreza de los colombianos que volvía poco lucrativos los negocios o limitaban su desarrollo; los enfrentamientos político-militares, que retrasaban los trabajos o propiciaban expropiaciones o destrucción de las obras; la organización administrativa de la República, que disgregaba los fondos en los Estados Soberanos y hacía imposible la

---

<sup>33</sup>Frank Safford, *“El Ideal de lo Práctico”*, Empresa Editorial Universidad Nacional, El Ancora Editores, Bogotá, 1989, passim.

<sup>34</sup>Óp. Cit., pp. 27-28.

<sup>35</sup>William Paul Me Greevy, *Historia Económica de Colombia*, Ediciones Tercer Mundo, 5ª edición, Bogotá, 1989, pp. 279-280.



ejecución de un plan coherente de transporte; la falta de preparación de los nacionales en materia de ciencia y tecnología, aspecto que hacía depender dicha construcción, especialmente durante el siglo XIX, del personal capacitado extranjero; el clima y la topografía del país. Los ferrocarriles se financiaron con inversiones privadas, con subsidios en efectivo a los empresarios, y con garantías del gobierno de intereses sobre el capital gastado y tierras públicas. El rol de los extranjeros fue decisivo en cuanto a técnicas y a tecnología, a maquinaria y a capital para financiar proyectos. Los colombianos participaron una vez hubo ingenieros nacionales y capitales disponibles. Los trabajadores eran criollos<sup>36</sup>. El ferrocarril de Bolívar fue construido en el marco de estas condiciones, en un lapso de tiempo que va de 1869 a 1893, si incluimos como parte complementaria de éste los trabajos del muelle de Puerto Colombia.

A pesar de las limitaciones de las líneas férreas, éstas fueron una solución parcial para los obstáculos que oponían la topografía nacional, así como para los inconvenientes en la navegación de las corrientes de agua que acortaban su curso y el tiempo en que podían navegarse. Había aquí una traba real al incremento, especialmente, de la economía cafetera, la cual era jalonada por el aumento de la demanda internacional. En tales condiciones, la alternativa que se fue abriendo paso, ya en pleno siglo XX, buscó reemplazara las viejas rutas que ligaran las regiones cafeteras con los puertos del Caribe a través del Magdalena, por rutas que agilizaran la salida del café. Barranquilla, que había surgido como centro portuario gracias a su ubicación sobre el río Magdalena, fue condenada a perder su liderazgo a manos de Buenaventura, que se articuló más fácilmente a la economía cafetera y se convirtió, por tanto, después de 1945, en el primer puerto nacional. Ya en 1941 el 58% de nuestras exportaciones de café salían por el Ferrocarril del Pacífico y por Buenaventura rumbo al mercado mundial. Si de 1895 a 1930 la vía preferida para sacar el café era el río Magdalena hacia Barranquilla, en el periodo que va de 1930 a 1948 lo fue Buenaventura.

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 le 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. Barranquilla fue uno de los lugares del país que más provecho sacó de estas tendencias de la economía nacional. Y más que todo,

---

<sup>36</sup>Fred S. Rippy, “*Los comienzos de la Era Ferroviaria en Colombia*”, Óp. Cit., pp. 221-243

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 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.

No es casual que esto fuera así. El maestro Luis Ospina Vásquez opina que desde comienzos del siglo XIX ya se hacía algo menos rara la asociación de capitales, en forma de sociedades por acciones, en actividades como el comercio y la minería, y no tanto en las industrias y en la agricultura<sup>37</sup>. Se comprenderá, entonces, que con la apertura del país al comercio exterior ese proceso tendiera a generalizarse. Así como en otros sitios del país el comercio revoluciona las fuerzas productivas y las relaciones de producción, también aquí en Barranquilla su acción contribuye de modo decisivo a cambiar los ritmos del desenvolvimiento económico y a transformar radicalmente la vida de los empresarios y de los demás habitantes de la ciudad. Desde luego que el papel transformador del comercio a la larga distancia no puede verse como un proceso aislado, sino en relación con los avances en las economías productivas que inundan la nación; también debe pensarse en procesos concomitantes o consecuenciales como el progreso en la urbanización, en la tecnología, en la ciencia, en la preparación de personal calificado, etc. Bien miradas las cosas, se llega a la conclusión de que el país (y especialmente Barranquilla) empieza a transitar desde finales del siglo XIX por los patrones que se han ido imponiendo internacionalmente, tanto por la voluntad de los hombres como por la fuerza incontrolable de los acontecimientos. Fue un tránsito lento, tortuoso y hasta trágico que sirvió para que avanzara entre nosotros el capitalismo moderno. No sólo cambio la economía, sino todo el andamiaje cultural de la sociedad nacional y local. Ya que desde el siglo XIX, como recuerda Frank Safford, los comerciantes capitalistas de varias regiones de la nación mostraron interés y capacidad para los negocios, a pesar de las restricciones impuestas por la escasez de capital, por un mercado estrecho o inexistentes, por los conflictos políticos<sup>38</sup>. Barranquilla no fue la excepción de esta tendencia del desarrollo socioeconómico nacional. Por lo contrario la ciudad progresó bajo la influencia de los empresarios y trabajadores provenientes de otras partes del país y del exterior. La clase empresarial aglutinada en la sociedad fue vista por los connacionales como pionera en pocos campos, especialmente en el industrial. La ciudad se convirtió a comienzos del siglo

---

<sup>37</sup>Luis Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia 1810-1930*, FAES, Medellín, 1979, p. 156.

<sup>38</sup>Frank Safford, “*Empresarios Nacionales y Extranjeros en Colombia Durante el Siglo XIX*”, Óp. Cit., p. 184.

XX en símbolo de progreso material en toda la nación. No es raro que tal circunstancia actuara como estimulante en la movilización de empresarios y de trabajadores hacia la progresista urbe, máxime cuando el símbolo hacia parte de la ideología gubernamental.

Uno de los historiadores de la urbe sostiene que a finales del siglo XIX:

[...] se considera a Barranquilla [...] como la segunda ciudad de Colombia, con tres bancos, cinco hoteles, un hospital, tres diarios, seis escuelas públicas y cuatro privadas, una planta de hilo, una fundición, cuatro talleres de máquina y fabricas de ladrillo, calzado y cal, así como cuatro curtiembres y plantas de jabón. Tenía la ciudad un nuevo acueducto que la abastecía de agua [...], tranvía de seis coches con capacidad para doce pasajeros, tirados por cuarenta y dos magníficos ejemplares de mulas, taxis tirados por caballos y servicios telefónico y telegráfico. Las calles, aunque todavía sin pavimento, eran más amplias y parejas; cada día se demolían las construcciones de paja para ser reemplazadas por edificios de mampostería.<sup>39</sup>

Lo que Nichols expresa con relaciona la última década del siglo XIX, se verá radicalmente rebasado el segunda y tercera década del siglo XX, tiempo en el cual tiene lugar la gran ruptura que transforma a Barranquilla en importante centro de industria capitalista y en modelo de desarrollo urbanístico y de servicios públicos para toda Colombia.

---

<sup>39</sup>Theodore E. Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., p. 184.

## **CAPÍTULO II**

### **REGLONES DONDE SE DESARROLLARON LOS EMPRESARIOS A FINALES DEL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL XX**

Hemos sostenido que el desarrollo de los empresarios en Barranquilla estuvo cruzado por las tendencias socioeconómicas y políticas de alcance nacional. Por esto, de ninguna manera, niega la importancia la importancia de las condiciones locales o regionales en el moldeamiento de las actividades de las actividades del empresariado. Se planteó anteriormente que la localización de Barranquilla en la desembocadura del río Magdalena fue una condición determinante para su conversión en principal puerto del país y en fundamental centro de comercio. Como se presentó su vínculo inmediato con el río, la ciudad pudo dejar atrás, como puerto para el comercio exterior, a sus competidoras Santa Marta y Cartagena. Sin embargo, tal hecho es inexplicable al margen de lo que acontece en la nación, en cuanto a las limitaciones o ventajas para hacer progresar los “sistemas” de transporte. El que Barranquilla fuera un promisorio puerto que habría múltiples oportunidades al trabajo empresarial, condicionó la llegada de muchos empresarios de la región, del país y del exterior. Pero para que esto se produjera debían darse ciertas

condiciones previas: la existencia de individuos motivados para trasladarse, que contarán con la experiencia y los fondos monetarios requeridos para abrir empresas; los problemas de otros lugares, que imposibilitan la expansión empresarial, entre los que destacaríamos los relacionados con la infraestructura de transportes, la dificultad para realizar o transferir mercancías, etc.; la existencia de economías productivas, especialmente en el sector primario, tanto de la Costa Atlántica como del resto de país, las cuales requerían de un puerto y de un centro de comercio de tránsito a partir del cual enviar sus productos al mercado mundial; el contacto del país con la economía internacional mediante el comercio exterior; algunas circunstancias relacionadas con los flujos de comercio transnacional, como la constitución de un sistema de transporte marítimo que conectaba diversos puntos del planeta, la evolución de empresas europeas y americanas que rebasan sus fronteras nacionales, para efectos de invertir, abrir sucursales, acomodar agentes y vender mercancías; conflictos de diversa índole, que obligaban a emigrar a los empresarios, o a los buscafortunas o aventureros, hacia la “tierra prometida”, América. En fin, no es la localidad en sí, aislada del contexto nacional e internacional, lo que permite una visión integral del desarrollo del empresariado en Barranquilla. La ubicación de la ciudad en tales condiciones ilumina la explicación de sus transformaciones, así como la de sus empresarios.

La estructura económica que se configura en el lugar es la consecuencia de la integración de los patrones de desarrollo socioeconómico nacional e internacional, de los poderes constituidos, así como de las clases o grupos sociales que surgen tales circunstancias y que contribuyen a la consolidación y desenvolvimiento de tal estructura. Los empresarios ejercieron su influencia decisiva en los transportes, en la navegación fluvial y marítima, en el comercio, en las empresas medianas y pequeñas orientadas hacia los más diversos propósitos, en las obras importantes que poco a poco le cambiaron la fisonomía a la ciudad. En muchas oportunidades actuaron como innovadores o pioneros, organizando, coordinando y promoviendo empresas y obras en las que se involucraron sus intereses económicos y ambiciones pero también el deseo de mejorar sus propias condiciones de vida y el espacio urbano que habitaban. Empresarios nacidos en Barranquilla, o provenientes de otros lugares del país y del exterior, participaron en los eventos que le cambiaron la rutina a la localidad. Tal actividad empresarial se aceleró desde la segunda mitad del siglo XIX.

## **2.1. EL EMPRESARIADO, LA NAVEGACION Y EL PUERTO**

A partir del siglo XIX, la importancia del río Magdalena para el comercio interno y exterior fue un continuo aumento y con ella el papel del puerto fluvial de Barranquilla; por su ubicación, era lógico el traslado de las empresas de navegación del río a la floreciente

urbe. Se han creado entonces las condiciones necesarias para la formación de grupos empresarios y de trabajadores del servicio de aquellos.

Imagen página 49. MUELLE DE PUERTO COLOMBIA.

Cabe recordar que la navegación moderna por el río en Juan Bernardo Elbers a su más temprano pionero. El transporte en navíos a vapor no se generalizó hasta muy avanzado el siglo XIX. Los intentos de Elbers, iniciados en los años veinte, lo llevaron a la ruina debido a sus continuos fracasos. Sin embargo, no sólo abrió el camino sino que dejó tras de sí abierta la posibilidad para organizar empresas con naves de mayor calado impulsadas por máquina a vapor. El alemán es considerado por algunos el iniciador de los establecimientos fabriles modernos en Barranquilla<sup>40</sup>. Elbers construyó en inmediaciones de la ciudad un aserrío movido por máquinas a vapor, para trabajar la madera de barco Susana, botado al agua en 1837. El establecimiento industrial tuvo corta vida porque destruido por un incendio.

Durante el siglo XX, la influencia de los extranjeros se hizo decisiva para el despegue de la navegación a vapor. Capitalistas foráneos se ligaron con los nacionales en la formación de

---

<sup>40</sup>Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo, “*los Empresarios Extranjeros de Barranquilla*”, Óp. Cit., pp. 87 y 88.

empresas. Las huellas de Elbers las siguió inmediatamente un comerciante de Antioquia, Francisco Montoya, quien fundara en Londres la compañía de navegación Anglo-granadina, con capital inglés y colombiano<sup>41</sup>. Montoya le disputó a Elbers el privilegio concedido por el gobierno para navegar el río; los descalabros del alemán le sirvieron mucho, pues entendió que el Magdalena debía ser navegado por embarcaciones de poco calado, para evitar al máximo los encallamientos. En general, la influencia foránea es innegable. Si nos atenemos a los datos aportados por el capitán Tomás McCausland, la gran mayoría de las empresas fue influida o por la iniciativa de los empresarios extranjeros o por capitales foráneos. Este capitán menciona las siguientes empresas: la Elbers, la Compañía Anglo-Granadina, la Compañía de Vapores de Santa Marta, la Compañía de Navegación por Vapores en el Dique y Río Magdalena, la Simmonds, la Compañía Americana, la R.A. Joy, la Compañía Unida de Navegación por Vapor en el Río Magdalena, la Samper & Compañía, la empresa de Hamburger, Batis & Chapman, la Magdalena Steam Navigation Company, la empresa Frulin & Grosshen, la Henry Wells, la A. Weckbeker, la Compañía Anónima, la Alemana, la Internacional, la Santandereana, la Antioqueña, la Empresa Cisneros, la Compañía Colombiana de Transportes (que surgió por la fusión de alguna de las anteriores), la de López & Navarro, la de Gieseken y Held y la de F. Pérez Rosa<sup>42</sup>.

Los capitanes de los barcos que navegaban por el río fueron en mayoría extranjeros o descendientes de estos, a transformarse la ciudad en puerto fluvial y marítimo fundamental para el país decidieron tomarla como sitio de residencia. La experiencia en el conocimiento del río de los viejos capitanes se transmitió a sus descendientes, a modo de patrimonio de las familias. Así, sucedió, por ejemplo, con Santiago C. Reeves y su hijo Santiago; con John Glenn y su descendiente John Glenn Jr.; con Santiago Duncan, amigo del Libertador Simón Bolívar, y sus hijos Santiago Jr. y William, quienes se destacaron como capitanes del río; con los componentes de la familia escocesa McCausland, de cuyo seno emergió Tomas<sup>43</sup>, influyente capitán y memorialista que sirvió de fuente a algunos historiadores o publicistas, mucho de los capitanes extranjeros y nacionales eran también empresario del transporte, es decir, aparecían como propietarios o accionistas en las compañías navieras.

A todas estas, los estímulos que alimentaban la aparición de empresas fluviales tenían su fuente principal en las corrientes de comercio a larga distancia que utilizaban el río Magdalena como ruta para la salida de productos locales y para las importaciones. Como se explicó en el capítulo anterior, Barranquilla fue el puerto de más rápido desarrollo de

---

<sup>41</sup>Fabio Zambrano, “*La Navegación a Vapor por el Río Magdalena*”, en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, N°. 9, Bogotá, 1979, pp. 63-64.

<sup>42</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. 1-56

<sup>43</sup>Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo, “*Los Empresarios Extranjeros de Barranquilla*”, Óp. Cit., p. 89.

todos los empleados en el país, por su envidiable posición geográfica. Su auge portuario contribuía a atraer capitales y empresarios vinculados a la navegación por el río. Así sucedió, por ejemplo, con el inglés Robert Joy, quien fuera el gestor de la Compañía unida de Navegación por el Río Magdalena; Joy propició su traslado a Barranquilla, en donde amplió sus instalaciones con nuevas bodegas, muelles, talleres, astilleros y oficinas. Reorganizada en Nueva York en 1881, la compañía tomó el nombre de United Magdalena Steam Navigation Company, el cual mantuvo hasta 1890 cuando fue vendida por \$240.000 a la Compañía Colombiana de Transportes<sup>44</sup>.

Si nos detenemos a mirar la nómina de accionistas o propietarios de las compañías de navegación fluvial, sacaremos en claro lo siguiente: 1: -Estaban compuestas por capitalistas nacionales y extranjeros; 2: -La gran mayoría de estos empresarios solían dedicarse a múltiples actividades, de donde se infiere que había una fuerte diversificación económica; 3: -Muchas de las empresas tenían como domicilio principal de sus labores a Barranquilla, lo que era apenas normal dada la preeminencia portuaria que la ciudad había adquirido; pero en realidad su esfera de influencia era “nacional”, si por esto entendemos el conjunto de conexiones establecidas entre diversos puertos o centros de comercio que tomaban como eje de sus relaciones al río Magdalena, para realizar el comercio interior o exterior; de esto es posible inferir que los capitanes también circulaban a nivel “nacional”; sobre la base de la circulación de capitales, del procedencia del empresariado y de las conexiones o relaciones establecidas por la urbe, se puede deducir que la ciudad tenía una proyección “nacional”;\*4: -Varias empresas contaban entre sus accionistas a extranjeros y nacionales de orígenes diversos y de creencias religiosas y posiciones políticas muy variadas; tales diferencias no imposibilitaban la relación económica; más bien ésta contribuyó a hacerlas menos visibles y a estimular entre el empresariado una tendencia al “universalismo”, que sirvió de fundamento cultural al cosmopolitismo exhibido por la ciudad desde el siglo XIX; en fin, la multiplicidad de intercambios culturales, los contactos abiertos entre individuos de procedencias variadas (todos los cuales tenían como esencial punto de contacto las relaciones económicas), están en la base del carácter, abierto que tendría la ciudad para todo tipo de inmigrantes; 5: -Algunas de las compañías (y de los empresarios) mantenían contactos internacionales. Para ilustrar lo planteado con anterioridad, miraremos algunas de las sociedades navieras de finales del XIX y comienzos del siglo XX. Empezaremos con la Compañía Colombiana de Transportes, la cual dominó la navegación en los últimos quince años del siglo XIX. Fue establecida en 1886, mediante la fusión de la Empresa Cisneros, la Compañía Alemana y la Internacional; gerenciada por turnos entre Francisco Javier

<sup>44</sup>Theodore Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., pp. 59-60.

\* Colocamos el término nacional entre comillas para resaltar el hecho de que no se trataba de contactos que involucraban a toda la nación, sino sólo a las regiones que empleaban al Magdalena y sus afluentes como principal vía para sacar o introducir mercadería o transportar personas y animales.



Cisneros (cubano nacionalizado en Norteamérica), Jacobo Cortissoz (de origen hebreo) y Martín Wessels (de ascendencia alemana). El nuevo monopolio empezó a trabajar con la denominación de “Compañías Aliadas”. En 1890 absorbió a la Magdalena Steam Navigation Co. (comprándola mediante el aporte de un grupo de comerciantes de Barranquilla). En un comienzo su capital de trabajo se fijó en \$972.000 oro. Era considerada la primera empresa moderna de navegación fluvial<sup>45</sup>. Pues bien: un extracto de la escritura de reforma de los Estatutos de dicha compañía, del 29 de mayo de 1895, se relacionan los siguientes individuos y sociedades integrantes o accionistas de la Colombiana de Transportes: Evaristo Obregón, Presidente de la Junta Directiva (destacado comerciante y fundador de industrias; vinculando también a empresas agropecuarias); Vicente Lafaurie, Secretario de la Junta (comerciante de ascendencia francesa); José Manuel González, en representación de M. Vengoechea & Cía. (empresa comercial); Martín Wessels (vinculado al comercio); Daniel Carbonell (comerciante); José María Palacio (comerciante); Oswald Berne (comerciante); Francisco J. Cisneros (conectado a otras entidades de transporte y comisiones); Jacob Cortissoz (con acciones en empresas de comercio y de bancarias); Henry S. Price (comerciante); Alejandro Noguera (comerciante) quien también representaba a una sociedad con sede en Londres; L. del Monte, de New York; Fergusson, Noguera & Ca. (Sociedad de capital colombo-norteamericano dedicada al comercio, a las comisiones, etc). Pedro S. Noguera (comerciante) y Eugenio Jiménez<sup>46</sup>. Concebida como una asociación nacional, la Colombiana de Transportes se ocupaba en movilizar o conducir cargas, pasajeros y correos en el río Magdalena y sus afluentes y en otras aguas interiores y en las costas del país; es decir, que a pesar de estar domiciliada en Barranquilla, su proyección era nacional, en el sentido que ya expresamos. Una de las sociedades que entraron a conformar la Colombiana de Transportes, la Compañía Internacional de Vapores, sirve de ejemplo para ilustrar cómo se mezclaron los extranjeros y nacionales de diversos lugares y con creencias disímiles. Especialmente fuerte en ella fue la influencia de los hebreos, los cuales en su mayoría pasaron a la colombiana. Uno de los más importantes accionistas era David López Penha, influyente miembro de la colonia hebrea. La copia de la escritura en que consta la reforma de los Estatutos de la Internacional, fue presentada al juzgado para su registro por López Penha. Entre las empresas y empresarios con acciones en la Compañía Internacional estaban Santiago Núñez; Oswald Berne, en representación de J. Helm & Cía; Carlos A. Kappeler, miembro de la sociedad colectiva de comercio Aepli, Eberbach & Cía; Manuel María Márquez, en representación de su padre, Estaban Márquez; C. F. Focke,

---

<sup>45</sup>Theodore Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., pp. 59-60; también, Fabio Zambrano, “*La Navegación a Vapor por el Río Magdalena*”, Óp. Cit., p. 65.

<sup>46</sup>(Agosto de 1889- septiembre de 1895), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros de Juzgado Primero del Circuito de Barranquilla, N°. 2, extracto N°. 1 de 1895, Archivo Mercantil de la Cámara de Comercio de Barranquilla, p. 171 y ss. En lo sucesivo de este Archivo aparecerá con las siglas A. M. C. C. de B.

representando a J. J. Hollmann & Cía; Jacob Cortissoz, representando a A. Wolff & Cía, a Esther A. Wolff e hijos a Serafina C. de Helm, a Manuel Roca Rincón y a Manuel Cortissoz & Cía; Alejandro Noguera; José Alzamora H.; Abraham Isaac Senior, destacado miembro de la colonia hebrea y generalmente conocido por Agustín J. Senior, quien representaba a A. J. Senior & Compañía; Cristóbal Hoyen<sup>47</sup> entre otros. Como puede observarse, aquí encontramos reunidos en una misma entidad a personas integrantes de familias nacionales y extranjeras, provenientes de Curazao, Alemania, Magdalena, Bolívar y otros países y lugares de Colombia. Parece no existir ningún impedimento en que algunos pertenecieron a la religión judía, otros a la católica y otros al protestantismo; no se dejaba ver un sentido de grupo exclusivista en el manejo de los negocios; por el contrario, el negocio naviero parecía eliminar tales barreras, y de paso contribuía crear un marco de relaciones sociales que trascendía el nivel de la empresa y se proyectaba al resto de la sociedad, el cual parecía estar dominado por los compromisos adquiridos en el ejercicio de las actividades económicas. Esta relación abierta se nota claramente en los clubes sociales, donde la distinción más clara de uno y otros tiene que ver más con el poder económico que con los distinguos de tipo religioso o político. Otro rasgo importante está relacionado con el hecho de que la gran mayoría de los empresarios integrantes de la Internacional, estuvieran vinculados a negocios comerciales, a actividades insertas en el llamado capitalismo, según el lenguaje de Braudel; es decir, al comercio de larga distancia, a las transacciones financieras o bancarias, al comercio interno, al negocio de comisiones, etc. Si tomamos cualquier otra sociedad naviera de finales del XIX y comienzos del siglo XX nos encontrarnos siempre con que un gran número de sus accionistas está inmerso en las labores de comercio. Lo cual no sólo muestra la gran integración de estas dos actividades en el caso de Barranquilla y el país, sino cómo la expansión comercial empuja a los empresarios a estimular el desarrollo de los transportes, en este caso el de la navegación fluvial. Digamos estimular pero también controlar. Por otra parte, un territorio por el cual pululan las sociedades de comercio pequeñas, medianas y grandes tiene este renglón un importante instrumento para la circulación de capitales y para acumulación capitalista. El desarrollo socioeconómico finisecular tenía como un importante patrón de funcionamiento la existencia de dichas casas comerciales. Si partimos de la base de que esta era una nación relativamente pobre en cuanto a capitales acumulados, podremos entender mejor por qué el país se abre a los capitales foráneos (aunque esa apertura no garantizaba el advenimiento de dichos capitales, dada la inseguridad reinante en la nación). Para el caso de Barranquilla, las empresas más importantes se encontraban en el ramo de los transportes (sobre todo el naviero) y dentro de las gestiones comerciales, o del capitalismo comercial. No es raro en que tales circunstancias los empresarios del comercio buscaban asegurarse el traslado de los productos exportables e importados

---

<sup>47</sup> (Diciembre 1882- enero 1889). Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros de Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°.174 de 1884. A. M. C. C. de B., P. 140 y ss.

ejerciendo influencia en la navegación fluvial. La vía contraria, o sea la de los empresarios del transporte que buscaban dominar las actividades comerciales, no parece ser la más común, al menos en cuanto tiene que ver con Barranquilla. Es evidente también que en el país el avance de la economía productiva, especialmente la del sector agropecuario y minero, trajera consigo la formación de empresas y empresarios que incursionaban luego en los transportes. El sector público también tuvo su influencia directa e indirecta en el desarrollo de los transportes. Es más, en algunos casos, ciertos empresarios se vieron forzados a adentrarse en la navegación fluvial como consecuencia de las dificultades que tenían para transportar el material para sus obras. Esto fue lo sucedido con el ingeniero cubano- norteamericano Francisco J. Cisneros, quien compró en 1877 dos embarcaciones, la Stephenson Clark y la General Trujillo, con el propósito de transportar materiales y equipos para el ferrocarril de Antioquía, cuya construcción se obstaculizaba por la ineficiencia de las empresas navieras existentes<sup>48</sup>. Casos como este no eran comunes. Lo más normal era, cuando se ofrecía la oportunidad, que los medianos y grandes capitalistas articulados a las labores del comercio y financieras, tomaran la vía de inversión en la navegación fluvial para intentar el control de flujos de comercio a larga distancia, tanto de importación como de exportación. Y no podía ser de otro modo en las condiciones socioeconómicas del país finisecular y de comienzos del siglo. Este rasgo de la economía nacional cristalizó en la ciudad de Barranquilla, por su rol de puerto principal y de centro de comercio. Por tales razones, es explicable la conexión de los empresarios comerciales basados en la ciudad con la navegación fluvial. En fin, la realidad nacional colocaba su impronta sobre las características exhibidas por las empresas y el empresariado; éste, sin embargo, coadyuvaría a la transformación de tales realidades, empleando como medios su capacidad de dirección y organización, sus conocimientos y sus capitales.

Hemos escrito que la Compañía Colombiana de Transportes fue la empresa fluvial de navegación a vapor más importante de cuantas surcaban el Magdalena en los últimos quince años del siglo XIX. Como se dijo, dicha compañía a pesar de tener su domicilio principal en Barranquilla podía considerarse de carácter nacional. Fue constituida en Bogotá el 22 de mayo de 1886. Mediante la fusión de la Compañía Alemana (representada por M. Wessels), la Internacional (representada por D. López Penha Jr.) y la Empresa Cisneros (representada por Francisco J. Cisneros). Quedó definitivamente instalada en Barranquilla el 8 de junio de 1886, cuando comienza sus operaciones. Más tarde absorbe a la compañía unida de R. A. Joy. En el año 1892 hacían parte de la Junta Directiva: Presidente: O. Berne; Vicepresidente: S. Núñez; Vocales: A. Noguera y W. Gerdts; Directores Permanente y/o Administradores de la Compañía: Vicente Lafaurie, M. Wessels y D. López Penha Jr. En ese año el capital social reconocido llegaba a la suma de 194.400

---

<sup>48</sup> Fabio Zambrano, “*La Navegación a Vapor...*” Óp. Cit., p. 65.

libras esterlinas, representado en acciones de 10 libras cada una<sup>49</sup>. La compañía controlaba el tráfico mediante contabilidad. Tenía su oficina principal en el patio N°. 5, donde se localizaba un edificio en el cual se verificaban los despachos de todos los negocios. La capacidad de transporte de la empresa era de 2.400 toneladas. Sus buques presentaban los siguientes rasgos (véase cuadro N°. 1).

### CUADRO N°. 1

#### BUQUES DE LA COLOMBIANA

NOMBRE	CASCO	DIMENSIONES EN MTS			CAPACIDAD POR TONELADAS
		ESLORA	MANGA	PUNTAL	
BISMARCK	Hierro	45	9,5	2	300
JUAN B. ELBERS	Acero	43,50	10,66	1,37	280
COLOMBIA	Acero	44	9,30	1,50	25
BRASIL	Madera	30,50	8,40	1,90	175
SANTANDER	Hierro	34,20	6	1,78	165
FCO. MONTOYA	Acero	40,30	7,20	1,20	150
AMERICA	Acero	36	8,10	1,20	130
MEXICO	Acero	36	8,10	1,20	130
RICAUARTE	Acero	33,50	7,06	1,03	120
ARGENTINA	Acero	38,80	9,20	1	125
VENEZUELA	Acero	37,80	7,30	1,20	100
CUBA	Acero	36,60	7,62	1,22	100
CHILE	Acero	30	7	1,10	85
ECUADOR	Acero	26,40	6,75	0,85	60
MAGDALENA	Acero	25,75	5,50	0,90	30
ZIPA	Acero	21,35	4,27	1,37	30
BARRANQUILLA					150
(En construcción en 1892)					

Fuente: Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*. Imprenta "el comercio", Barranquilla, 1892, pp. 80-90.

En comparación con las naves marítimas que tocaban los puertos colombianos, las embarcaciones a vapor de la Colombiana eran pequeñas en cuanto a sus dimensiones y capacidad de carga. Esto debería ser así si se quería sortear las grandes dificultades que para su navegación oponía el gran Magdalena. El casco de acero ofrecía más resistencia a los golpes de los peñones y de los troncos y de otras materias duras que a cada paso había en el río.

Un repaso por los nombres de los capitanes de la Colombiana en ejercicio en 1892 da una idea de los oficiales de origen nacional y extranjero (o sus descendientes) (véase cuadro N°. 2) que navegaban el Magdalena.

<sup>49</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*. , Óp. Cit., pp. 80-90.

## CUADRO N° 2

### CAPITANES Y BUQUES DE LA COLOMBIANA EN 1892

NOMBRE DE LOS CAPITANES	NOMBRE DE LOS VAPORES
Fernando Pernet	Bismarck
José A. Galofre	Juan Bernardo Elbers
Walter Caroll	Colombia
Arturo Salas	Brasil
Eladio Noguera	Santander
John Glen	Francisco Montoya
William L. Bradford	América
Félix González Rubio	México
John Chegwin	Ricaurte
Gilberto D. Senior	Argentina
Vicente Lombana	Venezuela
Fulgencio A. Gambia	Cuba
Jose Luis Pérez	Chile
Teodoro Deyongh	Ecuador
Rodolfo Macias	Magdalena

Fuente: Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. 80-90.

Puede observarse lo que venimos describiendo acerca de la influencia de los extranjeros en la conducción de las naves a vapor en el cuadro N°. 2; si se viera la nómina de los capitanes de otras empresas de navegación se encontrará algo similar a lo de la Colombiana, con muy pocas excepciones.

La Compañía Colombiana de Transportes prestaba también sus servicios en la Aduana de Barranquilla. De hecho, los almacenes de los patios 6 y 7 eran ocupados por la Aduana debido a la insuficiencia de sus locales para darle cupo a toda la carga importada. La mercancía de importación (de subida) se recibía y despachaba en el muelle del patio N°. 5, cuya bodega la administraba José María Jiménez; la carga de exportación (de bajada) se guardada en los almacenes del patio N°. 4, a cargo de Joaquín Bornacelli. Los almacenes de depósito estaban conectados con la línea del Ferrocarril de Bolívar a través de un ramal; mediante la vía férrea las mercancías exportadas e importadas, entraban y salían por Puerto Colombia. La Colombiana movía anualmente el siguiente volumen de carga: en el patio N°. 4, cargamentos de bajada o de exportación: 14.400 toneladas; cargamentos de subida o importación: 22.300 toneladas; total: 36.700 toneladas<sup>50</sup>. La compañía contaba con agentes que la representaban en sitios claves del territorio nacional. Así Fergusson, Noguera & Cía, importante sociedad nacional de comercio, comisiones y afines, atendía

---

<sup>50</sup>Ibíd, pp. 80-90.

sus negocios en Bogotá; Manuel C. Conde, en Honda; en Girardot, Nieto hermanos; en Medellín, Juan de S. Martínez; José María y Eugenio Montoya, en Puerto Berrío; Manuel Roca Rincón, en Ocaña; Reyes González y Hermanos, en Bucaramanga; Manuel Julián de Mier, en Santa Marta; Thomas C. Stevenson, en Cartagena; Erasmo M. del Valle, en Magangué; Arrázola e hijos, en Calamar; José M. Castañeda, en Pueblo Viejo<sup>51</sup>. Como puede verse, el dinamismo económico que usaba como arteria principal al Magdalena lo cubría con sus agentes y sus actividades de transporte la Colombiana.

Poseía la empresa, en el patio N°. 3, su propio taller de reparaciones y construcciones; guardaba, además, en sus almacenes una buena cantidad de repuestos y otros enseres necesarios para la reparación o mejoramiento de los buques y para dotar los talleres.

Anualmente, la Compañía pagaba \$281.000 por concepto de **resueldos** fijos y jornales. En 1892 contaba con 664 empleados, aparte de 100 y 120 jornaleros que trabajaban por día. Los empleados y sus operarios fijos a su servicio, se discriminaban así: Oficina general: 13 empleados; oficina en Honda: 7; bodega de importación: 5; bodega de exportación: 4; almacenes: 5 empleados; talleres y astilleros: 86 empleados; buques en servicio: 554; total: 664 empleados<sup>52</sup>. La gran mayoría de sus trabajadores eran colombianos.

Esta entidad organizó fletes diferenciales, tendientes a favorecer las obras públicas y el montaje de industrias, con lo cual se ponía a tono con las políticas del gobierno central. Estableció también el sistema de aflorar la carga por toneladas y metros cúbicos, abandonando el aforo en kilómetros que dificultaba los cómputos por existir medidas distancias en los diversos puertos. Además, introdujo al servicio postal fluvial para la correspondencia que circulaba dentro y fuera del país.

La competencia de la Colombiana se componía, al menos, de dos grupos más, en el periodo correspondido entre 1886 y 1900; la Gieseken & Held y la F. Pérez Rosa. La Gieseken & Held tenía, en 1892, dos pequeños vapores: el Gieseken & Held I y el II. La empresa F. Pérez Rosa poseía los vapores Enrique y Neiva<sup>53</sup>. El capitán del Gieseken & Held I fue Israel E, Senior; del II, Arturo Stegman. Ambas compañías tenían por agentes en Barranquilla sus principales propietarios. La agencia Gieseken & Held estaba situada en la Calle de San Roque, en el N°. 3; la F. Pérez Rosa, en Calle del Banco, N°. 2.

La empresa Gieseken & Held intervino en operaciones de importación, exportación, despacho de comisiones y en otras actividades similares a las anteriores. O sea, el núcleo de su desempeño estaba en el comercio a larga distancia, en el comercio interior y en los

---

<sup>51</sup>Ibíd, pp. 80-90.

<sup>52</sup>Ibíd, pp. 80-90.

<sup>53</sup>José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, Óp. Cit., p.292 y ss.; véase además: Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*. Óp. Cit., p. 66.

negocios financieros. Louis Gieseken y Adolf Held, sus principales accionistas, provenían de Alemania<sup>54</sup>. Gieseken había promovido además la navegación por el Cauca y el Nechí, mediante un contrato firmado con el gobierno nacional, años antes de establecerse en Barranquilla.

De las seis más importantes empresas de navegación que transitaron el Magdalena en la primera década del siglo XX, cinco organizaron sede en Barranquilla y una en Cartagena. Las cinco eran: La Empresa Hanseática de Vapores, la Bartolomé Martínez Bossio & Cía, la Empresa de Vapores F. Pérez Rosa, la del Vapor Valdivia y la compañía Internacional del Magdalena. Entre todas reunían treinta y seis barcos y cuarenta y tres planchones. La Magdalena River Steamboat Company, fue construida antes de 1907, por un grupo inglés que había comprado la compañía fluvial, la Cartagena – Magdalena Railroad Company, la Martínez Bossio y la compañía Internacional del Magdalena<sup>55</sup>. La competencia de la Magdalena River Steamboat Company se configuró en torno al poder económico de los alemanes, dirigidos por Louis Gieseken. Este negociante poseía la Empresa Alemana de Navegación o Empresa Gieseken, considerada como la menor de las cinco más importantes existentes en 1907. Pero poco después compró la Compañía Colombiana de Transportes, considerada en otro tiempo la mejor empresa del río; también compró la Hanseática y la F. Pérez Rosa; trató de hacerse a la Magdalena River, pero el negocio fracasa porque los ingleses querían deshacerse del Ferrocarril de Cartagena haciéndolo entrar en la venta, cuestión con la cual no estaban de acuerdo los alemanes y sus socios. Cabe destacar que el gobierno estimulaba a las empresas navieras otorgándoles subsidios. En 1906, la compañía de Louis Gieseken contaba con veintiuna embarcaciones y la Magdalena River tenía quince<sup>56</sup>. La competencia de estas dos grandes se conformó en octubre de 1908, con la aparición de la Compañía Antioquena de Transportes, cuyos \$300.000 de capital que se habían suscrito en un 90% en Medellín. Era una sociedad modesta, sin embargo, poseía los dos vapores de mayor tamaño, y más modernos de cuantos transitaban el río; tenía muelle propio en Barranquilla para la carga de exportación e importación; y muchos deseos de continuar creciendo.

Página 61. PUERTO FLUVIAL

---

<sup>54</sup>(Diciembre 1882- enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla. N°. 1, Registro N°. 4 de 1886, A. M. C. C. de B., p. 254 y ss.

<sup>55</sup>Theodore Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, Óp. Cit., p. 188.

<sup>56</sup>Óp. Cit., p. 189.

Entre los extranjeros que acompañaban a Gieseken en la Empresa Alemana de Navegación aparecían: Adolfo Ringe, quien había conformado con aquel la sociedad comercial Gieseken, Ringe & Cía, a finales del siglo XIX, cuya sede estaba en Barranquilla; Arturo Stegman, capitán de barco; Julius Sidenburg; Gustavo Dunsing; Eduard Bischoff, con sociedad comercial domiciliada en Barranquilla y George Schutte. En 1898 la Empresa Gieseken registraba un capital social de 256.000 marcos, con posibilidad de elevar esa suma a 700.000 marcos<sup>57</sup>. Lo curioso es que por la misma fecha (últimos años del siglo pasado) Louis Gieseken aparece también como accionista en la Compañía Colombiana de Transportes (véase cuadro N°. 3).

### CUADRO N°.3

#### PRINCIPALES ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA COLOMBIANA DE TRANSPORTES EN 1899

ACCIONISTAS	ACCIONES QUE REPRESENTAN
Evaristo Obregón	747
Fh. Prenke	243
Louis Gieseken	929
Henry S. Price	330
José Maria Palacio S.	194
Gabriel Martínez Aparicio	50
Daniel Carbonell	50
Mauricio Siefken	514
Jacob Cortissoz	376
Eugenio Jiménez	3.563
Pedro S. Noguera	3.522

Fuente: (Octubre 1895 – julio 1903), *Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla*, N°. 3, Extracto N°. 1 de 1898, A. M. C. C. de B., p. 157.

No es extraño que encontremos tal influencia de los capitalistas alemanes al terminar el siglo XIX y comenzar el siglo XX. Parece que su influjo en la actividades comerciales –que comenzó a consolidarse a raíz de la bonanza de la exportaciones del tabaco, donde Bremen ocupó primerísimo lugar desde mediados del XIX hasta los años setenta-, se continuaba en la época de la expansión de la economía cafetera y de la exportaciones del grano. Louis Gieseken y sus socios le sacaron provecho a la nueva situación económica del país, creada por la estabilización de la producción y comercialización del café. Por eso, en parte, el alemán y sus allegados lograron amasar una importante fortuna, cuyas ramificaciones tocaban, como se ha visto, el transporte por Río Magdalena. Por otro lado,

<sup>57</sup>(Octubre 1895 – julio 1903), *Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla*, N°. 3, Extracto N°. 24 de 1898, A. M. C. C. de B., p. 143 y ss.



la vinculación de los alemanes a la Colombiana de Transportes, facilitaba la compra posterior de la empresa, con lo cual Gieseken y su grupo se hacían hegemónicos comenzando el siglo XX en la navegación fluvial. El centro de operaciones de este empresario fue Barranquilla, pero su proyección era “nacional”. De hecho la Empresa de Navegación Fluvial de Louis Gieseken hacia 1910 tenía en la ciudad 9 patios o fincas con edificaciones para oficinas, bodegas, varaderos, talleres mecánicos y fundición, muelles, atracadores, etc. Pero además contaba con dependencias en Honda, Girardot, Bogotá y otros sitios en los cuales empleaba importantes bodegas. En 1910 se le contaban a la entidad de Gieseken y sus socios más de 20 vapores organizados en 1ª, 2ª y 3ª categorías, fuera de 19 bongos de hierro con capacidad para 595 toneladas<sup>58</sup>. Muchos de los accionistas nacionales y extranjeros de las compañías disueltas engrosaron la nómina de la nueva compañía.

Por otro lado, The Magdalena River Steamboat Company Ltd; tenía influencia del capitán inglés, pero fue siempre administrada por Pineda López & Cía. Se le consideraba inglesa, cuyas oficinas se localizaban en el 110 Cannon Street de la ciudad de Londres<sup>59</sup>. Había sido creada mediante la fusión de la Empresa Fluvial de Cartagena con la F. C. Ford (Antigua Martínez Bossio) y la Empresa Internacional del Magdalena, el 1 de julio de 1906<sup>60</sup>.

Los ingleses se aliaron con los nacionales para penetrar la navegación fluvial, debido a la importancia que para el comercio exterior tenía tal medio de transporte. Así, vemos como en 1910 la The Colombia Navigation Company Limited confiere poder a Francisco Pineda López (viejo conocedor del río y con intereses económicos muy grandes en el Magdalena), para gerenciar y dirigir los negocios, propiedades y cuentas de la sociedad, entre otras funciones<sup>61</sup>. La entidad anónima The Colombia Navigation Company Limited había protocolizado los documentos de fundación y los estatutos en Barranquilla hacia finales de 1909. Su domicilio estaba en Londres, en el N°. 110 de Cannon Street, lo que hace suponer que sus negocios fundadores eran los mismos que conformaban The Magdalena River Steamboat Company Ltd. Registraban un capital social de 450.000 libras esterlinas, su duración era por tiempo indefinido, y el asiento principal de sus negocios en la República de Colombia se localizaba en esta ciudad. Entre los socios fundadores en Londres se menciona Richard C. Howiey, William Wolford y Geo E. Sanders<sup>62</sup>. Este ejemplo sirve para

---

<sup>58</sup> Enrique Rash Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Imprenta de “El Conversador”, Barranquilla, 1910, pp. 50-53.

<sup>59</sup> *Op. Cit.*, pp. 54-55.

<sup>60</sup> *Ibid.*, pp. 54-55.

<sup>61</sup> (Abril 1908 – marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 4 de 1910, A. M. C. C. de B., p. 133 y ss.

<sup>62</sup> *Doc. Cit.*, registro N°. 25 de 1909, A. M. C. C. de B., p. 125 y ss.

\* A finales de 1910, Francisco Pineda López aparecía representando a The Colombia Navigation Company, en la Empresa Colombiana de Navegación Fluvial, junto a otros accionistas nacionales. Véase (Abril 1908 – marzo 1914), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla,

ilustrar cómo también los ingleses mostraron mucho interés por no dejarse sacar de la navegación fluvial, por los empresarios y empresas de la competencia\*.

Página 65. SALON COMEDOR DE UN BUQUE DEL RIO MAGDALENA

De lo expuesto con anterioridad podemos establecer que, evidentemente, existió una alianza entre capitalistas nacionales y extranjeros en la navegación fluvial por el Magdalena y sus afluentes. Quienes estaban al frente de los negocios –relacionados no sólo con el transporte- preferían por sede a Barranquilla, debido a su rol en el río y con respecto al comercio exterior. La penetración de capitales extranjeros en la navegación fluvial tuvo mucho que ver con el comercio exterior.

Por otra parte, hemos indicado que la diversificación económica de los empresarios influye involucraba a la navegación fluvial. Para el caso de Barranquilla, el peso de los comerciantes y de otros capitalistas articulados al capitalismo de la ciudad era prominente dentro de los accionistas de las compañías fluviales. Por ejemplo, en 1911 la Empresa de

---

Nº. 4, Registro Nº. 12 de 1911, A. M. C. C. de B., p. 209 y ss.

Vapores de F. Pérez Rosa contaba con la participación de los siguientes accionistas también vinculados a otras actividades económicas: Juan B. Roncallo y Mario Roncallo (industriales y comerciantes), Napoleón Salcedo (industrial), José Víctor Dungand (banquero y comerciante), etc<sup>63</sup>. En 1913, Pineda, López & Cía, abrió casas de comercio en Bogotá, Cartagena, Honda y Girardot; desde hacía largo tiempo funcionaba su casa de comercio en Barranquilla. Esta sociedad, dirigida por Carlos Pradilla Fraser, Francisco Pineda López y Adalberto Hamburger, tenía intereses en la Empresa Colombiana de Navegación Fluvial<sup>64</sup>.

Hasta en las compañías pequeñas que tomaban por sede a Barranquilla se notaba la marcada diversificación económica que venimos estudiando. Así, en el año 1914, la Empresa Fluvial de Barranquilla exhibía como socio fundamental a Alberto Hamburger, destacado comerciante de esta plaza. Manuel Betancourt, también comerciante, gerenciaba la empresa<sup>65</sup>. José Xiques A., David J. Senior Y Víctor Insignares R., comerciantes de la localidad, fungían como socios poseedores de una parte de los \$46.500 oro americano que registraba la sociedad en 1915<sup>66</sup>.

En fin, los empresarios con capitales en la “industria naviera” localizados en la ciudad hacia finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, tenían sus intereses económicos en diversas actividades. Aun cuando muchos de ellos residían en Barranquilla, el ámbito en que influían sus empresas abarcaba un espacio mucho más amplio que el de la localidad debido a su relación con el río y con otros puertos o centros de comercio. Tal situación era normal a raíz de la condición de puerto de tránsito para el comercio exterior que cumplía la urbe.

## 2.2. LOS EMPRESARIOS EN LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL

Hacia finales del siglo XIX asistimos en Barranquilla a la apertura de sociedades industriales dedicadas a la producción de diversos bienes, o a la preparación de productos comercializables. Es indudable que la navegación fluvial (cuyas principales empresas tenían por sede a Barranquilla) ayudó a forjar actividades industriales vinculadas con las labores metalmecánicas y de procesamiento de la madera. Los grandes talleres en que se preparaban, construían o acondicionaban las embarcaciones que navegarían al río

---

<sup>63</sup>(Abril 1908 – marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 3 de 1911, A. M. C. C. de B., p. 192.

<sup>64</sup>(Abril 1908 – marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registros Nrs. 16 y 17 de 1913, A. M. C. C. de B., pp. 274 y 276, respectivamente.

<sup>65</sup>(Abril 1908 – marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registros N°. 38, A. M. C. C. de B., p. 301.

<sup>66</sup>(Enero 1914 – diciembre 1916) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Segundo de Barranquilla, N°. 1, Registros N°. 7 de 1915, A. M. C. C. de B., p. 80.

Magdalena y sus afluentes, eran industrias pertenecientes a las compañías fluviales. En relación con tales talleres se formaron operarios que luego pasarían a empresas industriales de otro tipo; en ciertos casos, algunos de estos se convirtieron en dirigentes empresariales.

Pero, al lado de los talleres de las sociedades fluviales crecían las labores industriales articuladas a la producción de alimentos, al aserramiento de maderas, a la jabonería, a la elaboración, de artículos de cuero, de pastas alimenticias, de fósforos, de ron, de puntillas, de telas y otras. La gran mayoría de estas eran pequeñas, en comparación con las unidades productivas de hoy. Empleaban pocos trabajadores y sus métodos de trabajo eran rudimentarios. Algunas industrias empleaban máquinas a vapor para procesar sus bienes; estas eran las más avanzadas. Muchos de los empresarios con intereses en los ramos industriales, tenían también conexiones con otros campos de la economía, especialmente con el comercio local, lo que (en lo referente a la diversificación) está en consonancia con las características o patrones de la economía local, regional y nacional. En general, fue poco notable la industria en la ciudad en cuanto a monto de inversiones, cantidades de producción y variedad de productos. Tal fenómeno constituía un patrón para toda la República, básicamente productora de bienes primarios, y dedicada además al comercio de artículos nacionales e importados por una gran cantidad de entidades comerciales en su mayoría medianas y pequeñas.

Lo que sucedió en Barranquilla se podría asimilar a lo que aconteció en otros centros económicos del país. Los intentos por organizar industrias grandes eran esporádicos y muchos de ellos fracasaban al poco tiempo, por diversos motivos. Ya fuera por la dificultad de introducir sus medios de producción, conseguir fuerza laboral capacitada, realizar sus mercancías en un mercado tan estrecho o conseguir capitales. De todas maneras, en la ciudad hubo empresarios que desde finales del XIX ensayaron en las labores industriales. Entre ellos cabe mencionar a los siguientes: Francisco J. Palacio, fundador del El porvenir en los comienzos de los años 80. La empresa tenía su producción muy diversificada, de acuerdo con las necesidades del mercado. Producía velas y aceites, jabón y licores; contaba con un jardín, una hortaliza para sembrar semillas traídas del extranjero. Compraba también algodón<sup>67</sup>. Pedro Palacio Rada, quien en su astillero fabricaba y refaccionaba embarcaciones de madera de poco calado. Rafael Salcedo Ramón, fundador de La Industria, fábrica de jabones, aceites, grasas vegetales, aserradero y dedicada también a otras actividades relacionadas con el algodón, por ejemplo. Napoleón Salcedo Ramón, hermano de Rafael, fundador de los molinos de trigo La Nevada; fundo también la fábrica de Licores del Atlántico, acompañado por Diego A. De

---

<sup>67</sup>Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, S/E, Barranquilla, 1942, pp. 19-35.

Castro, José Francisco Insignares Sierra y Alejandro Lafaurie<sup>68</sup>. Esta empresa perteneció después al Departamento del Atlántico. Ricardo Arjona S., quien en compañía de Enrique Rodríguez Blanco fundara la primera fábrica de hielo de la ciudad<sup>69</sup>. Fundador de la perfumería y jabonería La Cubana. Joaquín M. Lascano, pionero en la industria del cuero curtido; en 1887 monto la curtiembre La Chiquinquirá. Vicente Carlos Urueta, quien estableciera el molino de trigo La Nevada en 1904, en compañía de Napoleón Salcedo. Evaristo Obregón dueño de la Planta Eléctrica y de la Fábrica de Tejidos Obregón; fue también un destacado comerciante. Sus inversiones tocaban, además, la industria naviera, la algodonera y la agropecuaria en general. Arturo A. Aycardi, fundador de una textilera que producía tejidos de punto, aunque de regular calidad. Ricardo E. Echeverría, pionero de la industria del calzado. Luis María Salas, organizó en 1899 la fábrica de calzado El Zapato de Oro. Alberto R. Osorio, fundador de la Cervecería Bolívar, que luego es absorbida por la Cervecería Barranquilla y Bolívar S. A.; fundó la Fábrica de Aceites y Grasas Vegetales, acompañado por Tirso Schemell. Eparquio González, otro de los pioneros, quien fundara el Aserradero San Ignacio, de larga duración pues todavía en 1942 subsistiría con la razón social Eparquio González & Cía sucesores<sup>70</sup>. Francisco Carbonell creador de una de las primeras jabonerías grandes de la ciudad, en 1886. Diego A. De Castro, empresario de la cafetería vapor Barranquilla, fundad en los años 90 del siglo XIX; organizó, además, los molinos de trigo Caribe que luego compraron capitalista bogotanos para producir la harina Diamante; participo en la fundación del Teatro Cisneros y en la creación de la fábrica de ron San Clemente. Francisco Ferrans, organizó empresas de jabones, hornos de cal y otras industrias en los que a finales del siglo XIX empezara a llamarse el barrio comercial e industrial Barranquillita. Sus herederos Joaquín y Francisco fueron propietarios de aserradero El Progreso, de la fábrica de jabones La Americana y de industrias de tejas y mosaicos. Juan D. Medina, fundador de la fábrica de jabones y velas esteáricas La Hispanoamericana, así como de la de Puntillas de París. Hemos destacado estos pioneros, pero la lista de gentes dedicadas a la industria es más larga. Cabe mencionar que la gran mayoría de ellos tenían empresas en otros sectores de la economía, pero especialmente en los negocios comerciales, los más números de la ciudad. Especialmente, los grandes comerciantes invertían sumas en la apertura de industrias o en algunas ya constituidas. Se buscaba así proteger su patrimonio y garantizarse productos para luego comercializarlos en la ciudad o región. En ciertos casos estos solían exportarse.

Ya mencionamos que en relación con los talleres y astilleros de las empresas navieras se desarrolló parte de la industria barranquillera, en el nivel metalmeccánico y de trabajo de la madera. Así que se formaron futuros empresarios y trabajadores de la industria local.

<sup>68</sup>(Enero 1914 – diciembre 1916) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Segundo de Barranquilla, N°. 1, Registros N°. 14 de 1914, A. M. C. C. de B., p. 21.

<sup>69</sup>Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, Óp. Cit., pp. 19-35.

<sup>70</sup>Ibid., pp. 19-35.

Tal fue el caso de Mortimer A. De Lima, quien fuera maquinista de los buques del río Magdalena y jefe de los talleres de la Compañía Colombiana de Transportes. De Lima no recibió educación formal en ingeniería mecánica. Terminando el bachillerato, estudió por su cuenta aquella disciplina. No hay que olvidar que la navegación a vapor creó las condiciones para el desarrollo de una industria mecánica que, debido al poco avance educativo del país, sirviera para formar a muchos jóvenes durante casi todo el siglo XIX. Sus primeros profesores eran los ingenieros ingleses, alemanes o norteamericanos que enviaban los vendedores de barcos, con el fin de armar y poner a flote las naves importadas por las empresas fluviales. Pues bien, Mortimer A. De Lima se formó en ese ambiente. Cuando se retira la Colombiana de Transportes, organiza su propio taller de mecánica. En su época (finales del siglo XIX), se consideró el primer taller mecánico en grande que hubo en la ciudad, donde se podía construir y reparar buques, mediante un maquinaria bastante completa. Se dice que allí fue fundido por primera vez hierro en la urbe<sup>71</sup>. En 1892, la sociedad colectiva mecánica-industrial De Lima, Pure & Cía registraba dos socios capitalistas (Mortimer De Lima y Joseph Pure) y uno industrial (César De Lima). Se ocupaba de todo lo relacionado con los ramos de maquinarias, herrería, fundición y carpintería. Su nombre para el público era Taller Colombiano<sup>72</sup>.

En el trabajo sobre el metal, el taller De Lima no estaba solo. Hacia 1882 existía la herrería del Ferrocarril de Bolívar, sobre el patio de la Estación; la del Acueducto, en sus terrenos; la de la Compañía Colombiana de Transportes, en sus talleres; la de Nicolás Coronado; la de Juan José Povea, en la Calle de Santander; la de Eusebio Camargo en la Calle de San Blas; y otra más que sería engorroso mencionar<sup>73</sup>. En su gran mayoría eran pequeños talleres ocupados también por otras actividades, como la fundición, por ejemplo, efectuada, entre otros, por De Lima, en los talleres de la Colombiana de Transportes y por Simón Lavalle, en la Calle de la Cruz. En aquel año se relacionaban más de 50 herederos en la ciudad, lo que demuestra la importancia de esta labor, sobre todo artesanal. Algunos de ellos eran: Alejandro Ariza, en la Calle del Dividivi; Manuel Arévalo, en la Calle del Buen Retiro; Julio Bernet, en la Calle de Santander; Miguel Elías, en la Calle de las Flores; Miguel Angel Geraldino, en la Carrera de la Picapica; Gabriel Hoenigsberg, en la Calle de Jesús; Alejandro Isaac, en la Calle Ancha; Eduardo Mozo, en la Calle de California; Gabino Muñoz, en la Calle de Bolívar; Bartolo Matos, la Calle de Obando; Pedro Zúñiga, en la Calle de Santa Ana; etc<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup>Miguel Goenaga, *lecturas locales*, Óp. Cit., pp. 299-300.

<sup>72</sup>(Agosto 1889 – septiembre 1895) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 2, Registro N°. 4 de 1892, A. M. C. C. de B., p. 113.

<sup>73</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 102.

<sup>74</sup>Antonio Martínez y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. 152-154.

\* Una visión general sobre la economía nacional en el período estudiado puede verse en José Antonio Ocampo (Compilador) *Historia Económica de Colombia*, Fedesarrollo. Siglo veintiuno editores, Bogotá, 1988.

Por la gran cantidad de herreros, latoneros, martilleros, plateros, carpinteros y otros que tenía la ciudad en 1892 se puede inferir el peso de las actividades artesanales; Barranquilla era una ciudad de industrias incipientes que sólo en contados casos sobrepasaban el nivel artesanal. Esto indica bastante acerca de las condiciones económicas y las relaciones sociales que contenía una ciudad dominada por los negocios vinculados al transporte y al comercio\*. Se pudo asegurar que en la última década del siglo XIX, la urbe se componía de un “mar” de negocios pequeños, medianos y grandes que se regaban por casi toda la ciudad. Los diversos tipos de establecimientos pertenecían a sociedades o individuos de la tierra, de la región, de otras partes del país o del exterior.

La zona industrial y comercial se localizaba en los alrededores de la antigua ciénaga y de los caños. Según Domingo Malabet había en la ciudad tres caños y desagües naturales. El más grande era el de La Tablaza por donde salían rumbo al mar las plantas flotantes y otros materiales que arrastraba la corriente. El Caño Arriba y el caño de Los Tramosos servían sobre todo de desagüe de la ciénaga en periodos de corriente<sup>75</sup>. Las riberas de estos caños estaban ocupadas por empresas industriales.

Otras labores relacionadas con la navegación fluvial eran las de procesamiento de la madera. Pero su producción se empleaba en otros menesteres y a veces se exportaba. Los aserraderos se concentraban en empresas dedicadas a producir otros bienes. Un ejemplo típico de esta clase de diversificación productiva está representado en La Industria. Esta empresa, situada al norte de la Calle Ancha, utilizaba máquinas a vapor para aserrar, acepillar y tornear maderas. Producía muebles de diversos tipos. En su local (considerado el más amplio de cuantos se dedicaban a labores industriales de la urbe) eran procesados aceites, jabones y velas o bujías esteáricas. Dicha empresa perteneció a Rafael Salcedo, quien la fundara en 1877. Salcedo estableció luego la sociedad Rafael Salcedo e Hijos, a la que integró a Tomás Surí, a Guillermo y a Andrés Salcedo Campo, sus hijos, para continuar y desarrollar el negocio de compra, venta y aserrío de maderas establecido en La Industria<sup>76</sup>. En esta sociedad había también desmotadora de algodón; allí se limpiaba y empaquetaba el algodón en muchos casos destinado a la exportación. La Industria empleaba en 1879 a 47 operarios, dedicados sobre todo a la producción de jabones<sup>77</sup>. La

---

<sup>75</sup>José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su Pasado y su Presente*, Óp. Cit., p. 77.

<sup>76</sup>(Abril 1908 – marzo 1914), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 25 de 1913, p. 286.

<sup>77</sup>Sergio Paolo Solano, “Un ensayo Empresarial en la Barranquilla del siglo XIX; La Industria de los Salcedo Ramón”, en: **Diario del Caribe**. Barranquilla, junio 8 de 1988; también de este autor véase, “Ensayos Fabriles y Estructura Social de Barranquilla a Finales del Siglo XIX”, en: **Revista Informativa, Cámara de Comercio de Barranquilla**, N°. 161, Vol. XVI, Primer Trimestre 1989.

sociedad tuvo larga vida, pues en los años 40 del siglo XX aun existía con el nombre Compañía Nacional de Maderas La Industria S. A. considerada como la mejor del país<sup>78</sup>.

En 1892 poseían máquinas de aserrarmadera Joseph Pure, localizado en la boca del Caño Arriba; había también en Veranillo, compañía perteneciente a Federico Pérez Rosa, importante empresario de la navegación fluvial, como ya se vio. Allí se producían otros artículos, como suelas para los zapatos, entre otros. En 1910 aparecía además como desmontadora<sup>79</sup>. Carbonell & Ca y J. B. Roncallo tenían El Aserradero, con máquinas a vapor para aserrar, acepillar, tornear y machimbrar maderas. Fabricaban además ladrillos y baldosas. Destilaban ron de 21°. Compraban maderas, miel y panela<sup>80</sup>. Es decir, tenían una producción variada. A la producción de aguardiente se dedicaban otras empresas y empresarios relacionados con el comercio o con otras ramas de la economía. En 1892 se mencionaba la fábrica La Alcoholina, perteneciente a la sociedad mercantil Martínez Ribón y Cía. Dicha asociación venía ocupándose en la producción y venta de licores y en otras operaciones lícitas de comercio. Aparecían como socios Cerbeleón Martínez Ribón y los samarios Pedro Salcedo Ramón y Martín Salcedo Ramón, hermanos de Rafael<sup>81</sup>. La sociedad fue disuelta en 1896 a raíz de la muerte de Martínez Ribón. Otras empresas productoras de licores eran: la del Buen Retiro, en la calle de su nombre, propiedad de Antonia C. de Macías; El Diamante, localizada a la entrada del Camino Arriba de Soledad, perteneciente a la viuda de Pedro Palacio Rada; La Esmeralda, en la parte norte de la calle da Las Flores, administrada por su propietario Manuel Insignares S.; La Perla, situada a la salida del Caño Arriba, propietario José Angulo Ruiz S. & Cía; El Porvenir, en el barrio de Tumbacuatro, su propietario era Francisco J. Palacio (padre de Julio H. Palacio); El Rubí, en el edificio que llevaba el nombre de Tenería, propietario J. Vengoechea e hijos<sup>82</sup>; recalamos que la producción de licores se combinaba con otras producciones y actividades, entre estas la venta de mercancías variadas.

Entre las industrias productoras de jabón, destacamos: La Cubana, situada en la plaza del mercado en el #2, pertenecía a una sociedad administrada por Ricardo Arjona S. **había** sido fundada en 1883 por los inmigrantes cubanos Hilario Reventás Martínez y Leonel Escobar Bruson, acompañados del colombiano Manuel Caballero López. Era una sociedad restringida ala jabonería y a la sombrerería, con la razón social Caballero Reventás & Cía, en la cual Caballero fabricaba jabón de todas clases, Escobar arreglaba todo tipo de

---

<sup>78</sup> Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, Óp. Cit., pp. 19-35.

<sup>79</sup> Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 86.

<sup>80</sup> Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Papelería de Samper Matiz, Bogotá, Año II, 1894, p. 204.

<sup>81</sup> (Agosto 1889 – septiembre 1895) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 2, Registro N°. 3 de 1984, A. M. C. C. de B., p. 148.

<sup>82</sup> Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., pp. 92-98.



sombreros y Reventás era socio capitalista<sup>83</sup>. Esta sociedad se disolvió en 1888 y entonces se constituyó otra diferente. En 1892 pertenecía a Ricardo Arjona S., su producción para ese año se calculaba en 300.000 barras mensuales de jabón, con tendencia al aumento. Su principal materia prima, la grasa, era conseguida en los alrededores de la ciudad. También elaboraba jabones La Española, situada en la Calle de Jesús, N°. 96; fundada en 1883, tuvo como dueño a Carlos M. Mayans y la administración Pedro P. Puente; producía 100.000 barras mensuales de jabón. Su nombre era consecuencia de haber sido creada por inmigrantes españoles. La Industria, como ya dijimos, producía al lado de otros bienes una buena cantidad de jabones; estaba al norte de la Calle Ancha. El Porvenir, fundada en 1878 por Francisco J. Palacio, producía jabones y otros bienes. La Piña, de José Infante y Pedro Rodríguez Piña, fundada en 1886, producía 100.000 barras de jabón al mes.

La fabricación de calzado y en general de artículos de cuero, de uso masivo en la localidad y en la región, fue otro renglón importante en la industria barranquillera. Entre las empresas dedicadas a la producción de tales productos cabe mencionar: La Chiquinquirá, perteneciente a Joaquín M. Lascano, una talabartería situada en la Plaza del Mercado en el #9, que producía correas para máquinas de vapor, cabezadas, gruperas, etc; también procesaba y vendía pegante (cola) y suelas para zapato. El Faro, de Lázaro Ruiz R. y Aníbal Pérez L., producía calzado para toda la familia; además, vendía materiales para hacer calzado e instrumentos para zapateros. Contaba con agencias en Cartagena, Magangué, Corozal y El Banco<sup>84</sup>. El Sello Nacional, de propiedad de Rosario e Iguarán, fábrica de calzado establecida en 1876, la cual también manejaba almacenes para la venta de materiales y herramientas de zapatería y talabartería, ropa, adornos de sala, juguetes para niños, artículos de tocador y otros; importaba artículos directamente de E.E.U.U. y Europa<sup>85</sup>. La Perfección, fábrica de calzado que vendía materiales para hacer zapatos, así como calzado al por mayor y al detal; contaba con agencias en Cartagena, Magangué, Corozal y El Banco y San Juan Nepomuceno; era su dueño Lázaro Ruiz R. El Aguila de Oro, fabricaba calzado para la venta de y objetos de talabartería; era además alfarería y elaboraba ladrillos; propiedad de Joaquín M. Lascano. También se fabricaba calzado en La Granadina de Froilán Ballesteros; en La Italiana de F. Faillace; en La Mascota, de José Martínez S.<sup>86</sup>, por mencionar algunas. Curtiembres como Santa Ana, de Ferrans Hermanos, La Chiquinquirá, La Esmeralda, de Manuel Insignares S., El Morro, de Joaquín M. Palacios, Veranillo, de F. Pérez Rosa, entre otras, producían suelas y otros bienes para satisfacer la demanda de la ciudad y de los pueblos cercanos.

---

<sup>83</sup>(Diciembre 1882 – enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 6 de 1883, A. M. C. C. de B., p. 26.

<sup>84</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., p. 403.

<sup>85</sup>Óp. Cit., p. 259.

<sup>86</sup>Óp. Cit., pp. 92-98.

El crecimiento urbano, empujado por la expansión poblacional, dio pie a la aparición de negocios de producción de ladrillo, de caleras, de alimentos, sastrerías y otros. La Fama, por ejemplo, era panadería, repostería y confitería; producía chocolates, con máquina a vapor. En su almacén, se realizaban comestibles y conservas alimenticias; perteneció a Angel Giacometto. La Napolitana, fábrica de pastas italianas perteneciente a José Dufeu, no sólo surtía al mercado local y regional sino que exportaba algunos de sus productos. La producción sobrepasaba las 2.000 cajas de a 10 libras por mes de tallarines, fideos, macarrones y otros<sup>87</sup>. Las condiciones ambientales estimularon el desarrollo de fábricas de hielo; así, la que fuera fundada por Rodríguez Blanco y Ricardo Arjona S. en 1883, vendida más tarde a Luis G. Pochet, contaba con maquinaria moderna y una capacidad de producción de 5.000 libras diarias de hielo<sup>88</sup>. El Gallo de Oro, fábrica de cigarrillos establecida en 1887 (perteneciente a De la Rosa Hermanos, asociación compuesta por Aquilino, José Angel y Julio De la Rosa)<sup>89</sup>, producía cigarrillos de diversas calidades y picadura para pipas. A finales del siglo, aparecieron en la ciudad algunos molinos de café; en 1888 se estableció La Barranquillera, con un tren de molienda de café al vapor; perteneció a Diego A. De Castro y la administraba D. A. De Castro & Cía, situada en la Carrera de Girardot. Otro molino estaba en La Americana, propiedad de Juan F. De la Espriella, sobre la Carrera La Igualdad. También tenían molinos Francisca N°. de Vega, en la Calle Real, y las señoritas Ramón, en la Calle Ancha, N°. 18<sup>90</sup>.

Hubo intentos en la ciudad por desarrollar empresas demostradoras de algodón que prepararan el producto para la exportación. Tales empresas existían ya desde finales del siglo XIX. Abastecieron a algunas de las fábricas con tejidos de algodón, como la de A. Aycardi & Cía. Pero la competencia externa y la falta de una política de desarrollo y protección del cultivo de la semilla de algodón, dio al traste con tales inventos. El Impulso, establecimiento de limpia y empaque de algodón, comenzó a funcionar desde el año 1890. Sus dependencias y maquinarias eran: 1 casa de máquina; 1 casa de oficina subalterna: 2 motores de 12 y 20 caballos de fuerza, 1 caldera de vapor de 75 caballos de fuerza; 3 desmontadoras 150 sierras; 3 prensas movidas por vapor; 3 depósitos para algodón en semilla, materiales, etc. Esta empresa limpiaba y empacaba diariamente 10 quintales de algodón en 1892. Tenían participación en ella las sociedades de Senior, De Sola & Cía, S. P. de Senior & Cía, y David López Penha Jr. era administrada por Senior, De Sola & Cía. Aquí tenemos un ejemplo más de lo que venimos recalcando en cuanto a la vasta diversificación de las inversiones de los empresarios situados en Barranquilla. Tal

---

<sup>87</sup>Martínez y Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., pp. 92-98.

<sup>88</sup>Ibíd, pp. 92-98.

<sup>89</sup>(Agosto 1889 – septiembre 1895) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 2, Registro N°. 4 de 1890, A. M. C. C. de B., p. 39.

<sup>90</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., p. 111.

fenómeno también abarcaba a las diversas actividades que pudiéramos llamar industriales, y operaba desde mucho antes de comenzar el siglo XX. Era una especie de patrón socioeconómico nacional. Tenemos, como ejemplo, algunas industrias de diversos años, comenzando por los últimos años del siglo XIX. En 1885 existía la Compañía Minera de Bolívar y Santander, sociedad anónima cuyo objeto era la explotación de minas y la comercialización de los productos de éstas. Su domicilio estaba en Barranquilla, pero podía abrir agencias en los lugares que se creyera conveniente, dentro y fuera de la República. Entre sus fundadores encontramos a Manuel Cortissoz, vecino de Bucaramanga en el Estado Soberano de Santander; a Luis Gustavo Pochet, natural de Cuba y vecino de Barranquilla; a Serafina Salas de Pochet, esposa de Luis Gustavo, natural y vecina de Barranquilla; a Ester Wolff e hijos, sociedad avecindada en esta ciudad; a Teresa Semblat de Cortissoz, natural de Venezuela y vecina de Bucaramanga; a Jacob Cortissoz, natural de curazao y vecino de Barranquilla<sup>91</sup>. Como hemos visto, varios de estos fundadores tenían (o tuvieron más adelante) nexos económicos con el transporte fluvial, con otras empresas industriales, bancarias o de comercio. En 1910, en la Fábrica Nacional de Fósforos<sup>92</sup>, sociedad ocupada en la fabricación de fósforos y en su venta, encontramos el capital social de \$34.000 oro americano, representando en acciones de a \$100 cada una, emitidas a favor de:

Moisés Salas	75 acciones
Jacob Cortissoz	75 acciones
Enrique A. Correa	75 acciones
J. Castellanos &Cía	15 acciones
Maria R. de Brokate	15 acciones
Mauricio Heilbron	15 acciones
Clodomiro Salas R.	15 acciones

Todos estos accionistas tenían capitales invertidos en empresas de diversa índole, configurando sociedades con capitalistas de otras entidades. En 1912 encontramos a varias personas articuladas a los negocios comerciales, de comisiones y finanzas vinculadas a la industria del calzado. Isaac Senior, Joaquín J. Lascano, entre otros, eran socios integrantes de la compañía anónima de capital limitado cuya razón social era Fábrica de Calzado Popular<sup>93</sup>. En 1914, Diego A. De Castro, Napoleón Salcedo Ramón, José Francisco Insignares y Alejandro M. Lafaurie, quienes participaban en otras sociedades operantes en las más variadas actividades económicas, aparecían integrando la Empresa

<sup>91</sup>(Diciembre 1882 – enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 1 de 1885, A. M. C. C. de B., p. 181.

<sup>92</sup>(Abril 1908 – marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 17 de 1910, A. M. C. C. de B., p. 155.

<sup>93</sup>Doc. cit., Registro N°. 4 de 1912, p. 232.

de Licores del Atlántico, industria dedicada a la destilación, “rectificación” y venta de licores nacionales<sup>94</sup>. La vista para ilustrar lo que comentamos es bastante larga y abarca a industrias dedicadas a varios tipos de producción, como la Costeña (Jabonería y perfumería) administrada por Andrés Obregón A.; la Lux X (Jabonería y perfumería y velas) administrada por la empresa Hanseática; La Cienaguera (Jabonería), administrada por Quezada &Cía, La Hispanoamérica (Jabonería y velas), bajo la administración de J. Medina &Cía; Colombia Industrial (Puntillas, clavos y otros) administrada por J. Medina &Cía; la Fábrica Nacional de Baúles Americanos, administrada por Héctor De Castro; Vital Rosanía (Pastas alimenticias), bajo la administración de Vital Rosanía, originario de Italia; Guadalupe (Pastas alimenticias), de Dolores de Vives; Carmen de Carbonell (Pastas alimenticias), de C. G. de Carbonell; La Nevada (Molino de Trigo), de Urueta y Salcedo; Fábrica de Tejidos de Algodón, de A. A. Aycardi, La Estrella (aguas gaseosas) de David Pereira; The Walthers Brewing & Ice Making Co. Ltda. (Cerveza y hielo); Cervecería Bolívar (cerveza y hielo); molinos de El Caribe, donde se producía la harina Diamante, propiedad de D. y J. De Castro &Cía<sup>95</sup>, etc. Estas industrias producían para el comercio local y regional, básicamente. Tuvieron vigencia en las primeras décadas del siglo XX, inclusive.

Otro negocio que se benefició con el crecimiento económico y demográfico de Barranquilla fue el de las imprentas. En 1892 existía la Imprenta de los Andes, fundada en 1866 y perteneciente a Domingo González Rubio; la administraba Gabriel González Rubio; quedaba en la Calle Real, en el N°. 27. La Imprenta Americana, se fundó en 1869 por Elías P. Pellet; la administraba Elías P. Pellet Jr., estaba en la Plaza de San Nicolás, en el N°. 34. Imprenta de El Comercio fundada en 1891, perteneció a David López Penha Jr., Julio A. Castellano y Clemente Salazar M.; la administraba Guillermo Schoonewolff Jr.; localizada en la Calle Ancha, en el N°. 26. Imprenta de El Progreso, su dueño y administrador era Antonio M. Ortega; quedaba en la Calle de Jesús<sup>96</sup>.

Otras imprentas, ya en el siglo XX, eran las de El Siglo, El Conservador y Rigoletto<sup>97</sup>.

Aparte de los problemas técnicos, la insuficiencia de personal capacitado, de la escasez relativa de capitales, de la estrechez del mercado, otro factor que conspiró contra la industrialización de Barranquilla fue la inexistencia de un adecuado servicio de energía eléctrica. Cuando existió, a finales del siglo XIX, era muy precario. En 1885, Pedro Blanco Soto y Pedro A. Osío, por concesión que obtienen del Gobernador Román, establecen el alumbrado eléctrico, pero la compañía no cuajó a pesar de la subvención estatal. Por su

---

<sup>94</sup>(Enero 1914 – diciembre 1916) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Segundo de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 14 de 1914, A. M. C. C. de B., p. 21.

<sup>95</sup>Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. I-LXX.

<sup>96</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., pp. 106-107.

<sup>97</sup>Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 89.

parte, Germán Ribón y Antonio J. Angulo, organizaron pequeñas plantas que cubrían sectores reducidos. Después de fundado el Departamento del Atlántico, es decir, luego de 1905, Francisco E. Baena obtuvo una concesión para establecer la energía eléctrica, pero al no poder conseguir el capital requerido, vendió a Evaristo Obregón & Cía. Esta firma contó con los capitales y los créditos suficientes para organizar la planta, que fue dirigida por los ingenieros Rafael y Mauricio Obregón Arjona, hijos de Evaristo. La empresa suministró, entonces, energía eléctrica a las fábricas y talleres que funcionaban en la ciudad. Desde esa fecha, la Compañía de Energía Eléctrica ofreció sus servicios hasta 1928, cuando vendió su contrato y su equipo a la Electric Bond, la cual fundó una subsidiaria, la Compañía Colombiana de Electricidad<sup>98</sup>. Es evidente que la constitución de esta empresa ayudó a la tarea de la industrialización, mediante la apertura de sociedades industriales modernas, como Tejidos Obregón y otras que permitieron abandonar el carácter rudimentario (al menos de una parte) de las industrias existentes.

### **2.3. EL CAPITALISMO MERCANTIL, EPICENTRO DEL DESARROLLO EMPRESARIAL**

En los negocios de comercio, comisiones, finanzas y otros es donde localizamos en Barranquilla la formación del mayor número de sociedades colectivas o 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 ya que a finales del siglo XIX se caracterizaba 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. 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 fueron posteriormente- y no pocos de ellos lograron enriquecerse y organizar sociedades independientes.

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 capitalismo 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. 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 actividades económicas, muchas de ellas en función de la

---

<sup>98</sup>Alirio Bernal, *Barranquilla industrial*, Óp. Cit., pp. 14-15.

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 pasado siglo**. 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 números estuvieran reducidos a las labores de comercio, especialmente al tránsito.

Página 81. PUERTO DEL MERCADO.

Por otra parte, es notable que los comerciantes se dedicaran a otras tareas o que sus inversiones estuvieran bastante diversificadas. Además, las sociedades de comercio se componían por socios nacionales y extranjeros, muchos de los cuales tenían el carácter de comanditarios. En el Directorio Comercial formado en 1853<sup>99</sup> con fines fiscales se observa ya la presencia de apellidos de individuos provenientes del exterior, como Senior, Glen, Hoyer, Boom, Johnson, Cazola, Wilson, Denuille, Hamburger, Clark, entre otros; al lado de nacionales que vinieron especialmente del Magdalena y otras partes del Bolívar o del resto del país. La importancia de Barranquilla como puerto iba en aumento y esto motivó a empresarios y sociedades domiciliarse en la localidad. A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, encontramos a nacionales y extranjeros dedicados a las importaciones y a las exportaciones, al negocio de comisiones ya la compra y venta de productos al mayor y al

<sup>99</sup>José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, Óp. Cit., p. 509 y ss.

detal; por ese tiempo se destacaban las siguientes sociedades dentro de los negocios mercantiles y financieros: Aepli, Eberbach & Cía, formada por Alejandro W. Aepli (suizo), Ernesto Francisco Eberbach y Carlos A. Keppeler provenientes de Alemania<sup>100</sup>; importadores, exportadores, comisionistas, eran agentes aquí de la Compañía Hamburguesa Americana de Vapores; además, servían de agentes generales para los departamentos de Bolívar, Magdalena y Santander de las máquinas de coser de Singer. Exhibían un gran surtido de mercancías extranjeras y exportaban al mercado mundial productos del país<sup>101</sup>. Alejandro A. Correa & Cía, sociedad importadora de artículos europeos y de los Estados Unidos de América; exportaba mercancías nacionales; vendía muebles norteamericanos, cerveza, utensilios de hierro, piedra para filtrar agua y otros bienes; la constituían Alejandro A. Correa, Clara A. Correa, y Silvia A. Correa, esta última vecina de México en la República del mismo nombre<sup>102</sup>. Alejandro Cáceres & Cía., compuesta en 1895 por Alejandro Cáceres, residente en Bogotá; comisionistas, agentes de cambio, con oficinas de corretajes; agentes de periódicos y de la casa tipográfica y litográfica Samper Matiz de Bogotá; se dedicaban al arrendamiento de finca raíz; a la consecución y colocación de dinero a interés sobre garantía prendaria o hipotecaria; realizaban mercancías por el sistema de remates o subastas públicas; vendían música selecta para piano y para bandas, libros, etc<sup>103</sup>. Senior, De Sola & Cía, comerciantes, importadores y exportadores; agentes de la Compañía Trasatlántica de Barcelona (empresa de navegación marítima) y de la Northern Fire – Life Assurance Company, compuesta por David De Sola, benjamín Tavares Senior y Jacob Senior<sup>104</sup>, quienes por separado o por separado tenían acciones en otras empresas de tipo financiero y de navegación. Cisneros & Cía, donde el socio capitalista era Francisco Javier Cisneros, quien tenía intereses en el Ferrocarril de Bolívar y en el transporte fluvial. En 1897 la sociedad regular colectiva de comercio la componían, aparte de Cisneros, Miguel A. Machado, Eusebio Grau y Gabriel Martínez Aparicio, todos estos socios industriales. La sociedad se ocupaba en negocios de importación, exportación, comisiones y otros relacionados con los anteriores<sup>105</sup>. La empresa se disolvió poco antes de la muerte de Cisneros, en 1898. Correa y Heilbron, fundada en 1888; se reconocían como ganaderos y comerciantes;

---

<sup>100</sup>(Diciembre 1832 –enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 5 de 1889, A. M. C. C. de B., p. 261.

<sup>101</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año II, 1894, Óp. Cit., p. 264.

<sup>102</sup>(Diciembre 1882 –enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 8 de 1889, A. M. C. C. de B., p. 339.

<sup>103</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año II, 1894, Óp. Cit., p. 44.

<sup>104</sup>(Octubre 1895 –julio 1903) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 3, Registro N°. 15 de 1897, A. M. C. C. de B., p. 85.

<sup>105</sup>Doc. cit., Registro N°. 6 de 1897, p. 69.

vendían objetos de ferretería y artículos americanos; fabricantes de las suelas El Morro; manejaban negocios bancarios; eran apoderados generales y socios de la compañía Heilbron, Wolff & Cía, con ramificaciones en New York. En 1910 estaban como socios principales y administradores Enrique A. Correa y Mauricio Heilbron P. Julio Dugand era otro comerciante de importancia en los años noventa; se ocupaba de comisiones; de comprar y vender productos del país; de recibir y redimir mercancías en consignación para su venta; exportaba cueros; tría efectos de los Estados Unidos de América; dueño de La Camisería Francesa, fundada en 1879. Una empresa con proyección nacional era Fergusson, Noguera & Cía, en 1892 situada en la Plaza de San Nicolás, N°. 36; había sido formada inicialmente en Santa Marta; tiempo después Luis Noguera y Pedro Noguera la registran en Barranquilla; componían también la entidad Francisco Noguera, vecino de Bogotá y Alejandro Noguera quien, con Pedro Noguera, estaba vecindado en Barranquilla; Luis Noguera representaba a la compañía en Santa Marta; en 1887 fue admitido como socio Emilio Fergusson, quien administró la sucursal en Bogotá, junto con Francisco Noguera. La empresa se ocupaba en negocios de comisión, importación, exportación, operaciones bancarias y otras relacionadas con el comercio<sup>106</sup>. En 1900 salen de la compañía, a voluntad propia Alejandro y Luis Noguera, y se incorporan como socios colectivos capitalistas Honorio Alarcón, vecino de Bogotá, Julio Enrique y Emilio F. Noguera, vecinos de Barranquilla, quienes aportaron a la sociedad \$55.000<sup>107</sup>. Por la localización de sus casas, por la procedencia de sus capitales y por el origen de los capitalistas que la componían, esta empresa tenía un carácter nacional, en el sentido que explicábamos anteriormente. Henríquez y Mathieu, agentes exclusivos de Ralph Martindale & Cía de Birmingham, Inglaterra, para la venta de machetes con mango de madera en los departamentos de Bolívar y Magdalena; entre las especialidades que distribuían estaban los vinos, los licores en barriles, damajuanas, cajas y garrafas, útiles de escritorio y papelería en general, artículos de ferretería, aceites, perfumes, drogas, ropa, calzado, relojes y máquinas Domestic, etc.

Esta sociedad exportaba, además, tabaco de Ambalema<sup>108</sup>. Vengoechea & Cía, comisionistas, Agentes de la Compañía Trasatlántica Francesa (transporte marítimo), agentes del Comité de los Aseguradores Marítimos de París<sup>109</sup>. En 1899 esta sociedad la integraban Emiliano y Federico Vengoechea, el primero accionista de empresas de otro tipo. J. Alzamora H. & Cía; denominación que tuvo desde 1881 hasta 1898, cuando pasó a

---

<sup>106</sup> (Diciembre 1882 –enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 3 de 1886, A. M. C. C. de B., p. 225.

<sup>107</sup> (Octubre 1895 –julio 1903) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 3, Registro N°. 1 de 1900, A. M. C. C. de B., p. 176.

<sup>108</sup> Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., p. 271.

<sup>109</sup> Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. I-LXX.



llamarse Alzamora, Palacio &Cía; en 1871 su razón social era Simmonds y Alzamora en 1876 se denominaba J. Alzamora H.; en 1910, como Alzamora, Palacio &Cía se dedicaban especialmente a los negocios de comisiones y banca. Sus principales socios eran José María Palacio S., y Luis Abello, Manuel J. Alzamora y Miguel J. Vergara. Al morir José Alzamora H., su viuda, Isabel De Mier de Alzamora, vecina de Santa Marta, su hijo Manuel Julián Alzamora y José María Palacio S., conformaron la sociedad Alzamora, Palacio &Cía, en la cual Alzamora y Palacio eran socios industriales y la viuda Isabel De Mier aparecía como socia capitalista<sup>110</sup>. Tanto Alzamora como Palacio hicieron parte de otras sociedades. Evaristo Obregón &Cía, casa establecida en Barranquilla en 1873, dedicada al comercio ya a la banca; aparte de otras empresas, participaba en el negocio de tierras y de ganado. A la muerte de su fundador, Evaristo Obregón, en 1910, sus descendientes decidieron modificar la sociedad; en 1915, Evaristo Obregón A., Andrés Obregón A. y Gregorio Obregón, al lado de Rafael, Mauricio y Pedro Manuel Obregón, declaran disuelta y liquidada esta empresa<sup>111</sup>. Evaristo Obregón y sus descendientes participaron en negocios industriales, de navegación y en empresas de servicios. O' Berne & Cía, en 1892 importaban mercancías inglesas, francesas, alemana, españolas y americanas; vendían objetos de ferretería, herramientas, repuestos para máquinas de vapor, artículos para uso de buques de vela, licores, conservas, útiles de escritorio, artículos de fantasía y otras mercancías; eran agentes de compañías de seguros de transportes, entre los cuales estaba la Varein Hamburger Assecuradeure. La compañía estuvo compuesta por el ciudadano francés Oswald Berne y por el súbdito alemán Carl Teodor Prencke, ambos vecinos de Barranquilla<sup>112</sup>. Villan, Bell &Cía, casa establecida en 1867; negocios de comisión, importación y exportaciones; especializada en artículos franceses; dueña del establecimiento comercial denominado Bazar Francés. Componían la sociedad Antonio Villan, de Francia, y Emilio Bell, natural de Suiza<sup>113</sup>. Wehdeking, Focke & Cía, localizada en 1892 en Calle del Banco, N°. 4; Gustavo Wehdeking y Fernando Focke, de Alemania, eran sus socios principales; en los años ochenta se les asociaron Carlos Merkel y Juan Federico Hollman, con una inversión adicional de \$100.000; esto sucedía promediando el año 1884<sup>114</sup>. Desde julio de 1889 ingresó como socio administrador Wilhem Gerds. Pineda, López &Cía, tenía casa en Barranquilla, Cartagena, Calamar y Honda. Eran comisionistas. Administraban la empresa de buques fluviales The Magdalena River Steamboat Company

---

<sup>110</sup>(Octubre 1895 –julio 1903) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 3, Registro N°. 1 de 1898, A. M. C. C. de B., p. 107.

<sup>111</sup>(Enero 1914 – diciembre 1916) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Segundo de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 9 de 1915, A. M. C. C. de B., p. 85.

<sup>112</sup>(Diciembre 1882 –enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 2 de 1889, A. M. C. C. de B., p. 326.

<sup>113</sup>(Diciembre 1882 –enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 6 de 1880, A. M. C. C. de B., p. 335.

<sup>114</sup>Doc. cit., Registro N°. 12 de 1884, p. 126.

Ltd. Tenían representantes en Bogotá, Medellín, Manizales, Bucaramanga y San Gil. En 1909 sus socios principales eran Francisco Pineda López, Carlos Pradilla Frazer y Charles H. Beeston. En 1913 sólo aparecían como socios colectivos principales y administradores Pineda López y PradillaFrazer<sup>115</sup>. Breuer Moller & Cía, sociedad dedicada a la importación, la exportación y a las comisiones; tenía casas en Hamburgo, Maracaibo, San Cristóbal (Venezuela), San José de Cúcuta y Barranquilla, por lo que puede considerársele empresa internacional. En 1909 se hacía constar que el domicilio principal estaba en Hamburgo, mientras que las demás casas eran sucursales. Esta sociedad mercantil comenzó a operar en enero de 1896; aparecían como socios de responsabilidad ilimitada el accionista Moller, de Hamburgo; Friedrich Wilhelm Birtner, de Hamburgo; Edward Von Jess, de Maracaibo; Paul Dorn, de San José de Cúcuta; Paul Richard Grossen de Barranquilla; Friedrich Ernst Bellingrodt, de Barranquilla; Johan Friedrich Haltermann, San José de Cúcuta y Willy Albert Lansen, de Maracaibo<sup>116</sup>. Ogliastri & Martínez, comisionistas y agentes de cambio; agentes de Adolph Tobing, de Hamburgo y Stanley Jordan & Cía, de New York. A. H. Berg & Cía, comisionistas establecidos en 1895; agentes de The Royal Mail SteamPacket Co., de Londres, y de T. & R. Tennet, de Glasgow; recibían y despachaban consignaciones; compraban y vendían productos del país; compraban y vendían giros sobre plazas del exterior. Empresa Hanseática, dueña de la fábrica de jabones, perfumes y velas esteáricas La Lux; agencia de comisiones; agentes exclusivos de las máquinas de escribir Adler; venta de artículos de ferretería, con especialidad para la construcción de buques y casas<sup>117</sup>. Fritz Furhop, agente de: Hamburg Amerika Line; Munson Steam Ship Line; United Fruit Company, The Santa Marta Railway Co. Ltda. y Sun, Compañía Inglesa de Seguros Contra Incendios<sup>118</sup>.

Página 87. PASEO DE COLON

Es realmente engorroso seguir mencionando la gran variedad de sociedades dedicadas a actividades capitalistas, con domicilio o sucursal en Barranquilla; queda la anterior muestra como prueba del tipo de relaciones económicas establecidas en la localidad por empresarios nacionales y extranjeros dedicados a las labores mercantiles; a finales del

---

<sup>115</sup>(Abril 1908 –marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 17 de 1913, A. M. C. C. de B., p. 276.

<sup>116</sup>(Abril 1908 –marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 17 de 1909, A. M. C. C. de B., p. 111.

<sup>117</sup>Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. I-LXX.

<sup>118</sup>Ibíd., pp. I-LXX.

siglo XIX y comienzos del siglo XX empresarios y sociedades articulados al comercio eran dominantes en la economía y la sociedad local; muchos de ellos influían el comercio regional al por mayor y al detal, tanto de productos nacionales como extranjeros; participaban también en la compra y venta de productos nacionales a nivel local, regional y nacional, así como su exportación; es decir, eran intermediarios que se beneficiaban de las transacciones comerciales de corta y larga distancia, pero también de todas aquellas labores especulativas conectadas con el capitalismo mercantil; es de suponer que sobre tal base muchos se enriquecieron o incrementaron sus capitales.

Dadas estas características dominantes, podemos inferir que en el periodo mencionado el eje del accionar empresarial en Barranquilla estaba en el conjunto de procesos relacionados con el capitalismo comercial. Lo más común en las actividades era la comercialización de productos extranjeros y nacionales, lo cual implicaba, en la mayoría de los casos, vínculos con productores nativos y foráneos y con el comercio exterior. Así, A. A. Aycardi, sociedad perteneciente a un empresario con inversiones en la industria local, al lado del expendio de artículos ingleses, franceses, alemanes y americanos, vendía tabaco de El Carmen y de Ambalema, exportaba café y otros productos locales<sup>119</sup>. Pacini y Hermano, casa establecida en Magangué desde 1883, pero con domicilio posterior en Barranquilla, importaba productos de fantasía franceses, mármol de Italia para elaborar estatuas, monumentos y otros productos; además, variados artículos italianos; exportaba también productos nacionales<sup>120</sup>; vendía sus artículos en el mercado regional, si cabe hablar en estos términos. Manuel Cabrera C., comerciante y comisionista, vendía productos del país en el extranjero cobrando comisión; compraba permanentemente productos de exportación como Taguas, Palo de Mora, Bálsamo de Copaiba, Plumas de Garza, etc; expandía artículos alemanes, americanos y franceses<sup>121</sup>. Mayans, Medina & Cía, comerciantes, comisionistas y consignatarios, importaban, entre otros productos, vinos españoles; recibían consignaciones de frutos del país para vender en el mercado interior o en el extranjero por sus celosos agentes; compraban y vendían monedas de oro y plata; despachaban mercancías de importación hacia el interior y embarcaban exportaciones cobrando una tarifa equitativa<sup>122</sup>. Pugliese & Montes, comerciantes, importadores y exportadores; vendían mercancías francesas, inglesas y vinos italianos; compraban, entre otros productos, oro en polvo y plumas de garza blanca; tenían sus dependencias principales en Barranquilla y Magangué; su almacén y oficina se localizan en Calle del Banco, frente al Pasaje Márquez<sup>123</sup>.

---

<sup>119</sup> Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año II, 1894, Óp. Cit., p. 190.

<sup>120</sup> Óp. Cit., p. 154.

<sup>121</sup> Óp. Cit., p. 40.

<sup>122</sup> Óp. Cit., p. 332.

Con las exportaciones de ganado a las Antillas, sobre todo a Cuba, creció el número de negociantes en ganado no necesariamente vinculados a la producción de reses. En 1892, entre otros, se destacaban los siguientes con sede en Barranquilla: Correa & Heilbron (como vimos, vinculados a otro tipo de comercio de larga y corta distancia y a otras actividades capitalistas), Andrés Caballero, Manuel Insignares S. (comerciante en otros ramos), Márquez Hermanos, Manuel S. Manotas (con otros negocios comerciales), Juan B. Roncallo, Juan J. Ujueta. En 1910 se destacaban como negociantes en ganado José Francisco Insignares S. (con otros negocios comerciales de cierta importancia), Evaristo Obregón, Nicanor G. Insignares, Juan B. Roncallo, Belisario Roncallo, Manuel M. Márquez, Echeverría, Salas & Cía, Tomás Magri, Lascano & Cía, Francisco Carbonel W. (con negocios de comercio en otros ramos), Rafael Candil y Atienza, Julio C. Roca, Juan C. Consuegra, Manuel M. Bula, Miguel Segura, Juan Pasos, Miguel Buitrago, entre otros<sup>124</sup>. El hecho de que los empresarios se movieran en diversas direcciones en cuanto a sus actividades económicas, sirve para ilustrar las condiciones socioeconómicas en que trabajan, y tales condiciones, a su vez, permiten entender por qué invertían y diversificaban del modo como lo hicieron y no del otro. En un ambiente socioeconómico en que el comercio a la larga distancia determinaba el dinamismo del conjunto, donde las actividades industriales estaban en la infancia o ni siquiera existían, donde de los sistemas de transportes dependían en gran medida de aquel comercio, donde, en general, no había actividades productivas sólidamente establecidas, era apenas normal que los empresarios diversificaran **tánto** su participación y que su número mayoritario lo encontráramos dentro de las tareas o negocios del llamado capitalismo mercantil; sobre todo en un localidad como Barranquilla, convertida por la fuerza de las circunstancias en principal puerto del país y en fundamental centro de comercio de tránsito. Aquí, como sucedió en otras partes del planeta en épocas anteriores a la que analizamos, los empresarios diversificaron sus inversiones no tanto para proteger su patrimonio como por el influjo de las circunstancias del lugar; porque las mejores y más rápidas ganancias pasaban velozmente de un negocio a otro, por lo cual se hacía notable la movilidad de los capitales dentro del marco del capitalismo mercantil; tal vez sirva para probar la existencia de este hecho la manera como se disolvían sociedades que daban paso a otras nuevas, donde se asociaban empresarios integrantes de entidades originalmente distintas; pero la pronunciada diversificación económica observada en Barranquilla tenía también su razón de ser por el exceso de labores productivas que permitieran diferenciar con claridad la calidad y la cantidad de las inversiones y de los inversionistas. Un ejemplo típico de diversificación económica muy extendida lo que constituye la labor del empresario alemán Louis Gieseken. Este negociante hacía parte de la sociedad H. Schuette, Gieseken & Cía,

---

<sup>123</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., pp. 159-160.

<sup>124</sup>Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 88.

cuyo domicilio principal estaba en Bremen, Alemania; dicha sociedad se ocupaba en negocios de comercio, incluidos los de comisiones; compraba y vendía acciones, negociaba títulos fiduciarios y efectuaba operaciones bancarias usuales en el comercio<sup>125</sup>. En los años ochenta Gieseken & Held, la cual se ocuparía de las operaciones de la importación, exportación, despacho de comisiones, etc., en territorio colombiano<sup>126</sup>. A comienzos del siglo, Gieseken mantenía importantes acciones en el transporte fluvial, aparte de sus inversiones en el comercio. En los años noventa, Gieseken & Held, manejaron el privilegio de la Lotería de Bolívar, cedido por su fundador en Cartagena, N.º. de Zubiría; esta institución realizaba un sorteo bimensual y repartía a la sazón \$9.600 en premios<sup>127</sup>. Eran también propietarios del periódico El Anunciador, agentes de la compañía de seguros contra incendio Hamburguesa-Bremesa, de Hamburgo, y comercial unión, de Londres; expendían en su gran almacén de Barranquilla mercancías importadas y nacionales; las ventas de la casa eran elevadas para la época: en el mes de junio de 1891, por ejemplo, alcanzaron la suma de \$101.427,59; las existencias circulaban rápido y en raras ocasiones bajaron de los \$300.000; los derechos de importación pagados casi siempre ascendían a la suma de \$46.700, como fue lo que se pagó en junio de 1891; la empresa comercializaba grandes volúmenes de café, tabaco y sal<sup>128</sup>. En febrero de 1892, Gieseken construyó la sociedad Gieseken, Rínges & Cía, con fines comerciales; le acompañaban los súbditos alemanes Adolf Rínges y George Strauss; en 1893 abrieron una sucursal en Zaragoza<sup>129</sup>. Ya en 1910 la razón social de la empresa era Gieseken & Cía; la sociedad se dedicaba al comercio, al comercio de comisiones, a la banca; servía de agente de compañías de navegación marítima y de otro tipo; era corresponsal de los principales puertos de Europa y los Estados Unidos<sup>130</sup>.

Pero el fenómeno de diversificación económica tan extendida no se presentó solamente en el caso de Gieseken y sus asociados, sino que marcó la actividad de otros muchos empresarios; creemos, en consecuencia, que era un rasgo general de la economía del lugar y de todo el país\*, originado en el poco desarrollo y en la poca especialización de los renglones económicos en que movieron los empresarios; en cuanto se refiere a Barranquilla, por su papel de puerto y de centro de comercio. Los renglones más

---

<sup>125</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., p. 278.

<sup>126</sup>(Diciembre 1882 –enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N.º. 1, Registro N.º. 4 de 1886, A. M. C. C. de B., p. 254.

<sup>127</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, Óp. Cit., p. 108.

<sup>128</sup>Óp. Cit., pp. 328-331.

<sup>129</sup>(Agosto 1889 –septiembre 1895) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N.º. 2, Registro N.º. 8 de 1893, A. M. C. C. de B., p. 133.

<sup>130</sup>Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. I-LXX.

\* Sobre todo diversificación a nivel nacional, véase Jesús Antonio Bejarano, “El Despegue Cafetero (1900-1928)”, en Ocampo, *Historia Económica...*, Óp. Cit., p. 189.

dinámicos se concentraron en el ámbito del comercialismo mercantil<sup>131</sup>. No se trata de una diversificación económica precapitalista, como sostiene algunos<sup>132</sup> (moviéndose en el ámbito, tal vez, del desarrollo lineal de los modos de producción), sino de una diversificación económica capitalista, en el sentido puesto de presente por **Fernand Braudel** cuando alude al capitalismo. Es la propia dinámica de los negocios, del comercio acorta y larga distancia y de transacciones económica articuladas a tales actividades, el núcleo a partir del cual los capitalistas nacionales y extranjeros promueven, en general, sus inversiones, contando con lo visto bueno y con los estímulos del Estado.

A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se hicieron algunos esfuerzos para construir un renglón financiero bancario; pero tales intentos tropezaron con las dificultades derivadas de una economía nacional poco desarrollada en sentido capitalista, la cual estaba sujeta, además, a los avatares de la lucha política y militar. En Barranquilla, los negocios financieros o bancarios involucraron interés foráneos y nacionales; el conjunto de los empresarios con inversiones en este inestable ramo, también integraba sociedades dedicadas a otras actividades, especialmente comerciales; en muchos casos se trató de sociedades colectivas con dedicación especialmente comercial que, ante el poco desarrollo o la inexistencia de bancos, cumplían además funciones financieras; en otras circunstancias se trató de un grupo de sociedades de comercio unidas para formar una entidad más grande cuya finalidad se concentraba en los negocios con el dinero. Esto último fue lo que sucedió en el Banco de Barranquilla; la escritura pública de constitución de este banco data de los años 70. La Primera Junta Directiva estuvo conformada por Joaquín A. Mier (quien era su presidente), E. Eberbach, J. J. Senior, Manuel A. Núñez y O. Berne; administrador August Strunz. El capital nominal era de \$600.000, distribuido en acciones de \$2.500 cada una; al comenzar operaciones contaba con un capital de \$300.000<sup>133</sup>. Entre sus principales accionistas, por aquella fecha, estaban: Joaquín A. Mier, Esteban Márquez, J. J. Senior, Wolff & Correa, Manuel A. Núñez, Holmann & Merkel, A. J. Senior & Cía, Insignares & Roca, Hoenigsberg, Wessels & Cía, De la Hoz Hermanos, Pardo & Dovale, Aepli, Eberbach & Cía, De la Rosa y Núñez, Andrés Heilbron, J. Helm & Cía, P. R. Vengoechea, E. pardey, Fergusson, Noguera & Cía, Eduardo G. Gerlein, Nicanor Del Valle, Juan Campo Serrano, **Arístides** Voigt, P. Villan & Audier, August Strunz, Gabriel De Ujueta,

---

<sup>131</sup>Véase, al respecto, las caracterizaciones de **Fernand Braudel**, en su libro *La Dinámica del Capitalismo*, Alianza Editorial, Madrid, España, 1915, *passim*. Este autor insiste en que los negociantes o empresarios diversifican no sólo por limitar los riesgos, sino porque las ramas a su disposición no están desarrolladas para **absorber** toda su actividad; en segundo lugar, porque los mejores beneficios cambian a menudo de sector, lo que lleva al cambio de actividad de los capitalistas; de todas maneras, dice Braudel, la tendencia más marcada de la vida mercantil hacia la especialización, tiene lugar en el comercio de dinero. *Óp. Cit.*, pp. 72-73. Cabe destacar que el autor se refiere a sitios distintos de América cuando alude a la diversificación económica.

<sup>132</sup>Varios autores, *Memoria del Simposio de los Estudios Regionales en Colombia: El Caso de Antioquia*, FAES, Medellín, 1982, pp. 135-153.

<sup>133</sup>José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, *Óp. Cit.*, p. 497 y ss.

James Pettigreus, J. Castellano & Cía, sociedades o empresarios con sede en Barranquilla; de Mompós se encontraban Trespacios & Cía; de Cartagena, M. Posada y Stevenson Hermanos; de Tubará, Daniel Moreno; de Ocaña, J. R. Jácome & Hermano y Guillermo R. Quin<sup>134</sup>. Como podemos observar era una sociedad compuesta por entidades o empresarios espacialmente dedicados a labores de comercio. En 1891 aparecía como Presidente de la Junta General de Accionistas del Banco, Emiliano Vengoechea y Jacob Cortissoz hacía de secretario de la misma. A una sesión extraordinaria el 6 de junio de aquel año, asistieron (o estaban representados) entre otros, los siguientes accionistas; José María Palacio, en representación de Vicenta de Mier; Evaristo Obregón, por sí y representando a José Daniel Moreno; Jacob Cortissoz en representación de S. P. de Senior & Compañía, de Esther S. Wolff, Rebeca S. Wolff, de Moisés Wolff, de J. J. S. Wolff, de Judith A. Wolff, de Ralph O. Wolff, de M. Roca Rincón, de A. Senior y de Serafina Helm; William Gerdtz en representación de Carlos Merkel, de Wehdeking, Focke & cía y de John J. Meyer; Daniel De Sola, por sí y en representación de Senior De Sola & Compañía, de Rachel N. Gómez Caséres, de Rebeca Senior y de Erasmo Rieux & cía; Santiago Núñez, por sí y en representación de Fergusson, Noguera & Cía, Arístides Voigt; Oswald Berne, en representación de O. Berne & cía, de Antonio Audier, de Ignacio Márquez de Madrid y de Isabel de Correa; Henry S. Price en representación de Aepli, Eberbach & Cía, Emiliano Vengoechea, en representación de Vengoechea & Cía; José Manuel González, en representación de J. D. Jácome & Hermano; y Mauricio Buitrago, en representación de De la Hoz Hermanos<sup>135</sup>. En este caso observamos claramente que se trata de una sociedad compuesta por empresarios vinculados a otras sociedades; el número de comerciantes es mayoritario, y eso tiene que ver con lo que hemos anotado acerca del periodo mencionado. El Banco de Barranquilla resolvió algunos problemas del empresariado local (como el cambio de monedas y giros) pero fue suficiente para satisfacer las necesidades de la demanda. De hecho, muchas de las entidades no estrictamente bancarias seguían ocupándose de negocios que más tarde se reservarían a los bancos, como el préstamo de dinero, por ejemplo. Este banco, mediante Acuerdo de la Junta General de Accionistas elevó en 1879 su capital social a un millón de pesos (\$1000000)<sup>136</sup>, lo que tal vez sea el indicio de que no marchaba mal. Eugenio Baena, presidente, y David de Sola.

Secretario de esta sociedad anónima, legalizaron la prórroga de su duración hasta el 31 de diciembre de 1911, con la autorización de elevar el capital a dos millones de pesos (\$2000000) cuando se estimara conveniente.<sup>137</sup> En 1904, el Banco de Barranquilla es cerrado

---

<sup>134</sup>Ibíd., p. 497 y ss.

<sup>135</sup>(Agosto 1889 –septiembre 1895) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 2, Registro N°. 10 de 1891, A. M. C. C. de B., p. 93.

<sup>136</sup>(Octubre 1895-julio 1903) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 3, Registro N°. 5 de 1879, A. M. C. C. de B., p. 68.



después de una crisis provocada por el papel moneda desvalorizado por la guerra.<sup>138</sup> Cabe destacar que los accionistas de este banco, tras liquidarse, fundan inmediatamente otro, llamado Banco Comercial de Barranquilla, el 29 de noviembre de 1904. Su capital inicial era ciento cuarenta mil pesos (\$ 150.000). En su primera Junta Directiva estuvieron Julio A. Castellanos, como presidente; Jacobo Cortissoz, Henry S. Price, Theodor Prenke y W. Stubbs, como vocales; Urbano Pumarejo era su Gerente. En 1910, tras la renuncia de Pumarejo, asume como Gerente Clodomiro Salas B.<sup>139</sup>. En 1914 entre sus accionistas se contaba a Jacob Cortissoz, Alberto Hamburger, Clodomiro Salas B., Pedro A. Osío, Carlos Daniel Roca, Tomás Surí Salcedo, Cayetano Volpe, Hermann Wolff, etc<sup>140</sup>. Es decir, este banco mantuvo las características de otras importantes sociedades en las cuales se mezclaron empresarios nacionales y extranjeros que a su vez integraron otras sociedades. Duró hasta los años sesenta del siglo XX.

Como habíamos dicho, hubo otras entidades dedicadas a labores bancarias, las cuales combinaban con otro tipo de negocios. Una de ellas fue Fergusson, Noguera & Cía, considerada por algunos observadores en la época como la casa de banca y comisiones de más extenso crédito y de mayor volúmenes de negocios a comienzos del siglo XX, aunque no poseyera el más elevado capital. Se comentaba que su buena reputación era reconocida en los centros financieros del exterior<sup>141</sup>. Otras sociedades ocupadas en negocios financieros o bancarios fueron S. P. de Senior & Cía, banqueros, comisionistas, compraban y vendían giros sobre las principales plazas de Europa y Estados Unidos en los años noventa del siglo XIX; Cáceres & Cía, fundada a mediados de 1891, atendía el cambio de moneda y el cobro de cuentas de créditos comerciales, servía de intermediaria para la realización de mercancías utilizando el mecanismo de las consignaciones para las ventas regulares y el sistema de remates o subasta pública, el cual contaba con la autorización de juez competente<sup>142</sup>. V. Dugand e Hijo, empresa antecesora del famoso banco Dugand formada por Víctor Dugand y José Víctor Dugand; el primero llegó a Rihacha a principios de 1872 para dedicarse al comercio ya a la industria; fue cónsul de Francia y de los Países Bajos; le atrajo la fama de centro mercantil que adquirió Barranquilla y por eso se trasladó el 24 de septiembre de 1902, para formar negocios de crédito. En 1904 llegó a la ciudad José Víctor Dugand, hijo. El 1 de mayo ambos fundaron la casa bancaria V. Dugand e Hijo,

<sup>137</sup>(Octubre 1895-julio 1903) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 3, Registro N°. 6 de 1899, A.M.C.C de B., p. 165.

<sup>138</sup>Meisel Roca, Adolfo y Posada Carbó, Eduardo, "Bancos y banqueros en Barranquilla 1873-1925", en: Boletín Cultural y Bibliográfico, Banco de la Republica, N°. 17, 1988, p. 96 ss.

<sup>139</sup>José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su Pasado y su Presente*, Óp. Cit., p. 497 y ss.

<sup>140</sup>(Enero 1914 – diciembre 1916) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Segundo de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 14 de 1915, A.M.C. C de B., p. 99.

<sup>141</sup>Julio H. Palacio, *Historia de mi Vida*, Editorial Incunables, Bogotá, 1984, pp. 78-79.

<sup>142</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., p. 70.



que se dedicó a la compra y venta de giros telegráficos sobre el exterior sobre Bogotá, Cartagena y Riohacha; a la compra y ventas de letras de cambio, de monedas de oro y plata nacionales y extranjeras, al recibo de depósitos, etc. El Banco Dugand, fundado el 7 de mayo de 1917, se hace cargo de los negocios que anteriormente manejaba V. Dugand e Hijo<sup>143</sup>. Como se vio, esta empresa hacia parte de otras empresas dedicadas a diversos negocios. En fin, podríamos continuar enumerando empresarios y empresas que surgieron mediante el auge comercial y portuario de Barranquilla (el cual se apoyó en la apertura del comercio exterior que vivió el país en el lapso de tiempo mencionado), dedicadas a negocios financieros o bancarios y a otra clase de actividades; pero sólo queríamos mostrar cómo esta actividad no era tan especializada y, por el contrario, cómo se enmarcó dentro de las características de poco desarrollo relativo, lo cual fue la base de la diversificación económica tan pronunciada que observamos en la localidad en cuanto a la actividad empresarial. Por otra parte, en lo que mal llamaríamos sector bancario financiero se pudo observar también el cruce de intereses de capitalistas nacionales y extranjeros, de modo parecido a como lo veíamos en otros renglones económicos. Este es uno de los aspectos fundamentales que contribuyeron a desarrollar el tal mencionado cosmopolitismo de Barranquilla y el carácter de sociedad abierta que asume la ciudad; es decir, las relaciones económicas establecidas entre empresarios nacionales provenientes de varias regiones y los empresarios extranjeros de muy diversas nacionalidades y culturas, influyeron decisivamente en la textura social que adquiere la urbe; es normal que en una empresa se mezclaran individuos de credos religiosos distintos, de posiciones políticas encontradas, los cuales, unidos por la ambición económica y luchando por hacer fortuna, parecían colocar en segundo lugar tales diferencias. Por lo anterior, cabe pensar que son las condiciones económicas, nucleadas en torno a un capitalismo mercantil de proyección nacional e internacional, las que, en últimas, propician el modo como se desenvuelve la ciudad.

En cuanto al sector que miramos, una entidad de corte marcadamente familiar fue el Banco Márquez. Fundado en 1883, permaneció poco tiempo, hasta el mes de octubre de 1889. Formado por Esteban Márquez y por sus hijos José Trinidad, Manuel María, Juan Bautista y Antonio José Márquez, esta compañía anónima declaraba ciento veinticinco mil pesos (\$125.000) de capital social, dividido en acciones de cinco mil pesos (\$5.000) cada una, poseyendo cada socio acciones. Su duración se había estipulado en diez años. Era un banco de depósito, emisión, giro y descuento, con una sección hipotecaria<sup>144</sup>. Estaba

---

<sup>143</sup> Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. I-LXX; véase también José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su Pasado y su Presente*, Óp. Cit., p. 497 y ss.

<sup>144</sup> (Diciembre 1882 - enero 1889) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 1, Registro N°. 2 de 1883, A. M. C. C de B., p. 11.

autorizado para emitir billetes al portador hasta por doscientos cincuenta mil pesos, en series de 10, 15, 50 y 100 pesos<sup>145</sup>.

En los años setenta y ochenta del siglo XIX, existieron en la ciudad sucursales del Banco de Bogotá y del Banco Nacional, muy corta duración. El Banco Americano, de carácter prendario e hipotecario, comenzó a operar en 1883. Ya en el siglo XX, otras casas bancarias eran el Banco del Atlántico, que había sido fundado en Medellín en febrero de 1901, y el Crédito Mercantil, adscrito a la sociedad Cortissoz, Correa & Cía, de la cual eran socios Enrique A. Correa, Jacob Cortissoz, Ernesto Cortissoz, J. R. Cortissoz y Esther C. De Senior. El Banco del Atlántico se ocupaba de la compra y venta de monedas, letras, descuentos y negocios de banca en general; contaba también con agencias de comisiones, dirigida por Carlos M. Sojo; en 1910 el Gerente de la entidad era Moisés S. De Sola. En 1909 entre sus socios se contaba a Alberto Vives R., Ernesto Cortissoz, Arturo A. Aycardi, Pedro Pérez R., German G. Palacio, Abel Carbonell, Carlos A. Echeverría, Manuel J. Alzamora, Allan Gómez Cáseres, Luis J. Abello, Rogelio García H., Juan B. Roncallo, Moisés De Sola, entre otros<sup>146</sup>. Este banco fue cerrado a finales de 1911<sup>147</sup>. En 1910 se reconocían como casas bancarias de Alzamora, Palacio & Cía, a Evaristo Obregón & Cía, a Gieseken & Cía, y a Rentas Reorganizadas<sup>148</sup>, a parte de las que ya mencionamos.

De otro lado, un indicador para mostrar la relación entre la ciudad y la economía mundial, aparte del comercio a larga distancia, fue el de la acción de ciertas compañías extranjeras, como las de seguros, por ejemplo. En 1910 se destacaban las siguientes compañías de seguros con sus agentes: Comercial Unión Assurance Cía., agente: Gieseken & Cía; Sun Insurance Office, agente: Fritz Furhop; Colombiana de Seguros, agente: Pardey & Cía; Northern Assurance, agente: José M. Goenaga C.; The Guardian Assurance Company Limited, agente: Gerdt, Stubbs & Cía; Comité de Aseguradores de Hamburgo, Norte Alemana de Seguros de Hamburgo, etc., agente: O. Berne & Cía<sup>149</sup>. Puede decirse que la mayoría de agentes o representantes de aseguradoras foráneas eran extranjeros.

Algo similar sucedió con los agentes de las compañías marítimas. Los buques a vapor interoceánicos conectaban a la ciudad con el mundo. El primer vapor que tocó las costas de la Bahía de Sabanilla, el 2 de mayo de 1871, pertenecía a la Compañía Hamburguesa Americana; el segundo, que llegó el 14 de junio de ese mismo año, era de la West Indian<sup>150</sup>.

---

<sup>145</sup>Doc. cit., p. 15.

<sup>146</sup> (Abril 1908 - marzo 1914) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 4, Registro N°. 24 de 1909, A. M. C. C de B., p. 122; también: Doc. Cit, Registro N°. 12 de 1910, p. 148.

<sup>147</sup>Doc. Cit, Registro N°. 20 de 1911, p. 225.

<sup>148</sup>Enrique Rasch Isla, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Óp. Cit., p. 79.

<sup>149</sup>Óp. Cit., pp. 81- 82.

<sup>150</sup>Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año I, 1892, Óp. Cit., pp. 65 - 66.

En 1892 sobresalían las siguientes compañías marítimas con sus agentes: Compañía Atlas, agentes: Fergusson, Noguera & Cía, General Trasatlántica Francesa, agentes: Vengoechea & Cía; Hamburguesa Americana, agentes: Aepli, Eberbach & Cía, Compañía Harrison, agentes: Fergusson, Noguera & Cía; Mala Real, agente: August Strunz; Trasatlántica de Barcelona, agentes: González & Cía: Colombia comercial Steamship Line, agente: Aepli, Eberbach & Cía<sup>151</sup>. Las compañías de transporte marítimo eran el medio para el avance del comercio exterior colombiano; mediante ellas Barranquilla y el país participaron como torrentes de intercambio internacional; es lógico que muchos de sus agentes estuvieran en esta urbe, considerada como el puerto principal de colombiano para el comercio exterior. En 1910 las compañías marítimas tenían los siguientes agentes en la ciudad: Gieseken & Cía, agentes de la Hamburg-Amerika Line; Fritz Furhop, agentes de la Hamburg-Amerika Line; Vengoechea & Cía, de la Cía Generale Cía Trasatlántique; T. Anitúa, de la compañía Trasatlántica de Barcelona; A. H. Berg & Cía, de The Royal Mail Steam Packet y Cía., Pacini Hermanos, de La Veloce; Bischoff & Cía, de la Harrison Line. A finales del siglo XIX y en los primeros años del siglo XX el transporte marítimo entre Barranquilla y Alemania era dominado por la compañía alemana Hamburg-Amerika Line; el comercio con Gran Bretaña **al finalizar el siglo pasado** estuvo en manos de tres líneas británicas: La Royal Mail, la Harrison y la West Indian; el comercio con Nueva York era cubierto por varias líneas, los años noventa la línea norteamericana Steam Ship Company sobresalía entre todas; el transporte a Francia lo controlaba la línea francesa Compañía General Transatlántica. Entre las compañías especializadas en líneas menores se destacaban la Trasatlántica de Barcelona y La Veloce. El papel de agentes de las líneas de vapores marítimos facilitó el despegue de empresarios vinculados al comercio y a los negocios financieros; tal fue lo sucedido con los alemanes M. Wessells, A. W. Aepli, E. Eberbach, Otto Flohr y O. G. Muller; también lo sucedido con los británicos Fergusson y Stacey y con los holandeses de curazao Price, De Sola, Senior, Pardo y Dovale<sup>152</sup>, por mencionar sólo algunos.

Por lo demás, las compañías de transporte marítimo no sólo conectaban a la ciudad y al país con ciertos puertos terminales de Europa y Estados Unidos, sino también con puertos intermedios localizados en otros países de América y del resto del mundo.

En fin, la lenta o febril actividad que desplegaron los empresarios en Barranquilla sólo puede comprenderse cabalmente si las inscribimos dentro de las condiciones experimentadas por la economía de la república, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Los grandes hitos empresariales ciudadanos están directamente conectados con los

---

<sup>151</sup>Ibíd., pp. 65 – 66.

<sup>152</sup>Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo, “Los Empresarios Extranjeros de Barranquilla...”, Óp. Cit., pp. 93 - 94.

cambios sociales y económicos que vive el país durante aquel período, cuando la nación abrió un poca más sus puertas al comercio exterior, como abastecedora de bienes primarios y como receptora de bienes manufacturados, fundamentalmente. Esto permitió que Barranquilla se inscribiera en las corrientes de comercio internacional, a través de las compañías marítimas.

Como hemos visto en este capítulo, muchos de los capitales empleados para abrir empresas en la ciudad provenían de otras regiones y ciudades de la nación, no sólo de la Costa Atlántica. La ciudad mantuvo un contacto más o menos estable con el interior del país debido a su papel de principal de puerto, mediante los flujos de comercio de bajada y de subida. O sea, desde finales del siglo XIX Barranquilla puede ser considerada no sólo una ciudad regional<sup>153</sup>, sino también “nacional”, atendiendo a los empresarios y capitales que ayudaron a forjarla y a sus relaciones con el resto de Colombia.

Por otra parte, los empresarios “barranquilleros” se diferenciaron muy poco de los otros lugares del país. Quizás una de las diferencias más marcadas sea la del rol desempeñado por los extranjeros en la economía local. En cuanto a la diversificación económica, los patrones en el periodo mencionado eran más o menos similares a los capitalistas que se movían en la república; sin embargo, por su función de puerto y de centro de comercio, Barranquilla abrió ciertas posibilidades para la inversión que no encontramos en todos los sitios de la nación, como fue lo sucedido con el ramo de los transportes y, desde luego, en el comercio; pero, en general, se trataba, como ya dijimos, de una diversificación económica determinada por el atraso económico relativo, lo cual motivó la inversión de diversos renglones muy poco especializados; en el caso de Barranquilla, el movimiento de capitales se núcleo en el denominado capitalismo mercantil, es decir, en el comercio, en los negocios financieros, en el tránsito de mercancías del exterior al interior del país y viceversa. Esta tendencia se fortaleció con las exportaciones de café. El peso del sector industrial dentro de la economía lo cual no fue decisivo, porque estaba muy poco desarrollado. En el periodo mencionado, las actividades económicas de la ciudad fueron determinadas por su papel de puerto y de centro de comercio. En tales circunstancias económicas actuaron los empresarios. Pero el dinamismo de que hacen gala los capitalistas nacidos en la ciudad o adoptados por ella se relaciona también con otros factores socioculturales, como la ausencia de una estratificación social cerrada, la presencia de inmigrantes de otros sitios de Colombia y del exterior; el carácter de sociedad abierta que asume Barranquilla se deriva de su propia historia, viene de sus orígenes, pero fue ampliada por las circunstancias socioeconómicas del país. El

---

<sup>153</sup>Tesis de Eduardo Posada Carbó, expresada en su libro *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, Óp. Cit., passim.

empresariado, y en general la población se congregó en la ciudad, mantuvieron ese carácter hasta la actualidad.

### CAPITULO III

#### EL EMPRESARIDO EN LA EXPANSION COMERCIAL DESPUES DE 1915

En el capítulo anterior, describimos actividades en las cuales se desempeñaron los empresarios; analizamos también el problema de la diversificación económica; todo lo anterior visto en un período abarca las décadas finales del siglo XIX y los primeros años del siglo XX. En este capítulo se mostrarán las características del empresario en función de las labores comerciales, es decir, el comercio de importación y exportación, al por mayor y al detal, de los negocios financieros y de otros, pero desde los primeros años del siglo XX hasta 1945, aproximadamente, cuando ya se ve con claridad que la urbe ha perdido su liderazgo portuario y principia su decadencia relativa. También estudiaremos aquí las principales características de la inmigración durante el período anteriormente mencionado.

En las primeras décadas del XX, las tareas comerciales asociadas al papel portuario de la ciudad continuaron predominando en el ámbito económico; pero, con la aparición de fábricas capitalistas (en el sentido planeado por Marx<sup>154</sup>) comienza con una especialización que concentrará muchas energías; tal ruptura es particularmente clara en los años veinte, treinta y cuarenta y tiende a acentuarse con el paso del tiempo. Los ejes económicos de Barranquilla van a cambiar, aun cuando se mantiene su rol de centro comercial y portuario de primer nivel. Esto repercute sobre la composición del empresariado.

---

<sup>154</sup>Karl Marx, *El Capital*, tomo 1, Fondo de Cultura Económica, México, D. F., Décima Reimpresión, 1975, p. 272 y ss.

Por lo demás, la economía local continúa inmersa en las condiciones socioeconómicas nacionales y sufre, por tanto, la influencia del Estado, de los procesos económicos globales, así como de aquellos eventos de índole internacional que tocan su vida económico-social, como es el caso de las dos grandes guerras mundiales y de la depresión de los años treinta.

### **3.1. ASPECTOS LOCALES, REGIONALES, NACIONALES E INTERNACIONALES QUE INFLUYERON EN EL COMERCIO BARRANQUILLERO**

Muchas de las dificultades que afrontó el país durante el siglo XIX continuaron presentándose en las primeras décadas del siglo XX. Los bajos ingresos per cápita, el alto costo del transporte, las distancias agrandadas por los inconvenientes topográficos, el tortuoso contacto entre los centros económicos del interior y el mar, eran barreras a la expansión del comercio arrastradas desde el anterior siglo hasta bien entrado el presente<sup>155</sup>. Es decir, como sucedía en otras regiones de América Latina, en nuestro país la dimensión del mercado interior fue restringida por una geografía montañosa que empujaba a la población a congregarse en pequeños núcleos con muchos problemas para acceder al comercio exterior. Para algunos autores la “estructura geográfica” de la nación debe considerarse como la base de su atraso técnico, “puesto que la estructura social puede ser modificada por una economía activa, pero la economía sólo puede ser activa si se logra hallar alguna forma de vencer los obstáculos topográficos para el comercio”<sup>156</sup>. Es sabido que la nación enfrentó tales dificultades hasta bien entrado el siglo XX. Pero uno de los motores básicos para el desarrollo de las vías y medios de transportes fue la expansión sobre la economía cafetera, la cual fue apuntalada por el crecimiento de la demanda externa del café. Es decir, el comercio exterior, relativamente estabilizado por las exportaciones cafeteras, se convertiría en un factor fundamental para la necesaria transformación de la infraestructura de transporte. La expansión de la economía cafetera ayudó a fortalecer la hegemonía política de los grupos importadores-exportadores; pero al mismo tiempo permitió a los gobiernos cierta estabilidad política. El “nuevo orden” que se creaba en el país a partir del mandato de Carlos E. Restrepo, estimulaba las reformas institucionales y facilitaba la aplicación de medidas liberales en el plano económico y en el político<sup>157</sup>. El país entraba lentamente, a través de cambios multiformes, en una época en la cual el ambiente para las tareas reformadoras y modernizadoras era más propicio las fuerzas conciliadoras de los dos partidos tradicionales lograron imponerse en unas condiciones económicas y políticas que favorecían el entendimiento. No es casual, entonces, que después de 1910 varios de los gobiernos fueron bipartidistas, el orden público en general se mantuviera, se respetasen los derechos civiles para los grupos

<sup>155</sup> Véase William Paul McGreevey, *Historia Económica de Colombia*, Óp. Cit., p. 253.

<sup>156</sup> Frank Saffor, *El Ideal de lo Práctico*, Óp. Cit., p. 29 y ss.

<sup>157</sup> Charles Berquist, *Café y Conflicto en Colombia*. 1886 - 1910. FAES, Medellín, 1981, pp. 301 - 302.

dirigentes, las elecciones se efectuaran sin problemas mayores y el poder fuese entregado de modo pacífico por el conservatismo a los liberales en 1930<sup>158</sup>.

La Primera Guerra Mundial traumatizó los transportes, dificultando al máximo las importaciones, por lo cual las divisa que bajaba la exportación cafetera se acumularon, convirtiéndose, luego de finalizado el conflicto bélico, en uno de los fundamentos de la expansión económica de los años veinte. Entre 1922 y mediados de 1928 la economía colombiana se expandió debido sobre todo al aumento de los precios externos del café y al flujo del crédito externo del sector público y a la banca<sup>159</sup>. El encadenamiento abarcó al gobierno nacional, al departamental y al municipal. Este fenómeno estuvo ligado al auge financiero de Estados Unidos, por lo cual se amplió la capacidad de crédito a nivel internacional, reorientándose éste en un buen porcentaje para América Latina. Como consecuencia de la ampliación de los empréstitos internacionales y de la llegada al país de los dineros por la indemnización de Panamá, se dio un auge a obras públicas que al final repercutió sobre el conjunto de la economía<sup>160</sup>. Barranquilla se benefició de esta coyuntura nacional e internacional, pues consiguió en el mercado norteamericano créditos para mejorar su infraestructura de servicios públicos, como veremos más adelante.

En general, el período de la “Danza de los Millones” permitió que gran parte de los créditos se destinaran a la modernización del país, básicamente en cuanto a construcción de vías comunicación y al mejoramiento de servicios públicos de las ciudades más importantes. El endeudamiento externo se oficializó como instrumento para la transformación del país. La acción del Estado, relacionada en parte con los préstamos internacionales, se volvió fundamental. La ayuda estatal a la economía se encontró en la construcción de vías de transportes, destacándose los ferrocarriles construidos inicialmente mediante contratos con empresas privadas (extranjeras y algunas nacionales) por medio de convenios por privilegio y por precio fijo, o mediante administración directa del gobierno. Pero la ayuda estatal a la economía se fue ampliando cada vez más, orientándose en lo esencial hacia el fomento económico y a la defensa y desarrollo del mercado interno<sup>161</sup>. La ampliación del intervencionismo estatal hacia la **segunda mitad de los años treinta** fue un elemento esencial que emergió, en parte, de la gran depresión de aquellos años y sobre el cual se asentó un nuevo modelo que tuvo por eje el crecimiento

---

<sup>158</sup> Óp. Cit., pp. 289 – 290.

<sup>159</sup> Carlos Esteban Posada, “La Gran Crisis en Colombia: el Período 1928 - 1327”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989, p. 77.

<sup>160</sup> Jesús Antonio Bejarano, “La Economía Colombiana Entre 1922 y 1929”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989, pp. 52 – 55.

<sup>161</sup> Bernardo Tovar Zambrano, *La Intervención Económica del Estado en Colombia, 1914 – 1936*, Banco Popular, Bogotá, 1984, passim.

económico y la industrialización basadas en las exportaciones cafeteras y en la sustitución de importaciones<sup>162</sup>.

El desarrollo de la actividad comercial en el país durante la primera mitad del siglo XX transcurre, pues, en un marco de profundas transformaciones en lo institucional, lo político, lo económico y lo social. Otro elemento vinculado al crecimiento de la economía cafetera y a la industrialización es el de la urbanización. Esta favorece la expansión del mercado interno no sólo porque se apoya en la ampliación de grandes conglomerados humanos, sino porque éstos cada vez en mayor proporción hacen parte de la economía monetizada. En tales condiciones, Barranquilla siempre mantuvo su vocación comercial, muy a pesar de los profundos cambios provocados por la industrialización capitalista que se generalizó durante los años treinta y cuarenta.

La Segunda Guerra Mundial originó estancamiento económico, derivado de las dificultades para importar y para exportar a raíz del drástico traumatismo en los transportes internacionales; de todas maneras, la imposibilidad de implementar divisas para comprar importaciones facilitó la acumulación de éstas, lo que para algunos está en la base de acelerada expansión económica que se presentó una vez finalizada la guerra<sup>163</sup>. En términos globales, el decenio que va de 1930 a 1939 fue bueno para la nación, pues se da un crecimiento catalizado por el dinamismo industrial y ocurren cambios institucionales y sociales que arrancan desde el gobierno de Olaya Herrera y se acentúan y consolidan bajo el mandato de López Pumarejo. Pero de 1939 a 1945, las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial parecen hacer retroceder las transformaciones sociales, por causa del fuerte estancamiento económico<sup>164</sup>.

Con base en lo anterior, podríamos decir que las oportunidades para los empresarios se incrementaron con el avance de las décadas del siglo XX, pues la economía se expandió y se transformó; las actividades comerciales fueron vigorizadas por el desarrollo del comercio exterior, el cual sufrió fuertes golpes con las grandes rupturas que produjeron las dos guerras mundiales y la depresión de los años treinta; el mercado interno creció paulatinamente ayudado desde esos años por una política gubernamental que propendía por su desarrollo\*. El progreso de las actividades productivas, dio lugar a una mayor especialización, lo cual repercutió sobre las características del empresariado. El

---

<sup>162</sup> Carlos Esteban Posada, “La Gran Crisis...”, Óp. Cit., p. 101. Sobre el impacto de la economía cafetera en el desarrollo del país puede verse, entre otros a: Mariano Arango, *Café e Industria*, 1850 – 1930, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1977. También: Marco Palacios, *El Café en Colombia, Una Historia Social, Económica y Política*, Editorial Presencia, Bogotá, 1974.

<sup>163</sup> Jesús Antonio Bejarano, “La Economía Colombiana Entre 1922 y 1929”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989, pp.123 – 124.

<sup>164</sup> Óp. Cit., p. 115.

\* Sobre el incremento paulatino de la intervención estatal desde 1930, véase José Antonio Ocampo, “Crisis Mundial y Cambio Estructural (1929-1945)” en Ocampo, *Historia Económica...* Óp. Cit., p. 217 y ss.



negociante que dominó a finales del **siglo pasado y a comienzos del presente**<sup>165</sup> dejó su lugar a empresarios más especializados, que de todos modos continuaron diversificando sus inversiones. El capitalismo mercantil continuó su marcha, apoyado ahora en la industrialización capitalista que había ayudado a gestar.

Por su parte, la ciudad de Barranquilla también sufrió profundos cambios en la primera mitad del siglo XX. En las primeras décadas el comercio fue la actividad dominante. La plaza de Barranquilla era el mercado central de mercancías del cual se provenían ciudades y pueblos vecinos; la ciudad continuó siendo lugar de tránsito donde se nacionalizaban los productos importados que se consumían en casi todo el país y por donde salían muchos de los bienes exportados por otros departamentos al mercado mundial.

En 1928 Barranquilla contaba con 139.974 habitantes, es decir, en diez años alcanzaba más del doble de su población de 1918; a la urbe continuaban llegando gentes de otras partes del país y del exterior, atraídos por las oportunidades que aquí se ofrecían. Este fenómeno ayudó a transformar drásticamente la urbe del siglo XIX en verdadera ciudad; según el esquema de Ferdinand Tönnies<sup>166</sup> la aparición de muchas ciudades se asocia con su rol de centro comercial y con el papel de los comerciantes, considerados casi por naturaleza y por origen tan internacionales como nacionales y cuyo centro de operaciones es por lo general urbano; su riqueza es riqueza de capital que se multiplica mediante el comercio, usura o el capital industrial, por lo cual se transforman las relaciones sociales de distribución y de producción. Pues bien, la Barranquilla de comienzos de siglo condensa una serie de condiciones que destruyen poco a poco los vestigios tradicionales, despliegan el cosmopolitismo y dan lugar a unas relaciones sociales dominadas por el comercio y por las demás actividades económicas. La ciudad se hace entonces especialmente propicia para el desarrollo del capitalismo industrial y de las relaciones capitalistas de producción. Entre los factores que están detrás del cambio, pueden destacarse: la acumulación de capital que se deriva del intenso comercio que transita por aquí a partir de la estabilización del café como principal producto exportable; la presencia de empresarios nacionales y extranjeros; la llegada a la nación y a la ciudad de fuertes cantidades de capital monetario extranjero; la ausencia de vestigios coloniales y señoriales que dificulten la movilidad social; la conformación en otros sitios del país y en la propia urbe de una demanda estable para los productos manufacturados; la configuración de un ejército industrial de reserva con posibilidad de ser contratado; la crisis mundial del capitalismo a partir de 1929<sup>167</sup>. Que empujó la sustitución de las importaciones.

---

<sup>165</sup> Véase a este respecto: Carlos Dávila L. De Guevara, *El Empresariado Colombiano: Una Perspectiva Histórica*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 1986, passim.

<sup>166</sup> Ferdinand Tönnies, "De la Comunidad a la Sociedad", En: Amitai y Eva Etzioni (Comps.), *Los Cambios Sociales*, Fondo de Cultura Económica, México, D. F., 1969, pp. 66 – 73.

El crecimiento económico y el aumento de la población estimularon la aparición de nuevas y pujantes empresas de todo tipo, las variaciones notables en las edificaciones y el surgimiento de hermosos barrios. En tales cambios que modernizaron a la ciudad tuvieron destacada participación para los empresarios y los capitales foráneos<sup>167</sup>. En este contexto es notable el empréstito que la Central Trust Company of Illinois de Chicago le hace al Municipio en los años veinte, para mejorar la infraestructura urbana. Ingenieros y arquitectos nacionales y extranjeros construyeron en el centro y en el perímetro urbano edificios de varios pisos, los cuales en cierto modo expresaban la pujanza económica de la urbe.

---

<sup>167</sup> Gustavo Bell Lemus, “Barranquilla 1920-19302”, En: **Huellas**, # 11, Revista de la Universidad del Norte, Barranquilla, 1984, p. 13.

<sup>168</sup> Véase a este respecto: Eduardo Posado Carbó; “Deuda Externa, Servicios Públicos y Modernismo: Barranquilla (Colombia), 1900 - 1950”. En: **Revista Investigación y Desarrollo**, N°. 2, Universidad del Norte, Barranquilla, 1992, pp. 64 – 78.

Por otra parte, los vapores marítimos continuaron comunicando a la ciudad con el resto del mundo; por Puerto Colombia, y más tarde por el Terminal Marítimo y Fluvial de Barranquilla, siguió transitando una nueva porción del comercio exterior colombiano.

En fin, en sólo 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 el Puerto de Oro de Colombia, pionera en modernización y adelantada en muchos campos con relación a otras ciudades. Hasta la ideología oficial la utilizaba como por ejemplo de trabajo, organización y progreso.

Un observador de la época, el señor Franklin Johnston, editor del Exportador Americano, contrasta la imagen de Barranquilla antes de la Primera Guerra Mundial con la floreciente población de principios de los años cuarenta. Dice Johnston que ante de la guerra Barranquilla:

[...] era una pequeña y dulcemente adormecida ciudad tropical, de calles sin pavimento y fuerza motriz animal para los tranvías de vía mangosta que eran el único medio de transporte rápido... No puedo recordar ningún automóvil, pero sí tengo bien presentes los coches tirados por caballos [...] El principal "hotel" era la famosa Pensión Inglesa, que regentaba una señora de esa nacionalidad; la bañera era roca tallada, que a juzgar por su aspecto, podría ser una reliquia histórica de los días de los conquistadores<sup>169</sup>.

En 1939 la visión de Johnston es diametralmente opuesta a la anterior; le parecen increíbles los cambios que observa; dice:

Todos los superlativos que sea posible traer a imaginación, escasamente son suficientes para hacer justicia a la transformación que se ha operado en la ciudad... es, realmente, un milagro moderno del progreso de la ingeniería municipal<sup>170</sup>.

El señor Johnston también menciona la facilidad de comunicación en Maracaibo –donde venía- y Barranquilla, mediante las aeronaves de la Pan American Air Ways; alude a los barrios modernos y al hotel El Prado y atribuye este progreso "al impulso vigoroso de una personalidad", es decir, a un norteamericano que vino de Colombia en busca de oro y "se quedó para hermostrar a Barranquilla". Se refería a Karl Parrish.

En fin, este fue el ambiente en el cual el empresariado desplegó su actividad. Ya sostuvimos en el capítulo I, que la realidad de Barranquilla sólo puede ser explicada si la inscribimos en las condiciones que vivió la nación desde finales del siglo XIX; no basta, pues, con la siempre acción empresarial, por más importante que ésta pudiera ser. El

---

<sup>169</sup> Arturo De Castro Palacio, **Boletín Municipal de Estadística**, Vol. VI, número 63, Litografía Barranquilla, Barranquilla, junio 30 de 1939, p. 2.

<sup>170</sup> *Ibíd.*

desarrollo de la ciudad y el resultado de la interacción de una multiplicidad de factores y condiciones necesarias entre las cuales se destacan su carácter de Puerto Marítimo y Fluvial, el río, el comercio exterior, el comercio interno, los empresarios, los trabajadores, el Estado entre otros. Indudablemente, el elemento que insufla el dinamismo es la actividad comercial adelantada a través de puerto. Las posibilidades comerciales, de hacer negocios lucrativos, atraen empresarios de dentro y fuera del país. Estos, a su vez, contribuyen a cambiar la dinámica de la villa y a transformarla en ciudad, es decir, en verdadera sociedad donde se hacen cada vez más determinantes las relaciones capitalistas de distribución y producción. Los negocios, el dinero, los contratos, las comisiones, las representaciones, etc., eran normales dentro de la economía local. La diferenciación social que acompañó a las transformaciones socioeconómicas, volvió más compleja la urbe; se consolidó una elite económica –donde eran mayoría los comerciantes- que controlaba las funciones básicas del lugar y de donde salían, en general, los gobernantes.

### **3.2. CARACTERÍSTICAS DEL COMERCIO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN**

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

Desde finales del siglo XIX el intercambio comercial más importante se estableció con los países europeos y con los Estados Unidos. En cuanto a la procedencia de las importaciones, se destaca que los textiles provenían de Gran Bretaña, Francia, Alemania y Estados Unidos, siendo Gran Bretaña el principal abastecedor de éstos hasta principios del siglo XX; muchos de los alimentos venían de Estados Unidos durante casi todo el siglo XIX; situación que continuaba lo sucedido a finales de la época colonial; a principios del siglo actual la cuestión cambió mucho; pero a finales del siglo XIX y comienzos XX Gran Bretaña y Alemania incrementaron sus ventas de arroz, azúcar y otros alimentos al país; los franceses, los españoles y otros países eran los abastecedores por excelencia de vinos y demás bebidas espirituosas, hasta principios **de este siglo**; las manufacturas de metal y los bienes capital (estos últimos muy importantes para el desarrollo de los ferrocarriles y de la industria) al terminar **el siglo pasado** era vendidos sobre todo por Inglaterra, Estados Unidos y Alemania; al comenzar **el presente siglo**, Inglaterra ocupaba el primer lugar en tales ventas, posición que luego retendrían los Estados Unidos; muchos productos químicos, como medicinas, jabón, velas, entre otros, eran vendidos por Estados Unidos y Alemania; las manufacturas de cuero se traían especialmente de Francia al terminar el siglo XIX, pero a comienzos del siglo XX ya Estados Unidos ocupaba el primer lugar en este

renglón<sup>171</sup>. Antes de la Primera Guerra Mundial Estados Unidos se había colocado en el primer lugar como proveedor del país, y en los productos que no lo era, competía cerradamente con Alemania o Inglaterra.

En lo referido a las exportaciones, al terminar el siglo anterior, los principales países receptores eran Inglaterra, Alemania, Francia y Estados Unidos y, en un plano inferior, los países antillanos. Hacia 1910 Estados Unidos consumía más del 50% de las exportaciones colombianas, lo cual tendió a agudizarse con el paso del tiempo. A finales del siglo XIX el país exportaba metales preciosos especialmente a Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos; tabaco a Alemania, quina a Francia y Gran Bretaña; café a Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña, entre otros. Desde principios del siglo XX, Estados Unidos se convirtió en el principal comprador de café colombiano, pues en 1910 recibía el 70% de esta exportación. Este país era también el principal receptor de las exportaciones de cueros, caucho, cacao, palos de tinte, banano, sombreros y tagua. A finales del siglo XIX, Gran Bretaña fue un buen mercado para el algodón, el añil, el caucho, los palos de tinte, el dividivi; a comienzos del siglo XX, este Estado incremento por sus compras de cacao, sombreros y banano. A principios del siglo XX, compraba tagua, algodón, dividivi y cueros<sup>172</sup>. Desde finales del siglo XIX, entonces, se dio una tendencia a la exportación de bienes primarios a los países avanzados, lo cual reforzó nuestro papel de abastecedores de materias primas en el conjunto del mercado mundial. Las exportaciones de sombreros y de ganado rompieron este patrón, pues se dirigieron a territorios no avanzados como Cuba y otros países de Centroamérica y las Antillas. Después de 1910, la economía colombiana se volvió monoexportadora\*, convirtiéndose el café en principal bien exportable. Pero continuó la exportación de otros bienes como oro, el tabaco, la plata, los cueros, el caucho, la tagua, los sombreros, el banano, el palo Brasil, el ganado, la madera, el dividivi, y aparecieron otros nuevos como el petróleo, los productos químicos, entre otros. Al menos hasta el último año del período delimitado en este trabajo, el café predominó dentro de las exportaciones colombianas.

Las relaciones comerciales del país, entonces, oscilaron siempre con respecto a las potencias dominantes del comercio internacional; pero a comienzo del pasado siglo, se incrementaron los elementos que convertirían a Estados Unidos en el mercado más importante para nuestro comercio exterior; el cambio fue acelerado por la Primera Guerra Mundial, que produjo la drástica ruptura de los transportes y del comercio con Europa,

---

<sup>171</sup> José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial*, Óp. Cit., pp. 169 – 173.

<sup>172</sup> Óp. Cit., pp. 129 – 138.

\* Técnicamente hablando, economía monoexportadora no sinónimo de exportar un sólo producto; quiere expresar al excesiva dependencia como respecto a un bien exportable.

por lo cual la mayor parte de compras se hicieron en los Estados Unidos. Con esto, el predominio norteamericano se acrecentó a pesar de que en los comienzos de los años veinte los británicos y los otros europeos recapturaran parcialmente el mercado<sup>173</sup>. La depresión de los años treinta y la Segunda Guerra Mundial, no cambiarían significativamente la situación, a pesar de que en Colombia se volvió política oficial el “modelo” de desarrollo hacia adentro.

Este es el marco nacional e internacional en el que se va a desenvolver la actividad empresarial en la primera mitad del siglo XX, en relación con el comercio. Barranquilla vivió intensamente la inserción del país al mercado mundial. Aquí, los empresarios y trabajadores se vincularon a corrientes de comercio interno y externo; a raíz de esta vinculación, los empresarios acumularon capitales que se reinvirtieron después en otros campos de la economía local y regional, de la nación o del exterior.

Barranquilla ocupó un lugar destacado en el comercio exterior durante la primera mitad del siglo XX. Desde comienzos de siglo, tanto las importaciones como las exportaciones se mantuvieron en ascenso, excepción hecha de los períodos de guerras internacionales o de depresión que ocasionaron trastornos en el comercio mundial (ver cuadro N.º. 4).

#### CUADRO N.º. 4

##### IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR BARRANQUILLA 1906 – 1950 (EN TONELADAS)

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1906	30.552	33.514
1907	30.055	30.658
1908	38.836	28.675
1909	30.907	30.357
1910	42.122	28.072
1911	46.306	29.898
1912	59.977	37.972
1913	66.478	41.376
1914		
1915		
1916	55.596	57.296
1917	39.683	
1918	22.302	66.929
1919		
1920		
1921		
1922	66.667	73.851
1923	106.314	79.794
1924	106.052	78.068

<sup>173</sup> Malcom Deas, “La Influencia Inglesa y Otras Influencias en Colombia (1880-1930)”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo III, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989, p. 174.

1925	165.430	69.632
1926	238.917	86.328
1927	243.792	83.914
1928	320.809	74.558
1929	263.784	69.985
1930	163.316	80.388
1931	107.807	77.888
1932	85.543	76.244
1933	106.499	87.849
1934	129.617	84.266
1935	127.545	59.692
1936	167.314	84.132
1937	158.625	94.778
1938	186.737	87.817
1939	221.189	79.319
1940	146.254	88.328
1941	153.247	61.979
1942	63.103	90.595
1943	85.852	119.012
1944	122.756	123.239
1945	198.693	119.044
1946	259.002	112.090
1947	411.446	97.243
1948	331.832	91.417
1949	297.276	84.211
1950	403.032	121.712

Fuente: Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, Óp. Cit., pp. 82 – 83.

En términos generales, el tonelaje de las importaciones siempre estuvo por encima de las exportaciones. Por la ciudad salían al exterior productos de otros departamentos y entraban bienes que abastecían al mercado local, el regional y el nacional.

Desde finales del siglo pasado, el café ocupó el primer lugar dentro de los bienes exportados; al comenzar el siglo XX, Barranquilla y Puerto Colombia encabezaban los puertos de exportación cafetera, situación que se mantendría hasta finales de los años veinte, cuando Buenaventura equilibró el número de sacos de 60 kilos exportados; a partir de 1935, la ventaja a favor de este último puerto se haría cada vez más amplia, relegando a un segundo lugar Barranquilla (véase cuadro N.º. 5).

#### CUADRO N.º. 5

#### EXPORTACIONES DE CAFÉ POR PUERTO DE EMBARQUE (MILES DE SACOS DE 60 KILOS)

AÑO	B/QUILLA	B/VENTURA	C/GENA	STA. MARTA	OTROS	TOTAL
1927	1.182.5	699.7	325.9	8.8	139.7	2.356.5
1928	1.069.5	948.9	437.0	3.9	200.3	2.659.6

1929	1.026.6	1.012.6	507.1	13.1	213.3	2.835.8
1930	1.165.7	1.179.7	561.6	8.6	202.2	3.117.6
1931	1.162.3	1.115.2	545.4	11.1	183.4	3.017.4
1932	1.164.4	1.237.0	652.3	7.3	123.4	3.184.3
1933	1.304.2	1.274.4	554.6	7.3	150.4	3.280.9
1934	1.283.1	1.219.0	519.7	11.2	109.9	3.142.9
1935	941.0	1.659.9	1.071.0	7.3	206.6	3.795.7
1936	1.254.4	1.749.0	748.0	7.7	221.5	3.980.7
1937	1.358.8	1.812.7	737.3	2.1	148.7	4.059.6
1938	1.120.6	2.115.6	805.2	9.4	211.5	4.262.4
1939	1.0323.6	1.975.2	619.2	4.3	151.4	3.773.7
1940	1.290.1	2.493.4	481.1	2.9	189.3	4.456.9
1941	800.5	1.633.9	361.4	1.3	15904	2.911.5
1942	1.306.8	2.499.0	247.6	7.7	248.3	4.309.9
1943	1.596.8	2.927.9	534.4	0.9	190.9	5.250.9
1944	1.308.8	2.745.0	675.6		195.9	4.923.3
1945	1.708.4	2.501.0	728.6	0.4	211.0	5.149.4

**NOTA:** Otros se refiere a: Cúcuta 1927 – 1945; Arauca 1927 – 1928; Ipiales 1927; Orocué 1927.

**FUENTE:** Adolfo Meisel Roca, et. Al., *Series Estadísticas de la Economía de Barranquilla*, Óp. Cit. p. 36.

Es de suponer que la exportación de café opacó buena parte de la actividad de los empresarios comerciales; la comercialización de este producto permitió acumular capitales en la ciudad, los cuales fueron reciclados hacia la industria, la banca o la construcción; muy probablemente, parte de la riqueza obtenida por el medio de la comercialización del café se empleó en la construcción de las hermosas viviendas o de fastuosos edificios, poniendo de tal manera su grano de arena en la economía cafetera en la transformación urbanística de Barranquilla.

De otro lado, por este puerto se transitaban hacia el mercado mundial muchos otros bienes, especialmente primarios. En 1934, por ejemplo, se exportó una buena cantidad de productos de animales como cuero de res, pieles de cabra, pieles de caimán, pieles de iguana, pieles de ponche y otras pieles<sup>174</sup>; productos minerales, como la plata en barras, el oro en barra; vegetales como el bálsamo de tolú, la balata, el perillo, el dividivi, la leche de higuérón, el tabaco y la tagua; productos manufacturados como cervezas, harina de semilla de algodón, medicina, muebles de acero, salvado de trigo, salvado de semilla de algodón, sombreros, torta de copra, torta de semilla de algodón y otros productos<sup>175</sup>. Excepción hecha del café (que presentó más del 80% de las exportaciones en peso y precio, con 76.556.732 kilos y precio de \$24.496.198.00), los bienes más importantes exportados en ese año fueron el oro en barras (21.208 kilos, \$21.251.094.65, 00), los cueros de res (4.555.855 kilos, \$1.302.386.00) y el tabaco (1.128.702 kilos,

<sup>174</sup> Arturo De Castro Palacio, *Boletín Municipal de Estadística*, (Anuario de 1934), Vol. III, número 19, Litografía Barranquilla, Barranquilla, febrero de 1935, p. 21.

<sup>175</sup> *Ibíd.*, p. 21.



\$157.826.21)<sup>176</sup>. Hasta 1945 las exportaciones consideradas se mantuvieron más o menos presentes, colocándose siempre al frente los “productos de bosques”, donde se situaba el café. El ganado en pie, que había tenido algún movimiento importante a finales del siglo XIX, después de 1915 se hizo esporádico y en muchos de los años del período considerado prácticamente desapareció las exportaciones por Barranquilla. Algo parecido sucedió con el caucho, el cual se exportaba a finales del siglo más que por los otros puertos colombianos<sup>177</sup>, aunque al terminar esos años caía drásticamente, en la primera mitad del siglo XX, casi desapareció el rubro de las exportaciones. En definitiva, las exportaciones de los bienes primarios hasta 1945 siempre superaron a los otros bienes, el más estable de todos fue siempre el café.

De otra parte, en cuanto a las importaciones, por Barranquilla entró mucho de lo consumido en la región y en el resto del país. Dominaban en este rubro los bienes manufacturados. En los años treinta y cuarenta, cuantitativamente hablando, las importaciones por este puerto crecieron más que las de Buenaventura y Cartagena, conservando, por tanto, su primer lugar en este comercio en los años treinta. De 1930 a 1939, el aumento fue del 35%, superior al 29% de Buenaventura y al 19% de Cartagena; de 1940 a 1949, las importaciones aumentaron en un 176%, las de Buenaventura crecieron en 103%, mientras las de Cartagena disminuían en un 27%<sup>178</sup>. Es decir, a pesar de perder el liderazgo portuario con Buenaventura en las exportaciones, la ciudad conservó el primer lugar en las importaciones tanto en crecimiento porcentual con los kilómetros ingresados, en el período de 1930 a 1939; en el lapso de 1940 a 1949, Buenaventura tiene un repunte en sus importaciones, superando a Barranquilla en 1942, 1943, 1948 y 1949, con lo cual este puerto se hace dominante en el comercio exterior colombiano, pues desde 1935 estaba en primer lugar en las exportaciones.

El contenido de las exportaciones por Barranquilla varió en función de los cambios que sufrió el país debido a la urbanización y a la industrialización, las cuales transformaron la composición del consumo productivo e improductivo. La sustitución de las importaciones sacó del comercio exterior varios productos, en tanto que incrementó los que se requerían para la industrialización del país. En 1936, por ejemplo, al lado de los textiles, las drogas, los hilos de seda y algodón, el trigo, el arroz y otros, encontramos importaciones de artículos de ferretería, hierro, acero, materiales para construcción, productos químicos para usos industriales, aceites y grasas, estearina, parafina, cera parafinada y maquinaria<sup>179</sup>. En 1938, se destacaron los automóviles, los camiones y sus repuestos, las máquinas de agricultura, industriales y domésticas, los radios y sus partes,

---

<sup>176</sup> *Ibíd.*, p. 21.

<sup>177</sup> José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial*, Óp. Cit., p. 382.

<sup>178</sup> José Raimundo Sojo, *Barranquilla, una Economía en Expansión*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1955, pp. 14 - 16.

los refrigeradores y sus partes, las llantas, los neumáticos y otros artículos de caucho, la malta, la cebada y el lúpulo para la fabricación de cerveza, los materiales eléctricos, las máquinas y artículos para oficina, la soda caustica y otros productos químicos para la industria; al lado de estos, entraron también una buena cantidad de textiles, alimentos, bebidas alcohólicas, loza, cristalería y vidriería, entre otros<sup>180</sup>.

Los comerciantes de la localidad participaron activamente en el comercio exterior; lo hacían como comisionistas, agente intermediarios de casas nacionales; además, en sus casas de comercio y almacenes vendían al por mayor y al detal productos extranjeros y locales, tal y como lo hacían a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. La composición de los bienes importados que expendían siempre fue bastante combinada, en cuanto a los países de origen; en esto, mantenían un patrón que venía desde finales del **siglo XIX**.

Pero, tales comerciantes también participaban en los intercambios en el mercado interno, ya sea distribuyendo los bienes importados en la región y en el país haciendo circular los productos nacionales. Los artículos que abastecían los mercados internos, tanto nacionales como foráneos, variaron con el paso de las décadas del siglo XX. Por ejemplo, antes de 1930; se importaba arroz, trigo, manteca de cerdo, azúcar, harina, papas, frijoles, cerveza y otros; en los años treinta se sustituyó el arroz del exterior por el arroz nacional, lo mismo que la manteca de cerdo y otros alimentos; pero, como dijimos, en el siglo XX se agregaron otros artículos que vinculaban en el mercado regional y nacional, como vehículos terrestres, radios, etc, y todos los demás que satisfacían las necesidades de los empresarios industriales. Por otra parte, una gran porción del consumo de la ciudad era cubierto, como antaño, por materias primas y alimentos de la región, tales como cueros, madera, algodón, carne de ganado vacuno, pescado, legumbres, frutas, granos, queso, bananos y otros provenientes de los departamentos de Magdalena y Bolívar<sup>181</sup>. En la ciudad se produjeron también bienes para el consumo del mercado local, regional y nacional como licores, bebidas gaseosas, velas, textiles, zapatos, muebles metálicos, baúles, medicinas, casas, hilaza sintética, madera tratada, embarcaciones fluviales, etc.

En fin, la producción local, regional, nacional y extranjera sirvió de acicate a la actividad de empresarios conectados con el comercio interior colombiano.

De otro lado, el comercio exterior era servido por compañías de vapores marítimos (muchas de las cuales llegaron al puerto a finales del XIX), que tenían sus agentes en la

---

<sup>179</sup> Arturo De Castro Palacio, **Boletín Municipal de Estadística**, Vol. III, número 29, Litografía Barranquilla, Barranquilla, agosto 31 de 1936, p. 13.

<sup>180</sup> Arturo De Castro Palacio, **Boletín Municipal de Estadística**, Vol. VI, número 56, Litografía Barranquilla, Barranquilla, noviembre 30 de 1938, p. 8.

<sup>181</sup> Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de...*, Óp. Cit., p. 150 y ss.

ciudad; tales compañías conectaban el puerto con el resto de América, Europa y otras partes del mundo. (Ver cuadro N<sup>o</sup>. 6)

### CUADRO N<sup>o</sup>. 6

#### COMPAÑÍAS DE VAPORES QUE HACEN ESCALA EN PUERTO COLOMBIA Y SUS AGENTES EN BARRANQUILLA AÑO 1921

NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	# DE VAPORES MENSUALES	AGENTES EN B/QUILLA
United Fruit Company	1 vapor semanalmente para Nueva York. Llega los sábados.	Alzamora, Palacio & Compañía.
Compañía General Trasatlántica de Barcelona	1 vapor para Barcelona. Llega alrededor del día 14.	T. Anitúa
Compañía General Trasatlántica Francesa	2 vapores para Francia, vía Venezuela, llegaban en días indeterminados.	Banco Dugand
Clyde Steamship Company	1 ó 2 vapores para Nueva York. Llegaban en días indeterminados.	Banco Dugand
Royal Mail Steam Packet Company	2 vapores para Europa, Llegan en días indeterminados.	Tracey Brother, Ltda.
The Pacific Steam Navigation	Servicio regular entre los puertos del Atlántico y del Pacífico.	Tracey Brother, Ltda.
Mala Real Holandesa	3 vapores para Curazao, Venezuela y Europa. Fechas de llegada indeterminadas.	Curazao Trading Company.
La Veloce (vapores italianos)	1 vapor sin fecha determinada para puertos de Italia vía Curazao y Venezuela.	Paccini y Puccini.
Panamá Rail Road Steamship Luis	2 ó 3 vapores sin fecha fija, vía Colón para Nueva York, con conexión para puertos europeos.	Compañía M/cantil de ultramar
Trasatlántica Italiana y Societa Nazionale di Navigazione de Génova	1 vapor cada dos meses sin fecha determinada, toca de Puerto Colombia procedente de Génova y Valparaíso.	Faillace Hnos.

FUENTE: Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, Cuarto Volumen, S/E, Bogotá, 1921 – 1922, pp. 66 – 67.

Posteriormente, fue mayor tanto el número de compañía como el de vapores que ingresaron al Puerto, pues los efectos de la Primera Guerra Mundial habían desaparecido; reaparecieron las compañías inglesas y alemanas, se incremento notablemente el número de empresas norteamericanas y hasta llegaron compañías de otros países que no tocaban a Puerto Colombia, como la Osaka Shosen Keisha, del Japón. (Ver cuadro N<sup>o</sup> 7).

## CUADRO N° 7

### COMPAÑÍAS DE VAPORES QUE TRANSITARON POR BARRANQUILLA EN 1934

NUMERO DE VAPORES	NOMBRE DE LAS COMPAÑÍAS
76	Compañía Real Holandesa
24	Compañía Trasatlántica Española
58	Compañía Trasatlántica Francesa
54	Colombian Line
1	Elders Fyffes Ltda.
1	Christian Smith
51	Grace Line
12	Guif Pacific Mail Co.
76	Hamburg Amerika Line
33	Harrison Line
22	Horn Line
1	H. Hogarth Line
24	Johnson Line
4	J.S Webster & Son
23	Liker Bros Steamship
18	Mc Cormick Steamship Co.
1	Nosa Line
9	Nordeutscher Lloyd
17	Osaka Shosen Keisha
1	Owenners Steamship Co.
24	Royal Mail Line
18	Società Italia
1	Skandinavish Syd Pacific Line
2	The D. L. Flack & Son Line
1	The Florida Portland Cement Co.
2	The Florida Custom House Brokeraai
52	United Fruit Company
4	Westfal Larsen & Co. Ltda.
8	West Indian Tradiding Co.

Fuente: Arturo de Castro Palacio, Boletín Municipal de Estadística (Anuario de 1934), Vol. III, Numero 19, Litografía Barranquilla, Barranquilla, febrero 20 de 1935.

La mayoría de las anteriores compañías mantuvieron su relación comercial con el puerto durante los años treinta y cuarenta, aunque la depresión mundial, la Segunda Guerra Mundial y las dificultades de Bocas de Ceniza redujeron la periodicidad de sus entradas.

Por otra parte, el río Magdalena continuó siendo la principal vía para llevar las importaciones al interior del país y para sacar las exportaciones por Barranquilla. El transporte fluvial se apoyaba aun en los ya tradicionales buques a vapor; al lado de éstos, transitaban las lanchas a vapor, las lanchas de gasolina, los botes, los remolques, y otras embarcaciones con carga y pasajeros<sup>182</sup>. Es decir, hasta 1945 y años más tarde no era aun

<sup>182</sup> José ramón Vergara y Fernando Baena, barranquilla su pasado y su presente, óp. Cit., pp. 302-304. Testimonios de personas que llegaron a barranquilla de otras partes del país dan cuenta del gran movimiento

visible la decadencia portuaria de la ciudad; esta última se derivó de la construcción de vías de comunicación distintas al río Magdalena, de la apertura del canal de Panamá y del ascenso de Buenaventura, a parte de los problemas del río, que dificultaban y encarecía el transporte. De todas maneras, se mantuvieron las condiciones socioeconómicas que hacían atractiva a la ciudad para los empresarios, es decir, su importante papel como puerto fluvial y marítimo, el carácter de centro comercial, las ventajas corporativas derivadas de su cercanía al mar y al mercado mundial, etc.

### **3.3. CASAS DE COMERCIO, BANCOS Y OTROS NEGOCIOS.**

Como vimos anteriormente, las peculiaridades que hacen de Barranquilla punto importante para el comercio exterior e interior datan del siglo pasado; 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; como lo planteamos en el capítulo anterior, 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. 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 elite del empresariado local no abandonó por completo, como veremos, su tendencia a invertir en diversos sectores de la economía.

**3.3.1. Las empresas comerciales.** De otro lado, muchos de los negocios comerciales fundados a finales del siglo XIX y a comienzos del XX continuaron sus labores, aunque con algunos cambios; a dichos negocios se les unieron otros nuevos en los veinte, treinta y cuarenta **del siglo XX**. Los más importantes se dedicaron a la importación y a la exportación, a las representaciones y comisiones, como sucedía desde antes. Las importaciones que comercializaban procedían de varios lugares, con lo cual se conservaba un patrón proveniente del siglo XIX; con el avance de las décadas del siglo XX, sin embargo y debido a los problemas internacionales anotados anteriormente, el núcleo principal de las importaciones llegaba de Estados Unidos; además, la aparición de nuevos productos y de nuevas necesidades originó cambios en la composición de las importaciones y, por tanto, el surtido de muchas casas comerciales también cambió. Cabe

---

de carga y de pasajeros que mantuvo antes y después de 1945. Barranquilla conservaba su atractivo especialmente para los habitantes del resto de la nación, por motivos económicos y de otra índole. Una fuente oral que nos sirvió muchísimo en torno a este tema fueron dos nortesantadereanos que llegaron a Barranquilla a finales de los años cuarenta, Ramón Alberto Zambrano, y Margarita Pérez.

notar que los negocios más importantes conservaron o crearon relaciones internacionales, lo cual ayudo a acrecentar el cosmopolitanismo del empresariado y de la urbe. Por lo demás, tales casa expedían productos nacionales en el mercado laboral, regional y nacional.

Así, en los años veinte, por ejemplo, en el almacén de la sociedad J. A. Correa se vendían automóviles Overlad y Willys Knight, autocamiones Bethlehem; plastas de luz; aceites, grasas lubricantes; gasolina Wico, llantas y neumáticos; repuestos para autos; pianolas-pianos marca Aerolian; instrumentos de cuerda, cuerdas para violín, guitarra y triple; maquinas de sumar Sundstrand, entre otros bienes.<sup>183</sup> Franco Gonzales y cía., casa fundada en 1902, se anunciaban como agentes bancarios e importadores; eran también agentes de la Emulsión Scott y de la refinería del petróleo de Cartagena. Antonio Volpe y Cía., casa dedicada a la importación, a la exportación y a las comisiones, vendían al por mayor joyería fina y piedras preciosas; compraban par exportar tabacos, cueros, café, tagua, banano y otros productos; tenían, además, negocios del ganado y producción de tabaco, y para atender estos instalaron casas en el Carmen de Bolívar y en San Jacinto. Como esta sociedad había muchas asentadas en barranquilla en los años veinte del siglo XX, lo que permite establecer no solo la gran variedad de las inversiones de los empresarios sino su carácter de negociantes, dispuestos a llegara a los negocios más lucrativos y relativamente seguros de cuantos existía en el país y en la región. Vimos ya en el capitulo anterior que esta es una característica observada en los empresarios desde el siglo XIX, la cual se mantiene en el siglo XX.

Otro rasgo que viene del siglo XIX se relaciona con el tipo de mercancías comercializadas. Si bien muchas de estas aparecen por primera vez en el siglo XX, otras tantas se intercambiaban con alguna regularidad desde el siglo XIX, es decir ciertos rubros de mercancías, muchas de ellas importadas, se mantuvieron desde la distribución adelantada por los comerciantes. Tal situación dependió del escaso desarrollo de la industria, lo cual mantenía atado al Apis a la importación de bienes manufacturados necesarios, pero también dependía de los requerimientos primarios de la nación. Por tales circunstancias, el empresariado comercial, no solo dependía de las condiciones económicas internas del país, sino de los vaivenes del comercio internacional, tanto para realizar sus transacciones dentro del comercio exterior y del mercado interno, como para adquirir las mercancías comercializadas. Por otra parte, las mercancías importadas provenían de diversos puntos

Imagen CALLE DEL COMERCIO (SUR) pág. 125.

---

<sup>183</sup> Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, óp. Cit., p. 169.

Del planeta, pero especialmente de los países dominantes en la división internacional del trabajo; esto también se había establecido desde el siglo XIX y se mantuvo en las primeras décadas del siglo XX.

De otro lado, los importadores y exportadores tenían un radio de acción mucho más amplio que los comerciantes dedicados a cubrir el mercado local y regional. Desde luego, que muchos comerciantes vinculados al comercio exterior abastecían el mercado interno. Otros capitalistas se vincularon con sus empresas al comercio exterior como intermediarios, comisionistas o agentes de otras casas o de propietarios de bienes; esto último encaja perfectamente con el carácter de puerto de tránsito que cumplía Barranquilla. Pero cualquier sociedad o empresario no podía vincularse con facilidad directamente al comercio exterior; para lograr esto se requería poder económico, buenas

y nutridas relaciones y prestigio, o como se decía a comienzos del siglo XX, buen crédito. Por tales razones, inferimos que se vincularon directamente al comercio exterior especialmente los comerciantes (o las casa comerciales) más poderosos, los cuales integraban una elite económica con inversiones ramificadas, los inmigrantes de otros lugares del país y del exterior ocuparon un lugar destacado dentro de esa élite.

Lo que dijimos con antelación se ilustra con los ejemplos mencionados atrás, pero también con los que mencionaremos ahora. Así, la casa Pacini y Puccini, se consideraba como una de las más fuertes y acreditadas de Barranquilla en los años veinte; importaba telas en general y artículos de lujo, y exportaba “frutos del país”<sup>184</sup>. Tales exportaciones las realizaban desde antes de 1920; entre ellas sobresalían el café las pieles, la tagua, los bálsamos, el añil, entre otros<sup>185</sup>. En 1917 aparecían como apoderados de esta sociedad Humbero Pacini, Bartolome Bacci y Regulo Puccini. Aparte de ser agentes generales de La Veloce, línea italiana de navegación con sede en Génova, los asociados también tenían negocios de ganado en la región de Magangué donde habían adquirido varias haciendas con capacidad para 10.000 reses<sup>186</sup>. Antonio Pacini, socio fundador fallecido en 1916 fue cónsul de Italia en Barranquilla. En 1928, esta casa ofrecía un surtido bastante variado de mercancías, desde mortadelas y salchichas Bellentani hasta utensilios de ferretería y muebles de Viena marca Fischel<sup>187</sup>.

Otra sociedad importante era la de Roncallo Hermanos y Co. A principios de los años veinte del siglo XX se consideraban como los únicos vendedores en Barranquilla de los automóviles Hundson Super Six y Essex; además, importaban varias clases de mercancías y exportaban productos colombianos. Era una sociedad en comandita simple cuyos principales socios colectivos, Alberto Roncallo y pablo Roncallo C., también poseían la fábrica donde se elaboraba harina de trigo Corona<sup>188</sup>; es decir, estaban vinculados al comercio y la industria.

Adolfo Held Soto, sobrino de aquel Adolfo Held que fuera importante socio de Luis Gieseken en diversos e importantes empresas a finales del XIX y a comienzos del XX, dirigía el prestigioso almacén Helda; a principios de los años veinte este almacén se especializaba en ferretería y quincallería, pero, en sus vitrinas, se expendían otros bienes procedentes de diferentes puntos del planeta; en 1936 contaba con agencias en Bogotá, Cali, Manizales, Pereira, Buenaventura, Girardot y Jesús del Río; es decir, en cuanto a la

---

<sup>184</sup> Eduardo López (Ed), *Almanaque de los Hechos Colombianos*, Óp. Cit., p. 191.

<sup>185</sup> **La Nación**, Separata, # 956, lunes 23 de julio de 1917. (confirmar sus ubicación)

<sup>186</sup> Doc. Cit., s.n.p.

<sup>187</sup> Enrique Rasch Isla (Ed.), *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, Tipografía La academia, Barcelona, España, 1928, p. 78.

<sup>188</sup> Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, óp. Cit., pp. 296 - 297.



distribución de mercaderías su cobertura era nacional. Este almacén, aparte de las especialidades mencionadas, también distribuía maquinaria de toda clase, motores de gasolina y de petróleo, materiales para buques, para construcciones de hierro, maquinaria agrícola, entre otros bienes; además, servía de agente en Colombia de importaciones de industrias alemanas, como la Humbolt-Deutz Motoren A. G. Koeln, fabricantes de los motores Deutz- Diesel legítimos, y también de algunas industrias norteamericanas, como la Buffalo Forge Co., fabricantes de máquinas para trabajar hierro, fraguas, etc<sup>189</sup>. En los años veinte, Adolfo Held Soto había establecido una sociedad en comandita simple con Alberto Roncallo, otro comerciante; dicha sociedad, cuya razón social era Adolfo Held Soto & Co., se ocupaba de los negocios de transporte de pasajeros y de carga, de la representación, agencia y compra-venta de automóviles, camiones y de toda clase de accesorios de éstos, además de toda operación lícita de comercio, como solía expresarse en la documentación oficial de aquella época<sup>190</sup>. De lo anterior se infiere que las inversiones del señor Held Soto estaban muy diversificadas, lo cual correspondía a los patrones que aun denominaban el funcionamiento de los empresarios en el ámbito local, regional y nacional; como muchos otros, este empresario conservaba los rasgos de negociante, a pesar de estar fuertemente orientado en la esfera comercial, o mejor dicho, de mover sus diversas actividades en torno a su importante almacén.

Otra casa de proyección nacional era la de J. V. Mogollón & cía; contaba con almacenamientos y almacenes en Cartagena –donde había nacido- Barranquilla, Bogotá, Cali, Bucaramanga, Tunja, Honda, Girardot, Barrancabermeja, Santa Marta, Ciénaga, Montería Y Magangué. El establecimiento de Barranquilla se componía de diversas secciones y departamentos y se ocupaba del ramo de las representaciones; las secciones eran la de librería y la de música, y los departamentos estaban organizados así: el de papelería, el de útiles de escritorio, el de materiales para pintores e ingenieros, el de artículos para estudiantes, para deportes y para regalos, el de novedades y el de muebles<sup>191</sup>. En los años treinta, esta casa también se dedicaba a las actividades de imprenta y encuadernación y sus propietarios eran agentes vendedores de las máquinas de escribir de Remington, de las cajas de Hierro Mosler y de otros productos importados de Europa y Estados Unidos<sup>192</sup>. Es probable que la vinculación de nuevos socios a finales de los años veinte, como aconteció con Ezequiel Rosado en 1927<sup>193</sup>, impulsara las actividades de esta empresa, pues continuo creciendo en los años siguientes. Rosado era socio de la

---

<sup>189</sup> Antonio Luis Carbonell, *Anuario Comercial Pro-Barranquilla*, Editado bajo los auspicios de la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, Medellín, 1936, p. 32.

<sup>190</sup> (Julio 1922 – octubre 1923) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Tercero de Barranquilla, N°. 3, Registro N°. 32 de 1923, A. M. C. C. de B., p. 68. Véase también: (1 al 29 de septiembre de 1928) Libro de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 9, Protocolo N°. 2159 del 14 de septiembre, Archivo Histórico Departamental del Atlántico, Barranquilla, s. n. p.

<sup>191</sup> Don Ramiro (Víctor Manuel García Herreros), *Mis Entrevistas*, S/E, Barranquilla, 1928, pp. 484 – 497.

<sup>192</sup> Antonio Luis Carbonell, *Anuario Comercial Pro-Barranquilla*, Óp. Cit., p. 30.

importante casa de comercio E. A. Rosado & Co., que distribuía en 1928 muebles para oficina y hogar, máquinas para oficina y usos domésticos, libros, perfumes, automóviles Chrysler, llantas para automóviles General, aparatos para cines y películas Pathé- Baby, fonógrafos y discos Colombia, máquinas para sumar Burroughs, entre otros productos<sup>194</sup>. Los bienes distribuidos por aquellas casas llegaban a diversos lugares de la región y del país, cumpliendo ellas, por tanto, un importante papel de intermediarias entre los productores extranjeros y los consumidores nacionales. Desde comienzos del siglo, y debido al gran número de casas de comercio basadas en la ciudad\* que ejercían la función antes mencionada, Barranquilla considerada el almacén y la despensa comercial de Colombia. Pero con la apertura de vías de comunicación distintas al río Magdalena, que conectaron los grandes centros importadores del occidente con el puerto de Buenaventura, la condición privilegiada de la ciudad desapareció, pues se generalizaron las importaciones directas por los distribuidores y consumidores del occidente y se multiplicaron, además, los importadores<sup>195</sup>. La pérdida de este liderazgo comercial tal vez haya sido uno de los factores que influyeron en la decadencia relativa de la urbe en relación con la importancia económica de otras ciudades de la república, como Medellín y Cali, por ejemplo. Sin embargo, Barranquilla siguió operando como centro comercial de primer orden, pero más en función de ella misma y de la región que del país. Otro factor que influyó para que los comerciantes de Barranquilla perdieran el monopolio de las importaciones (lo que redujo el comercio con sede en Barranquilla y con agencias y sucursales en el resto de Colombia) se derivó de la política proteccionista del gobierno, que limitó muchas importaciones y, además, impulsó la sustitución de importaciones, con lo cual languidecieron aún más las actividades de las casas importadoras de la urbe. En fin, las dificultades de comunicación con el exterior, es decir, los graves problemas del río Magdalena, la falta de carreteras, etc, se convertirían en trabas que quebrantarían drásticamente uno de los patrones de la actividad de los comerciantes basados en la ciudad y, también, una de las funciones primordiales de Barranquilla dentro de la economía nacional de comienzos del siglo. Esta urbe se volvía ahora presa de la mala comunicación de la Costa Atlántica con el interior, como antes lo habían sido Santa Marta y Cartagena. Parecía una paradoja de la historia, pero así fue a causa de circunstancias (ya explicadas) cuya raíz estaban en la organización socioeconómica y política del país, en las limitaciones técnicas y financieras en la geografía hostil.

Por otra parte, hasta 1945 los llamados almacenes comerciales por el estadístico Arturo De Castro Palacio, dominaban en la economía local por lo menos en cuanto a su cantidad.

---

<sup>193</sup> (Abril 1926 – diciembre 1927) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N° 7, Registro N° 17 de 1927, A. M. C. C. de B., p. 233.

<sup>194</sup> Enrique Rasch Isla (Ed.), *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, Óp. Cit., p. 10.

\* Véase más información sobre casas de comercio y otras en el Anexo N° 1.

<sup>195</sup> José Raimundo Sojo, *Barranquilla, una Economía en Expansión*, Óp. Cit., pp. 113 – 114.

En el Censo Industrial, Comercial y Profesional de Barranquilla<sup>196</sup>, publicado en 1934, en aquel grupo aparecen los almacenes de mercancías en general, de calzado, víveres, abarrotes, artículos de lujo, automóviles, joyería, cigarrerías, ferreterías y otros. Según datos aportados por el Censo de Comercio de 1955, publicado en el Boletín Mensual de Estadística #53<sup>197</sup>, funcionaban en Barranquilla 5.422 establecimientos comerciales, de los cuales más de 4.000 eran almacenes comerciales, en el sentido empleado por De Castro Palacio. Es decir, antes y después de 1945, Barranquilla fue un centro de comercio fundamental para el abastecimiento de la región, a raíz de la gran proliferación de Almacenes Comerciales; pero su papel de principal puerto de tránsito que concentraba un buen número de Casas de Comercio intermediarias decayó definitivamente a partir de los años cuarenta, por las circunstancias ya comentadas; en consecuencia, muchas de tales Casas de Comercio perdieron una de sus funciones principales, reduciendo su influencia a la región debido a la competencia incrementada que apareció en el interior. Los empresarios comerciales, que antes tenían un campo más abonado para operar a nivel nacional basados en Barranquilla, restringieron sus actividades; pero esto facilitó la inversión de capitales en otras ramas de la economía, como la industria, la banca, por ejemplo.

**3.3.2. Las casas bancarias.** Por otra parte, la labor bancaria de los empresarios de la ciudad se benefició de los flujos comerciales de larga distancia. Podría decirse que los bancos se nutrieron con los dineros obtenidos mediante los negocios estrictamente comerciales. Tal situación se presentaba desde las últimas décadas del siglo anterior, como vimos en el capítulo II y permaneció durante el **siglo pasado**, conservando varias de las peculiaridades que la distinguieron antes de 1915; es decir, las casas bancarias o de crédito sirvieron de apoyo a los empresarios vinculados al comercio de larga distancia, pero también se convirtieron en el lugar en que muchos de aquellos colocaron sus inversiones; asimismo, dichas casas fueron el vehículo para reciclar capitales hacia el transporte, la industria y otros ámbitos, con lo cual se acentuaba la diversificación de las inversiones de los empresarios; por lo demás, como el resto del país, las entidades bancarias localizadas en Barranquilla, estuvieron sometidas a los avatares ocasionados por los conflictos político-militares y por la ausencia de políticas e instituciones gubernamentales que ayudaron a cambiar el caos imperante por condiciones más propicias para los ajetreos monetarios y financieros. De hecho, sólo en los años veinte se comenzó a dar pasos firmes para construir un verdadero sistema monetario nacional, con un banco central emisor como su columna vertebral. Antes de eso, las actividades bancarias estaban controladas por empresarios privados locales, regionales, nacionales y

---

<sup>196</sup> Arturo De Castro Palacio. **Boletín Municipal de Estadística**, Vol. III, número 18, Litografía Barranquilla, Barranquilla, noviembre 30 de 1934, pp. 2 – 26.

<sup>197</sup> Citado por José Raimundo Sojo, *Barranquilla, una Economía en Expansión*, Óp. Cit., p. 115.

foráneos; después de la puesta en práctica de algunas de las principales recomendaciones de la misión Kemmerer y de haberse creado el Banco de la República, el papel del sector público aumentó considerablemente, por la función de algunos establecimientos de proyección nacional, cuyo eje fue siempre este Banco\*.

A comienzos del siglo pasado, lo que caracteriza a los bancos en Barranquilla es su fragilidad, muy a pesar de la expansión comercial, industrial y demográfica que tiene lugar aquí, sobre todo a partir de los años veinte. Es probable que las crisis producidas por la Guerra de los Mil Días y la depresión económica de 1920, golpearan tan fuerte a nuestros bancos hasta hacer desaparecer a algunos de éstos<sup>198</sup>; también es posible que la diversificación de las inversiones empresariales y el rol de negociantes que los empresarios cumplían no permitieran la consolidación de un sector bancario más o menos acorde con los avances observados en otros campos. El carácter de negociantes que aún mantenían los empresarios, combinado esto con el hecho de que entre ellos predominaron los de inmigración reciente, produjo una actitud comercial tan agresiva, que, probablemente, que también dificultó la estabilización de un sector bancario relativamente independiente. Además, no olvidemos (Cfr. Capítulo II) que varias de las casas de comercio existentes en la ciudad a finales del siglo XIX y a comienzos del siglo XX, cumplieron también funciones bancarias o financieras; es posible que al mejorarse o hacerse más exigentes las disposiciones legales sobre actividades bancarias, muchas de estas casas abandonaron sus prácticas financieras y algunos debieron cerrar sus puertas, pues no les convenía o no se acomodaban a la nueva legislación; tal parece que fue lo sucedido con la aplicación de la Ley 45 de 1923 sobre entidades bancarias<sup>199</sup>. En fin, los bancos formados en la urbe no fueron instituciones sólidas –excepción hecha del Banco comercial de Barranquilla, que duró hasta los años sesenta, aunque fue siempre una institución relativamente modesta- debido también a que fueron golpeados por los patrones de desarrollo nacional, entre los cuales se destacan la anarquía político-administrativa, la ausencia de políticas gubernamentales de apoyo y la competencia extranjera.

Por otro lado, en Barranquilla existieron bancos pertenecientes a sociedades extranjeras, a empresarios con domicilio principal en otros lugares de Colombia, o sociedades con domicilio principal en esta ciudad. También hubo bancos estatales. En 1921, sobresalían el

---

<sup>198\*</sup> Sobre el papel de la misión Kemmerer y la fundación del Banco de la República, véase: Alejandro López Mejía, “Realizaciones, Limitaciones, y Tensiones Internas de la Misión Kemmerer en Colombia”, en *El Banco de la República, Antecedentes, Evolución y Estructura*, Banco de la República, Bogotá, D. E., 1990, PP. 239 – 249. También: Adolfo Meisel Roca y Jorge Enrique Ibáñez, “La Creación del Banco de la República y Primeras Reformas”, *Óp. Cit.*, p. 253 y ss.

<sup>199</sup> Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó “Bancos y Banqueros en Barranquilla 1873 - 1925”, *Óp. Cit.*, pp. 109 – 110.

<sup>199</sup> Gustavo Bell Lemus, “Barranquilla 1920 - 1930”, *Óp. Cit.*, p. 14.

Banco comercial de Barranquilla, el Crédito Mercantil y el Banco Dugand, los cuales pertenecían a capitalistas locales; el Banco López, propiedad de capitalistas del interior; el Banco Mercantil Americano, el Banco Alemán Antioqueño, con capitales mixtos nacionales y extranjeros; el National City Bank, el Royal Bank of Canadá, el Comercial Bank of Spanish América, cuyos propietarios eran extranjeros<sup>200</sup>. En 1928, la mayoría de estos bancos habían desaparecido, pero, en cambio aparecieron otros nuevos; así, desaparecieron el Banco Dugand, el Crédito Mercantil y sólo se mantuvo el Banco Comercial de Barranquilla, entre los bancos locales; habían sido liquidados el Banco López y Mercantil Americano, pero se mantuvo el Alemán Antioqueño; ya no estaban el National City Bank ni el Comercial Bank of Spanish América, pero se mantenía el Royal Bank of Canadá; y aparecían el Banco de Colombia, el Banco Anglo-Sud Americano y el Banco de Londres y América del Sud<sup>201</sup>. En 1938 se mantuvieron el Banco comercial de Barranquilla, el Banco Alemán Antioqueño, el Anglo-Sud Americano, el Banco de Londres y América del Sud, el Royal Bank of Canadá, y el Banco de Colombia; entre los nuevos estaban: el Banco de Bogotá, el Banco Agrícola Hipotecario, el Banco Francés e Italiano para la América del Sur, la Caja Colombiana de Ahorros, la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero y el Banco de la República<sup>202</sup>.

De lo anterior, inferimos que a finales de los años veinte la mayor parte de los bancos locales había desaparecido; sólo quedaba el Banco comercial de Barranquilla, lo cual da pie para pensar que los empresarios de la localidad que tenían inversiones en bancos distintos al comercial, habían dejado ese espacio económico libre, por razones que enseguida veremos, a la acción de capitalistas de otras partes del país y del exterior, que abrieron sucursales o agencias de sus entidades en la ciudad. Este rasgo es particularmente claro en los años treinta y cuarenta. Además, es notable la ampliación de las instituciones del Estado, con sucursales o agencias de Bancos con sede en la capital de la República, la mayoría de las cuales fueron abiertas en los años treinta.

Como se vio atrás, antes de terminar la segunda década del pasado siglo, los tres bancos más importantes en manos de los capitalistas establecidos aquí eran el Banco comercial de Barranquilla, el Crédito Mercantil y el Banco Dugand. Recuérdese (Cfr. Capítulo II) que en la nómina de estas sociedades había empresarios del país y del exterior que crearon su base de operaciones en Barranquilla mediante asociaciones cuyo epicentro era el comercio. En realidad, tales empresarios eran más que todo negociantes dispuestos a vincularse a la actividad más lucrativa o a la que ofreciera alguna seguridad. Este patrón

---

<sup>200</sup> Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, óp. Cit., pp. 144 - 145.

<sup>201</sup> Enrique Rasch Isla (Ed.), *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, Óp. Cit., passim.

<sup>202</sup> Arturo De Castro Palacio. **Boletín Municipal de Estadística**, Vol. VI, número 57, Litografía Barranquilla, Barranquilla, diciembre 30 de 1938, passim.

encajaba con las condiciones socioeconómicas de una región y un país muy poco desarrollados, por lo cual no existían renglones económicos con un nivel que les permitiese cierta autonomía relativa y más estabilidad como para inducir una notoria diferenciación entre los empresarios. A nuestro parecer esta fue la causa más importante que indujo a la marcada diversificación económica del empresario localizado en Barranquilla. Y es también uno de los más importantes factores que explican la inestabilidad y estrechez del “sector” bancario que empezó a formarse en la cual las cuatro últimas décadas del siglo XIX. Por lo que estamos viendo, a esta matriz fundamental habría que agregarle la influencia de los conflictos político-militares y la desorganización nacional como causas relevantes para explicar la fragilidad del funcionamiento de las casas bancarias o financieras establecidas aquí. Pues bien, tales circunstancias se mantuvieron hasta principios de los años treinta, cuando las políticas reguladoras adelantadas por el gobierno central surtieron algún efecto y la acción de los capitalistas del interior del extranjero se expresó en sucursales o agencias bancarias de reconocido prestigio, lo que fue el principio de la posterior estabilización del sector bancario. En términos generales, estas eran las condiciones en las cuales se movieron los empresarios que incursionaron en el renglón financiero; cuyo origen, para el caso de Barranquilla, había sido el comercio. En un ambiente relativamente libre, era apenas normal que se impusieran las casas más fuertes en cuanto al manejo de capital, a prestigio y a relaciones; o en su defecto, que al amparo del Estado, algunos establecimientos sugieran y se mantuvieran por largo tiempo; o que, como sucedió con el Banco comercial de Barranquilla, sus proporciones modestas en comparación con los bancos privados nacionales e internacionales, no fueran óbice para ceder a las presiones de los más fuertes, ya que una inteligente política y el concentrar a una elite económica local, funcionaron como antídotos para preservar en un ambiente tan adverso.

Pero acerquemos otra vez a la historia de esta institución. El Banco comercial de Barranquilla concentró los capitales de sociedades o empresarios cuyas inversiones cubrían un amplio espectro. Como el resto de los bancos localizados en la ciudad, vio crecer sus negocios y ganancias por la estabilización y aumento de las exportaciones del café, especialmente en los períodos de bonanza, y en general por el aumento del comercio exterior. Su rentabilidad era alta en comparación con los otros bancos locales importantes. En 1921, por ejemplo, produjo una utilidad sobre capital de 19.8%, que superaba la del Banco Dugand (13.4%) y la del Crédito Mercantil (19.3%), aunque no manejaba el mayor volumen de capital<sup>203</sup>. Como recuerdan Meisel Roca y Posada Carbó, fue el único de los bancos fundados entre 1873 y 1925 que se mantuvo hasta los años

---

<sup>203</sup> Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó, “Bancos Banqueros en Barranquilla 1873 -. 1925”, Óp. Cit., pp. 106 – 108.

sesenta, pues fue liquidado en 1965<sup>204</sup>. En los años veinte, entre sus accionistas se contaban destacados empresarios de la élite económica. (Véase cuadro N.º. 8).

### CUADRO N.º. 8

#### ACCIONISTAS DEL BANCO COMERCIAL DE BARRANQUILLA EN 1924

NOMBRE	# DE ACCIONES
Tomas Surí Salcedo	1.376
Raúl Fuenmayor Arrázola	63
Clodomiro Salas B.	415
Carlos Daniel Roca	63
M. J. Alzamora	60
Alberto Hamburger	194
Alejandro A. Correa	9
Miguel Carrara	27
Samuel De Sola	84
Antonio Angulo	3
J. M. Santodomingo	12
Rafael Obregón	59
Fernando Pérez	3
Alberto Pumarejo	11
Diofante De La Peña Jr.	1
Pellegrino Puccini	267
Ernesto Cortissoz	288

**Fuente:** (28 de febrero de 1923 – 28 de junio de 1924) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N.º. 12, Registro N.º. 100 de 1924, A. M. C. C. de B., p. 293.

En el cuadro anterior, no están todos los accionistas del mencionado banco; faltan otros tan importantes como Joaquín Roca Niz quien fuera su gerente y, además, cumpliera una importante labor cívica.

En general, los propietarios del Banco Comercial de Barranquilla participaban en otras sociedades y en empresas comerciales, industriales, agropecuarias, de transporte y otras, diversificando al máximo sus inversiones. Aparte de lo anterior, la gran mayoría de ellos tenían una activa vida política en los partidos liberal y conservador y diversos credos religiosos. Esto no parecía ser un obstáculo para entablar relaciones en la sociedad bancaria; más bien tales relaciones e intereses comunes servían de paliativo contra los posibles enfrentamientos ocasionados por discrepancias ideológicas o políticas. Pero era lógico que este banco tuviera entre sus accionistas a socios de la más heterogénea condición, pues había sido legalizado como una sociedad anónima el 17 de diciembre de 1904 y comenzó a operar como tal el 16 de enero de 1905<sup>205</sup>. Es decir, su condición de

<sup>204</sup> *Ibíd.*

<sup>205</sup> Ver: *La Nación*, Separata, # 956, lunes 23 de julio de 1917, Hemeroteca de la Biblioteca Pública Departamental, Barranquilla, s. n. p.

sociedad anónima le facilitaba captar capitales mediante la colocación de acciones en el mercado.

Otra casa local destacada fue el Crédito Mercantil, dominada por miembros de la colonia judía que se había conformado en la ciudad con inmigrantes venidos de Curazao, Saint Tomas, Jamaica y Venezuela a finales del siglo XIX; todos ellos habían incursionado inicialmente en el comercio, y desde allí extendieron su actividad al renglón financiero, a la especulación monetaria y a otros campos. El Crédito Mercantil pertenecía la sociedad Comercial Cortissoz, Correa y cía, compuesta por familias emparentadas. Entre los socios, encontramos a: Enrique Alvarez Correa, Ernesto Cortissoz, Jacob Cortissoz, Esther Cortissoz de Senior, José Rodolfo Cortissoz<sup>206</sup>. En el año 1916 entró a formar parte de esta casa como socio colectivo Manuel Heilbron P<sup>207</sup>. algunos de estos socios participaban también simultáneamente en otras empresas bancarias como el Banco Comercial de Barranquilla, por ejemplo. El Crédito Mercantil se había formado en 1913 como una sociedad colectiva, pero empezó a operar en enero de 1914<sup>208</sup>. Durante toda su existencia fue gerenciado por el notable hombre de negocios Ernesto Cortissoz. Ta sociedad mantenía relaciones y negocios con Estados Unidos mediante la firma De Lima, Correa y Cortissoz, con sede en Nueva York, en Brigde Street. Había gozado de una consecución del gobierno para explorar salinas marítimas, que se le suspendió bajo el gobierno de Pedro Nel Ospina, luego de una demanda por su mal uso; tal parece que los problemas con la consecución originaron una crisis que colocó al banco en borde de la liquidación, la cual se produjo al fallecer trágicamente Ernesto Cortissoz en 1924 en un accidente aéreo. El Superintendente bancario de esa época comunicó que la liquidación marchaba muy lentamente debido a las “serias irregularidades” encontradas de tiempo atrás en las cuentas del banco<sup>209</sup>. La disolución fue protocolizada por los sobrevivientes de la entidad el 7 de julio de 1924 en la Notaria Segunda del Circuito de Barranquilla, mediante escritura N°. 1475; en ésta se anotaba que la sociedad había sido declarada disuelta “por la lamentable muerte del socio Ernesto Cortissoz”<sup>210</sup>.

Otra destacada institución financiera fue el Banco Dugand. Ya mencionamos que este banco había sido sucedido en 1917 a la Casa V. Dugand e Hijo, formada en Barranquilla en

---

<sup>206</sup> (21 de febrero de 1917 – 15 de abril de 1920) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Segundo de Barranquilla, N°. 1 bis, Registro N°. 7 de 1919, A. M. C. C. de B., p. 237.

<sup>207</sup> **La Nación**, Separata, # 956, lunes 23 de julio de 1917, Hemeroteca de la Biblioteca Pública Departamental, Barranquilla, s. n. p.

<sup>208</sup> (24 de enero a 29 de febrero de 1918), Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Protocolo N°. 285 del 23 de febrero de 1918, Archivo Histórico Departamental del Atlántico, Barranquilla, p. 279.

<sup>209</sup> Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó, “Bancos Banqueros en Barranquilla 1873 -. 1925”, Óp. Cit., pp. 105 – 106.

<sup>210</sup> (2 de julio de 1924 – 10 de junio de 1925), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 7, Registro N°. 148 del 7 de julio de 1924, A. M. C. C. de B., p. 4.



1905. La sociedad anónima Banco Dugand fue protocolizada mediante escritura pública N°. 622 ante la Notaria Segunda del Circuito de Barranquilla el 17 de mayo de 1917, por José Víctor Dugand (en su nombre y en el de la sociedad V. Dugand e Hijo), Gabriel A. Pinedo (en su nombre y en el de la sociedad Pinedo, Weeber y Co.), Antonio Vilan M., Joaquín Hernández y Carlos de Bedout<sup>211</sup>. Más adelante se unieron al banco otros accionistas. Sin embargo, el control de este siempre estuvo en manos de la familia Dugand. Al comenzar los años veinte de la institución bancaria era considerada como la más importante de la ciudad y ocupaba un cuarto lugar entre los bancos de la nación, con un capital pagado de \$200.000<sup>212</sup>. Tenía agencias y sucursales en casi todo el país; en Cartagena, ciénaga, Santa Marta, Riohacha, Honda, Magangué, Ocaña, Cúcuta, Bucaramanga, Medellín y Bogotá. Contaba con tres departamentos: el de comisiones, el de seguros (como representante de la Compañía Colombiana de Seguros), y el marítimo, mediante el cual representaba a la Compaigne Generale Trasatlantique. Desde 1921, la pujanza de los años anteriores desapareció y el banco enfrentó varios problemas económicos. Su rentabilidad cayó drásticamente. En 1920 había alcanzado una alta rentabilidad de 22.5% anual, que estaba muy por encima de la tasa de interés del 10% prevaleciente en la ciudad en aquella fecha; pero al año siguiente, la utilidad sobre el capital cayó al 13.4% muy próxima a la tasa de interés corriente de este año, que se movía entre el 10 y 12%; ya en 1924 las utilidades eran sólo 2.9% sobre su capital pagado, que había caído a \$1.521.000, la cual era muestra de sus dificultades sobre todo si tenemos en cuenta que la tasa de interés corriente estaba a la sazón en un 10%<sup>213</sup>. Simultáneamente, el banco cerró poco a poco sus agencias y sucursales en el resto del país; en 1923 sólo quedaba la sucursal de Bucaramanga. El departamento de comisiones también fue cerrado. A finales de 1924 el Banco de la República le había negado un crédito hasta por \$120.000 por no disponer de una cartera adecuada. Lo más probable es que el banco hubiera entrado en problemas como consecuencia de la crisis financiera que vivió el país de 1920 a 1921, de cuyos efectos nunca se recuperó; tales problemas afectaron tan profundamente sus negocios, hasta el punto de tener en cartera “el 25% del capital representado en acciones del mismo que no le era posible realizar [...]”<sup>214</sup>, en el clímax de la crisis. La sociedad anónima Banco Dugand fue disuelta y puesta en liquidación oficialmente el 6 de diciembre de 1926, ante el Notario Público Julio Insignares Vieco. Asumió las funciones de liquidador Alberto Pumarejo<sup>215</sup>. A la Sesión Extraordinaria de la

<sup>211</sup> **El Día**, Diario de la Tarde, # 239, martes 22 de marzo de 1917, Hemeroteca de la Biblioteca Pública Departamental, Barranquilla, p. 1. Ver también: **La Nación**, Separata, N°. 956, lunes 23 de julio de 1923.

<sup>212</sup> Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó, “Bancos Banqueros en Barranquilla 1873 -. 1925”, Óp. Cit., p. 101.

<sup>213</sup> Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó, “Bancos Banqueros en Barranquilla 1873 -. 1925”, Óp. Cit., pp. 102 - 105.

<sup>214</sup> *Ibíd.*

<sup>215</sup> (1 al 13 de de diciembre de 1926), Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 12, Protocolo N°. 2173 del 6 de diciembre de 1926, Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, s. n. p.

Asamblea General de Accionistas del 2 de diciembre de aquel año, en la que se convino la disolución y liquidación de la sociedad, asistieron los siguientes accionistas: Alejandro Puccini: (representando 500 acciones), Julio Montes (representando 149 acciones), Gabriel A. Traad Z. (representando 1.500 acciones), Luis H. Dugand (representando 2.500 acciones), W. T. Pieters (representando 430 acciones), Emile J. Fosier (representando 100 acciones), Urbano Vives P. (representando 40 acciones), Romualdo Lacorraza (representando 360 acciones), Paul Reisner (representando 180 acciones), y Antonio J. Angulo (representando 10 acciones)<sup>216</sup>.

La liquidación del banco no acabó con los demás negocios o sociedades en lo que participaba la familia Dugand. Los tres hermanos (José Víctor, José Lucas y Rafael) continuaron la senda económica iniciada por su padre Francisco Víctor Dugand a finales del siglo XIX. Este había llegado al país el 23 de abril de 1877 procedente de Francia<sup>217</sup>. Se estableció en Riohacha y a raíz de las relaciones de amistad que mantuvo con Antonio Cano integro la Sociedad Comercial Cano, Martínez y Dugand. Cuando se liquidó lo anterior, organizó otra de comercio independiente<sup>218</sup>. En Riohacha contrajo matrimonio con Reyes Gnecco Coronado, miembro de connotada familia riohachera. De la unión nacieron los hijos que prosiguieron el camino de los negocios. Atraído por el auge económico y portuario de Barranquilla, decidió trasladarse a comienzos del siglo XX para fundar con su vástago José Víctor la casa de comercio y finanzas V. Dugand e Hijo. La historia personal de Francisco Víctor Dugand es muy parecida a la de otros inmigrantes extranjeros que vinieron a Colombia a final del siglo XIX y a comienzos del siglo XX para vincularse a diversos negocios, especialmente comerciales, y que convirtieron a Barranquilla en su centro de operaciones debido a su rol de centro de comercio y de puerto fundamental para la entrada y salida de productos. Muchos de tales inmigrantes dejaron una descendencia que con el paso del tiempo los reemplazaría en la dirección de las empresas. Cabe repetir que dichos empresarios inmigrantes también provenían de otros lugares del país. En el caso de Francisco Víctor Dugand, su hijo más notable fue José Víctor, también conocido igual que su padre, como Víctor Dugand. Este nació el 21 de agosto de 1882 en Riohacha departamento del Magdalena. Obtuvo en 1897 el grado de bachiller en el Colegio Baralt de la Isla de Curazao. José Víctor fue un personaje muy activo, dedicándose en el curso de su vida no sólo a tareas económicas sino políticas, cívicas y hasta culturales. En 1910 surgió como uno de los fundadores y director de la compañía de Energía Eléctrica, que 17 años después adquirió la Compañía Colombiana de

---

<sup>216</sup> Doc. Cit., Protocolo N°. 2173 del 6 de diciembre de 1926, s. n. p.

<sup>217</sup> José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, (Alirio Bernal Ed.), Segunda Edición, Talleres Gráficos Recio & Smith, Barranquilla, 1946, s. n. p.

<sup>218</sup> Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, óp. Cit., pp. 248 - 249.

Electricidad. En 1913 dirigió la Compañía del Acueducto. En 1915 fue fundador y director de la Compañía de Vapores F. Pérez Rosa. En 1920 fue uno de los socios fundadores de Roncallo Hermanos & Cía, sociedad que dirigió años más tarde y hasta 1939. En 1923 aparece como vice presidente del primer Congreso de Banqueros reunido en la ciudad de Bogotá. En 1925 sale del país (en parte por la catástrofe del Banco Dugand) rumbo a San Francisco, California, donde reside hasta 1953 cuando regresa a Colombia. En esa ciudad norteamericana organizó la sociedad Colombia de California Corporation, dedicada al comercio entre Estados Unidos y nuestro país. De vuelta en Barranquilla fundó con otros socios la empresa comercial Agencias Generales Limitada y en 1943 participa en la fundación de la Unión Costantioquia, Limitada<sup>219</sup>. En 1906 hace parte del Club Barranquilla, del cual es Presidente en 1913 y socio honorario en 1946. En 1915 participó como socio fundador del Club A. B. C., del cual es presidente hasta éste cuando se fusiona con el Club Barranquilla. De 1913 a 1925 aparece como presidente de la Junta Directiva del Hospital de Caridad. En los años veinte ayudó a fundar el Country Club, del cual es socio honorario en 1946. Es también uno de los gestores de la Cámara de Comercio de Barranquilla, en la cual participa dos veces en su Junta Directiva, una vez como Vicepresidente. De 1907 a 1925 sirve como cónsul de Bélgica en Barranquilla y de agente consular de Francia, actividades por las cuales es nombrado Caballero de la Corona Belga y Officer d' Academie de Francia. En 1937 asistió a la Primera Convención Nacional Conservadora reunida en la capital de la República. En 1938 fue miembro de la Dirección Nacional del Partido Conservador. En 1940 fue elegido al Consejo de Barranquilla; en 1942 va a la asamblea departamental como diputado y en 1945 ocupa un Curul en la Cámara de Representantes en representación del Departamento del Atlántico. Es escogido, en 1914, por el gobierno del presidente López para asistir a la Conferencia Mundial Monetaria de Bretton Woods, USA, como uno de los tres delegados por Colombia<sup>220</sup>. Por lo visto, a José Víctor Dugand no le interesaron únicamente los negocios económicos, sino que tuvo la oportunidad de participar en múltiples eventos tanto del poder que le confirió el dinero como por su capacidad de liderazgo; fue un representante destacado de la élite económica y política de Barranquilla, que con su labor coordinadora influyó en el desarrollo socio-económico de la ciudad, aparte de hacerse sumamente rico. Como él, muchos otros empresarios expresaron el mismo perfil, aunque no exhibieran una hoja de vida tan exuberante; es decir, invirtieron en varias actividades simultáneamente, aunque el punto de arranque de la mayoría de ellos siempre fue el comercio; participaron en la política, básicamente en los dos partidos tradicionales; se divertieron en los clubes sociales; viajaron al exterior; educaron a sus hijos en Bogotá o en el extranjero; los más activos entre todos, participaron en las corporaciones públicas y en los gobiernos, intentaron

---

<sup>219</sup> José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, Segunda Edición, óp. Cit., s. n. p.

<sup>220</sup> *Ibíd.*

construir sucesiones familiares dentro de sus empresas, lo cual Barranquilla en fue muy común, especialmente en las sociedades formadas por inmigrantes extranjeros<sup>221</sup> a finales del siglo anterior y a comienzos del actual; en fin, ayudaron a transformar la fisionomía de Barranquilla mediante la inversión de obras funcionales y suntuarias, tales como modernos edificios y hermosas casas de habitación; dirigieron empresas mediante las cuales se construyeron barrios enteros, utilizando la capacidad de los ingenieros y arquitectos nacionales y extranjeros, y el esfuerzo de muchísimos trabajadores.

**3.3.3. Otras sociedades en el renglón de los servicios.** Pasemos ahora a dar un rápido vistazo a otras empresas de servicios en donde intervinieron decisivamente los empresarios. Comencemos con la sociedad Hotel El Prado, compuesta por inversionistas nativos y del exterior. Pero antes hagamos algunas precisiones en torno al papel de los individuos destacados, válidas para todo cuanto analizamos este trabajo. Independientemente de los juicios morales, políticos o económicos que expresemos sobre las personalidades destacadas es indudable que han cumplido un importante papel social como organizadores, orientadores o coordinadores del progreso y, en últimas, del desarrollo. Los “iniciadores” son fundamentales para inducir o promover el cambio. En el caso de Barranquilla, se contó desde el siglo XIX con una buena cantidad de iniciadores, especialmente empresarios, venidos del exterior, de otros lugares de Colombia o de la misma región. Estos individuos emplearon su capacidad empresarial o iniciativa de acciones económicas, políticas y sociales que le dieron forma a la Barranquilla comercial, portuaria e industrial. Muchos de ellos vinieron a establecerse aquí con una experiencia en cuestiones negocios acumulada en otros sitios; otros se formaron totalmente acá, pero todos aprendieron a conocer el terreno sobre el cual trabajaban y a enfrentar obstáculos, de cuya superación devino el progreso. Es indudable que su tarea empresarial y de gestión no se hubiera cumplido, o no habría despegado, de no contar con el apoyo de las masas, es decir, con el cúmulo de trabajadores que estuvieron bajo su dirección<sup>222</sup>. En el

---

<sup>221</sup> En Barranquilla, los cruses familiares están en la base de sociedades más solidas. En la documentación estudiada se capta con claridad este aspecto, sobre todo para el caso de los inmigrantes del exterior. Es también fundamental el papel que juega la familia en la composición de las sociedades, aunque no se trate estrictamente de empresas patrimoniales. Las familias dominantes en una empresa solían dar identidad a sus sociedades ante el público, como sucedió con los Dugand, los Obregón, los Santodomingo y otras. En algo debieron contribuir a la estabilidad de esas sociedades.

Si bien no podemos decir que las relaciones entre familias fueron tan importantes como en otros lugares del país (por ejemplo, Antioquia: Véase al respecto, Manuel Restrepo Yusti, “Comerciantes y Banqueros: El Origen de la Industria Antioqueña”, En: Boletín Cultural y Bibliográfico, N° 17, Banco de la República, Bogotá 1988, p. 31; también Roger Brew, *El Desarrollo Económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*, Banco de la República, Bogotá, 1977, passim), debemos concluir que en Barranquilla en algunas sociedades tal hecho fue decisivo, y en general, influyo en la configuración y mantenimiento de sociedades desde finales del siglo XIX y durante el periodo que estudiamos en el siglo XX.

<sup>222</sup> Un gran vacío en la historiografía sobre Barranquilla reside en la falta de estudios acerca de sus trabajadores, en los cuales se destaque su papel en la construcción de la ciudad. Desde luego que hay investigaciones del tema, pero desde otra perspectiva. En tal sentido cabe mencionar el trabajo pionero de Mauricio Archila Niera, *Barranquilla y el Río: Una Historia Social de sus Trabajadores*, Cinep, Bogotá,

empresariado por sí solo habría hecho muy poco. Por otro lado, su acción está inserta en el conjunto de circunstancias que facilitaron o dificultaron la transformación de la ciudad que, como estamos viendo, son de índole local, regional, nacional e internacional. Desde este punto de vista, su tarea era necesaria y encajaba dentro de los requerimientos del país y de la urbe sobre todo en materia de desarrollo económico. No fueron, entonces, predestinados, ni tampoco hombres o mujeres que actuaron al margen de las posibilidades ofrecidas por el contexto social. Y tendríamos que preguntarnos si su presencia era fundamental en la generación de los cambios que vivió la ciudad hasta 1945. Pensando bien las cosas habría que convenir en que sí eran fundamentales, que sin su trabajo individual y colectivo resultaba imposible efectuar las tareas que reclamaba el momento. Su capacidad organizadora, sus capitales, el conocimiento de los negocios, el contacto internacional que les permitió estar al tanto de los adelantos técnicos y científicos en diversos campos, fueron aspectos esenciales en el cumplimiento de la labor de dirigentes que le correspondió dentro de la historia barranquillera. Sin ellos Barranquilla tal vez hubiera seguido inmersa en la pesada modorra que arrastró durante la época colonial. En consecuencia, saquemos en limpio que al empresariado se debe, en parte, el progreso de la ciudad, lo cual representó igualmente su propio crecimiento como empresas. Desde la perspectiva anteriormente planteada, se justifica plenamente no sólo el estudio de los individuos y grupos que invirtieron en diversos proyectos, sino, como pide Ann Twinam para el caso de Medellín, también el estudio

[...] de sus familias, de las conexiones entre las familias y de la infraestructura de esta élite como sus asociaciones para el negocio y para el placer, su nivel de vida, que incluía sus residencias, sus posesiones de lujo, la manera de educar a sus hijos, y las ocupaciones a que éstos aspiraban. El papel de esta élite en la vida política del municipio, del departamento, y aun en la nación, también amerita la labor del historiador<sup>223</sup>.

Luego de esta digresión, volvamos a la sociedad Hotel El Prado. Esta se fundó para conseguir el mejor hotel de los años veinte y de las décadas siguientes, con el propósito de servir de alojamiento sobre todo a los hombres de negocios que muy a menudo visitaban la ciudad. La Compañía Hotel El Prado fue protocolizada ante el Notario Público Primero, Julio Insignares Vieco, mediante escritura N<sup>o</sup>. 1271 presentada el 8 de julio de 1927, por Gregorio Obregón, comerciante; Roberto H. Parrish y Manuel J. De la Rosa, en representación de la Compañía Urbanizadora de El Prado; Aurelio consuegra, en representación de Atilio A. Correa, comerciante; Hermann Wolff, en representación de Andrés Obregón A., comerciante; **Hernando Pérez M.**, en representación de Isabel A. de Obregón, viuda, sin profesión definida y vecina de Barcelona, España; de Evaristo Obregón A., comerciante y a la sazón vecino de París, de Pedro M. Obregón, comerciante y vecino

1987.

<sup>223</sup> Ann Twinam, “Comercio y Comerciantes de Antioquia”, En: *Memoria del Simposio Los Estudios Regionales en Colombia: el Caso de Antioquia*, F. A. E. S., Medellín, 1982, p. 132.

de Barcelona, y de la señora Madona Andrea de Obregón, viuda, sin profesión definida y vecindada en Barcelona<sup>224</sup>. La sociedad se organizó no sólo para explotar el negocio de Hotel sino de otros afines como restaurantes, cantinas, billares y demás juegos permitidos; también, barbería y baños. Comenzó con un capital de \$300.000 “oro americano de los Estados Unidos de América” (sic), dividido en 3.000 de \$100 cada acción. Para el primer período de la Junta Directiva, Juan Obregón ejerció el cargo de Gerente Principal, en tanto que Enrique De la Rosa era el primer suplente y Aurelio Consuegra, el segundo suplente. Los cargos de la Junta Directiva se distribuyeron así: Roberto H, Parrish, Presidente; Edwards Hughes, Secretario; Karl C. Parrish, Primer Vocal; Atilio A. Correa, Segundo Vocal; y Claudio Martín, Tercer Vocal. El revisor era **Fernando** Pérez M., con la suplencia de Hermann Wolff<sup>225</sup>. El capital fue aumentando a \$500.000 oro americano en febrero de 1929. La mayor parte de las acciones pertenecían a la familia Obregón (más de 1.800), en tanto que otro buen número (750) eran controladas por los hermanos Parrish<sup>226</sup> y sus asociados, entre los cuales se encontraban los miembros de la familia Manotas.

Estudiemos un poco el caso de la familia Obregón. Como dice Miguel Goenaga en sus tantas veces citado libro, los Noguera, los Vengoechea, los Díaz Granados, los Dávila, los Salcedo González y los Obregón vinieron de Santa Marta, sobre todo a partir de los años setenta del siglo XIX. Evaristo Obregón, importante comerciante de Santa Marta, se estableció en Barranquilla a comienzos de 1860, atraído por la pujanza portuaria y comercial de la urbe. Dueño de una importante casa de comercio, rápidamente logró destacada posición en los negocios y en la vida del puerto. En 1887 aparecía como Presidente de la Junta Directiva del Banco de Barranquilla, el antecesor Banco Comercial de Barranquilla. Obregón invirtió también en negocios agropecuarios y en el transporte fluvial por el río Magdalena, según vimos en el capítulo anterior. A comienzos del siglo XX era uno de los promotores de la Empresa de Energía Eléctrica de Barranquilla y de la Fábrica de Tejidos Obregón, la más importante de la Costa Atlántica a la sazón. Evaristo se casó con la dama samaria Isabel Arjona, unión de la cual nacieron Carlos, Evaristo, Andrés, Gregorio, Rafael, Mauricio, José maría, Pedro y Lola Obregón, esta última fallecida a temprana edad. Don Evaristo murió en París, pero fue enterrado en Barranquilla en un lujoso mausoleo del Cementerio Universal, camposanto donde enterraban a los económicamente pudientes a principios del siglo XX en la ciudad<sup>227</sup>. Sus hijos le siguieron

---

<sup>224</sup> (Abril 1926 – diciembre 1927), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 7, Registro N°. 73 del 8 de julio de 1927, A. M. C. C. de B., p. 296.

<sup>225</sup> Doc. Cit., Registro N°. 73 del 8 de julio de 1927.

<sup>226</sup> (7 al 28 de febrero de 1929) Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 12, Protocolo N°. 513 del 28 de febrero de 1929. Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, s. n. p.

<sup>227</sup> Véase: Samuel Otero Guzmán, *Cien Costeños Meritorios*, Tomo II, Imprenta Departamental, Cartagena, 1925, pp. 31 – 33.

los pasos, luego de su fallecimiento, al heredar el patrimonio de varios negocios, especialmente el de la Fábrica de Tejidos Obregón; obtuvieron, pues, una solvente posición económica que supieron mantener y ampliar. Evaristo Obregón fue un comerciante de larga y corta distancia ubicado en la élite del sector comercial, desde la cual influyó en la vida económica, política y social de la urbe; como los demás comerciantes de la localidad (y de otras partes del país, caso Medellín<sup>228</sup>, por ejemplo) mostró una fuerte tendencia a invertir en diversas empresas y a transmitir sus actitudes y conocimientos a sus hijos. Estos dirigieron los negocios al desaparecer su padre, pero desde mucho antes habían sido involucrados en los mismos. Como ya mencionamos, fueron los hijos de Evaristo y otros familiares de los principales los principales inversionistas en la construcción del Hotel El Prado.

En la compañía Hotel El Prado, se involucraron otros importantes hombres de negocios, como los gestores de la compañía Urbanizadora de El Prado, cuya aparición es anterior a la del hotel. Esta sociedad comercial anónima fue fundada en 1920 por Karl C. Parrish, ingeniero; Manuel J. De la Rosa, comerciante; Eduardo De la Espriella, comerciante, quien representaba a James Harvey, residente en Iowa, Estados Unidos de América; y otros<sup>229</sup>. La sociedad tenía por objeto la compra, venta y urbanización de terrenos y “toda clase de operaciones relacionadas con los negocios de urbanización y construcción”. Su capital inicial fue de “\$3.000 oro americano amonedado”, representando a 3.000 acciones de \$100 oro americano amonedado cada acción. Su duración se estableció en 50 años. Al comenzar operaciones eran sus agentes Karl C. Parrish y Enrique A. De la Rosa<sup>230</sup>.

Página 147. HOTEL EL PRADO

---

<sup>228</sup> Véase a este respecto los comentarios de Ann Twinam, con relación a Medellín; “Comercio y Comerciantes en Antioquia”, óp. Cit., p. 125.

<sup>229</sup> (Julio 1918 – marzo 1921), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Tercero de Barranquilla, N°. 2, Registro N°. 23 de marzo de 1920, A. M. C. C. de B., p. 157.

<sup>230</sup> Doc. Cit.

Particularmente notable en Barranquilla había sido la actividad de Karl C. Parrish, un norteamericano que se movió por varios lugares del país en busca de fortuna. Este llegó a Colombia en 1904, muy interesado en la explotación minera, sobre todo de oro. Algún tiempo después, fundó al sur departamento de Bolívar la Champane Mine, apoyados en los fondos de capitalistas de Chicago<sup>231</sup>. Parrish fue atraído por la importancia de Barranquilla como centro portuario y comercial, y por eso establece aquí su residencia y base de operaciones. Proyectó sus inversiones a nivel nacional: en la exploración y explotación de minas en Antioquia, Bolívar y Chocó; en finca raíz, en Cali, Bogotá y Medellín; en servicios públicos, en Magangué, el Banco y Calamar<sup>232</sup>. Junto con su hermano Robert, fue uno de los principales accionistas de la Cervecería del Magdalena durante cierto tiempo. En Barranquilla, los hermanos diversificaron sus inversiones en empresas conexas con el negocio de construcción, como una fábrica de ladrillos a aserradero. Al terminar los años veinte dominaban la compañía de maderas la Industria, a través de las acciones que controlaban en la Compañía urbanizadora Bellavista y la Parrish Investment Co. La Industria, fundada por la familia Salcedo Ramón en el siglo XIX, se había convertido en la más importante empresa de su tipo en la Costa y una de las más destacadas del país en los años veinte. Producía madera para construcción, para fabricar cajas y muebles y para otros usos. Aparte de Barranquilla, su mercado abarcaba la Costa y la mayoría de los pueblos ribereños hasta Girardot. Entre sus principales compradores estaba la Tropical Oil Company<sup>233</sup>.

La Compañía Urbanizadora El Prado tuvo como propósito prioritario la construcción de un barrio para gente adinerada en las afueras de la ciudad, que llevaría por nombre El Prado. Tal parece que el plano general de esta moderna urbanización lo elaboró el ingeniero de paisajes, al servicio de la Compañía Parrish, Ray F. Weirick, luego de un viaje por estudio en California, Los Angeles y Cuba. Los bulevares, avenidas y calles fueron construidos siguiendo los últimos adelantos de la ingeniería; sus calles principales recibieron pavimento en asfalto<sup>234</sup>. En realidad, muchas de las viviendas se construyeron por los propietarios de terrenos que habían comprado previamente a la Urbanizadora El Prado, inclusive a crédito. Parrish y sus asociados, al igual que otras sociedades urbanizadoras, ayudaron a generalizar la comercialización del suelo, puesto a la venta para construir viviendas y otras edificaciones. Una propaganda de la Compañía Urbanizadora en 1921, mencionaba lo siguiente:

---

<sup>231</sup> Eduardo Posada Carbó, “Karl Parrish: Un Empresario Colombiano en los Años 20”, En: **Boletín Cultural y Bibliográfico**, N.º. 8, Banco de la República, 1986, pp. 4 -5.

<sup>232</sup> *Ibíd.*

<sup>233</sup> Eduardo Posada Carbó, “Karl Parrish...”, *óp. Cit.*, pp. 6 – 10.

<sup>234</sup> *Ibíd.*



El Prado. Parque de residencias. Barrio moderno, sano y pintoresco. Sus parques, paseos, bulevares, avenidas y calles son lo más hermoso, que en su género se ha proyectado hasta el presente en Colombia.

La Compañía Urbanizadora de El Prado de Barranquilla, ofrece facilidades para adquirir lotes y construir residencias en el área de esta urbanización. Oportunidad excepcional de hacerse fácilmente a casa propia, de buen gusto, con todas las comodidades apetecibles<sup>235</sup>.

La frase “todas las comodidades apetecibles”, involucraba un buen servicio de agua y de luz, que la Compañía sólo podía garantizar de manera irregular y poco moderna debido a las dificultades infraestructurales de la ciudad. Parece ser que los Parrish y otros constructores privados impulsaron la solución a la deficiencia de los servicios públicos, muy motivados por razones de tipo económico, pues esto beneficiaba grandemente sus negocios. Aprovechando las estupendas relaciones con el mundo financiero norteamericano, Karl C. Parrish ayudo a negociar el empréstito que en 1925 el municipio contrató con la Compañía Financiera Central Trust Co., de Illinois, USA, por la suma de US\$5.000.000. El dinero se empleó en la modernización del acueducto, la remodelación del Mercado Público y la pavimentación de las calles. Se crearon las Empresas Públicas Municipales, bajo la administración de una Junta Autónoma, un ente independizado del Concejo Municipal, lo cual trajo consigo más de un conflicto por los deseos de controlar la plata del préstamo por parte de varios concejales. Las disputas entre Parrish y sus asociados y otros miembros de los grupos dirigentes por el control de los fondos, fueron continuas. Ciertos políticos intentaron organizar otro contrato para financiar las obras de la Foundation Company, pero fracasaron, en gran medida por las alianzas que supieron establecer Parrish y sus socios. Apoyados por sectores **del partido liberal** y conservador, los Parrish controlaron al fin la situación en las Empresas Públicas, aunque los enfrentamientos y las amenazas nunca faltaron.

Para garantizar la recolección de la deuda, se colocó al frente de las Empresas Públicas Municipales al estadounidense Samuel Hollopeter, un hombre e temperamento fuerte que manejó la nueva entidad con eficiencia. Hollopeter fue blanco de amenazas proferidas por algunos concejales, lo que le obligó a trasladarse a su oficina armado con revolver, y a vivir durante algún tiempo bajo severas medidas de seguridad en una habitación del Hotel El Prado. Esta representante de la Central Trust Co., ocuparía el cargo durante 20 años, al cabo de los cuales la ciudad experimentaría drásticos y favorables cambios en su infraestructura de servicios.

No está de más decir que la firma de ingenieros Parrish y Cía. Llevaría a cabo las obras de acueducto, del alcantarillado sanitario, de la pavimentación de las calles, de la

---

<sup>235</sup> Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, óp. Cit., pp. 194 – 195.

reconstrucción del Mercado Público y del nuevo pabellón de carnes. En 1929 se inauguró el nuevo acueducto; en 1928 había sido reconstruido el Mercado Público y construido el pabellón de carnes, y en 1930 comenzaba la pavimentación en concreto de las calles de la ciudad<sup>236</sup>.

Por sus relaciones internacionales, por la habilidad de manejar los negocios y para rodearse y conectarse con personas y grupos influyentes, por la manera como, en general, los colombianos mirábamos a los extranjeros a principios de siglo XX (casi siempre acogiéndolos, como sucedió en Barranquilla), los Parrish estuvieron al frente, junto con sus asociados, de obras fundamentales para el progreso de la ciudad, como las ya mencionadas y también otras tan definidas como los trabajos de educación de Bocas de Ceniza, el Terminal Marítimo y Fluvial y las Carreteras a Puerto Colombia y Cartagena. Karl C. Parrish y sus socios dirigieron, además, la construcción de los barrios ciudad Jardín, Nuevo Horizonte, La Florida, El Granadillo y Bellavista<sup>237</sup>.

La gran actividad de los Parrish en Barranquilla queda demostrada con lo expuesto anteriormente. Sobre todo 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 y 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.

Podría decirse que los Parrish se hicieron verdaderamente ricos en Barranquilla. Aparte de las acciones que poseían en las sociedades vistas con antelación, los hermanos participaban en la Sociedad Importadora de Automóviles, fundada en 1926 para importar y distribuir automóviles y sus accesorios, para comprar y vender dichas mercancías y participar en todas las operaciones lícitas de comercio relacionadas con estos ramos. El capital inicial era de \$ 150.000 pesos oro americano y su duración se había fijado en 50 años. Entre los socios de esta sociedad civil anónima, aparte de Karl y Robert, encontramos a Marco T. Mendoza Amarís, Miguel Samper, Rudecindo Echavarría, Rodolfo Eckardt, Gonzalo Conde, Armando De Castro y Adolfo Held Soto, que ocupaban diversos campos en la Junta Directiva<sup>238</sup>. En 1929 los Parrish eran dueños de la Parrish Investment

---

<sup>236</sup> Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, óp. Cit., p. 111 y ss.; del mismo autor véase: “Karl Parrish: Un Empresario...” óp. Cit., pp. 4 – 5 y 6 – 10; también, “Deuda Externa, Servicios Públicos y Modernismo: Barranquilla, (Colombia) 1900 – 1950,” óp. Cit., pp. 64 a 78.

<sup>237</sup> Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, óp. Cit., p. 111 y ss.

<sup>238</sup> (Abril 1926 – diciembre 1927), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 7, Registro N°. 30 del 23 de abril de 1926, A. M. C. C. de B., p. 110.

Company, sociedad anónima que tenía por objeto la compra y venta de acciones de otras sociedades, la compra y venta de bienes muebles e inmuebles, de negocios comerciales, el préstamo, la representación de firmas extranjeras y nacionales y cualquier otra clase de operación comercial conectada con los negocios anteriores. El capital de la sociedad era de “250.000 dólares oro americano de los Estados Unidos de América”, como se expresa en el documento notarial. Aparecían como socios fundadores los Parrish y Marco T. Mendoza Amarís<sup>239</sup>. También al finalizar los años veinte (1929), los hermanos construían la Compañía Parrish de Maquinarias y Equipos, que tenía por objeto la compra y venta de maquinarias y equipos, la construcción de fábricas y plantas de diversos tipos y la administración de las mismas, así como la compra y venta de acciones de otras compañías. El capital de la sociedad era de \$50.000 oro americano, representado en 500 acciones de 100 dólares cada una; 300 de estas acciones pertenecían a Karl y Robert; 150 a Harry M. Gilbert y 50 a Gonzalo Conde G<sup>240</sup>. Queda, entonces, suficientemente aclarado el rol de los negociantes que cumplieron los Parrish en Barranquilla y la manera como sortearon las dificultades para ejercer su función directriz y organizadora en la transformación de la ciudad, junto a otros dirigentes económicos y políticos.

Veamos ahora la historia de otra importante empresa de servicios, la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos –SCADTA-, fruto del interés y del esfuerzo de empresarios nacionales y extranjeros. La SCADTA fue fundada el 5 de diciembre de 1919 por Alberto Tietjen, Ernesto Cortissoz, Rafael María Palacio, Cristóbal J. Restrepo Jr., Stuart Hossie, Werner Kaemerer, Jacobo A. Correa y Arístides Noguera. El objeto de la nueva sociedad comercial anónima sería la explotación del ramo de transportes aéreos mediante hidroaviones u otros aparatos apropiados para la navegación aérea de pasajeros, equipajes, correspondencia, etc.

La duración legal se estipuló en 50 años. Su primera Junta Directiva fue: Principales: Alberto Tietjen, Ernesto Cortissoz, Stuart Hossie y Arístides Noguera; Suplentes: Rafael María Palacio, Jacobo A. Correa, Werner Kaemerer y Cristóbal J. Restrepo Jr. El gerente hasta el 1 de febrero de 1920 cuando finaliza el primer período, sería Alberto Tietjen<sup>241</sup>. El capital inicial fue de \$800 oro legal, pero el 16 de diciembre del mismo año se elevó legalmente a la suma de \$100.000 oro legal, representando en 1.000 acciones nominales de \$100 oro cada una, ante el Notario Segundo Julio Cesar Roca<sup>242</sup>. En 1921 el capital

---

<sup>239</sup> (Junio 1929), Libro de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo I, Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, s. n. p.

<sup>240</sup> Junio 1929), Libro de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 9, Protocolo N°. 1432 del 5 de junio de 1929. Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, s. n. p.

<sup>241</sup> (Julio 1918 – marzo 1921), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Tercero de Barranquilla, N°. 2, Registro N°. 37 del 9 de diciembre de 1919, A. M. C. C. de B., p. 119.

<sup>242</sup> Doc. Cit., Registro N°. 39 del 18 de diciembre de 1919, p. 13.

había sido elevado a \$200.000 oro legal. Ernesto Cortissoz era el presidente de la sociedad, en tanto que Alberto Tietjen ocupaba el cargo de Director Comercial; entre los vocales estaban Rafael María Palacio y Peter Von Bauer<sup>243</sup>. En 1925 Carlos Daniel Roca reemplazaba a Ernesto Cortissoz en la Presidencia de la Sociedad, a raíz de su trágico fallecimiento el año anterior; como Vicepresidente aparecía Francisco Carbonell W.; el Director Delegado era Peter Von Bauer; el Director Técnico, Fritz Hammer (con la suplencia de Wilhelm Schnurbush); el Director Comercial, Alberto Tietjen, y el Revisor Richard Schrader<sup>244</sup>. En 1927, los Estatutos de la Empresa se reformaron, ampliando el campo de la explotación al transporte marítimo, fluvial o terrestre de pasajeros, equipajes, correo, encomiendas, valores, cargas, etc. Y además, a todas las aplicaciones científicas de la aeronáutica, como exploraciones, levantamientos de planos y mapas mediante la aerofotografía y la aerofotogrametría. En la presidencia continuaba Carlos Daniel Roca, en tanto que Peter Von Bauer era Vicepresidente y Director, Alberto Tietjen hacia de Gerente y Wilhelm Schnurbush, de Subgerente; entre los vocales se encontraban J. M. Blanco Núñez, Pedro M. Carreño, Francisco Carbonell, Manuel M. Escolar, Alejandro Echeverría, Fritz Hammer, Alberto Osorio y Alvaro Uribe<sup>245</sup>.

Pagina. 153 HIDROAVIACION DE LA SCADTA AL EMPRENDER VIAJE DESDE BARRANQUILLA.

---

<sup>243</sup> (Agosto 1920 – mayo 1922), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 10, Registro N°. 37 del 12 de agosto de 1921, A. M. C. C. de B., p. 153.

<sup>244</sup> (Julio 1924 – junio 1925), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, Registro N°. 14 del 11 de marzo de 1925, A. M. C. C. de B., p. 72.

<sup>245</sup> (Abril 1926 – diciembre 1927), Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Primero de Barranquilla, N°. 7, Registro N°. 35 del 26 de marzo de 1927, A. M. C. C. de B., p. 256.

La SCADTA despegó en aquellos años veinte plagados de iniciativas empresariales, cuando la ciudad gozaba de un auge en los negocios y transformaba rápidamente su textura física y social.

Los observadores de la época plasmaban sus impresiones rebosantes de optimismo y de gratitud hacia el puerto que les abría los brazos sin ningún perjuicio. Tal fue el caso de Herbert Boy, Coronel del Ejército Alemán traído por Helmut Von Khron a pilotar aviones de la SCADTA. Boy fue un personaje que participó en la guerra de nuestro país con el Perú, adiestrando pilotos; sus memorias se recogieron en el libro *Una Historia Con Alas*, escrito por Eduardo Caballero<sup>246</sup>. Pues bien, este observador describía el ambiente de Barranquilla en 1924 de la siguiente manera:

(La ciudad) [...] tenía la ambientación de convertirse no sólo en el primer puerto fluvial sino también en primer puerto marítimo. Familias de Santa Marta [...]; de Cartagena [...]; de los riscos de Santander y Antioquia [...], venían a establecerse en Barranquilla que crecía como espuma. Nadie en aquella tierra enrojecida por el sol azotada por el viento se sentía un extranjero. Hubiera llegado la víspera, como me acontecía a mí, o estuviera de tiempo atrás entroncado y vinculado a las principales familias del puerto, al alemán se le consideraba barranquillero. Queríamos a la ciudad como si fuera nuestra y había un constante estímulo que nos empujaba a superar la belleza y riqueza de las otras. Comenzaba decirse entonces que Cartagena era el barrio histórico de Barranquilla. Orgullosos de sus murallas, sus castillos, sus iglesias y sus torreones, y desdeñosos del ímpetu progresista de Barranquilla, los cartageneros replicaban que este puerto era el barrio comercial de Cartagena.

No había semana sin fiestas, inauguraciones, recepciones, carnavales, asambleas para formar nuevas empresas. Todos los proyectos por descabellados que fueren, como el de la SCADTA, que aspiraba a convertir a Barranquilla en el primer centro de aviación comercial de toda América, o el de quienes pensaban abrir Bocas de Ceniza al tráfico de los grandes trasatlánticos, o el de los que planeaban la construcción de un hotel formidable para recibir a los turistas y a los viajeros que tendrían que llegar algún día: todos los proyectos, repito, se discutían no sólo en el club entre los caballeros, sino en las calles del puerto y en las tabernas frecuentes por los bogas del río y las vendedoras de pescado<sup>247</sup>.

---

<sup>246</sup> Alfredo De la Espriella, *Aereocincuentenario 1919 – 1969*, Tipografía Dovel (Trabajo Editorial: Editora de la Costa), Barranquilla, diciembre de 1969, s. n. p.

<sup>247</sup> Citado por Gustavo Bell Lemus, “Barranquilla 1920 - 1930”, óp. Cit., p. 16.

A poco de finalizar los años veinte, la SCADTA había regularizado sus vuelos conectando a la Costa con el interior. En sus avisos de propaganda se pregonaba la economía de por lo menos diez días de transporte entre Barranquilla y el interior que ofrecía el servicio aéreo. En 1928 la empresa disponía de una Oficina Central y Puerto Aéreo en Barranquilla y Agencias en las principales ciudades del interior y exterior<sup>248</sup>. Sus hidroaviones eran presentados como especialmente contruidos para las condiciones atmosféricas de Colombia; volaban en las “líneas aéreas” establecidas en la Costa Atlántica y en los ríos Magdalena y Cauca. La SCADTA ofrecía su Servicio Postal Aéreo en las más importantes ciudades de la República. Podemos decir que esta sociedad inauguró las principales rutas transitadas en el país hasta 1945, y que estableció también rutas internacionales con los países más cercanos. En los años treinta la empresa ya mantenía itinerarios combinados con la Pan American Air Ways para Centro, Sur América y las Antillas<sup>249</sup>. En un principio, se sirvió de los aeroplanos e hidroplanos Fokker, que introducía la firma comercial Gieseken y Cía., la cual servía de agencia en Colombia a la casa productora de aquellos aparatos<sup>250</sup>. La sociedad, formada con capitales nacionales y alemanes, contó siempre con la dirección técnica de ingenieros alemanes y sus mejores pilotos eran oriundos de Alemania. En 1939 terminó la historia de la SCADTA debido a las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial. El gobierno de Eduardo Santos se unió a los Estados Unidos en su lucha contra Alemania y sus aliados. Esto ocasionó que los alemanes residenciados en el país sufrieran la aplicación de la lista negra. En aquel año, la SCADTA se fundió con la SACO, de donde surgió Aerovías Nacionales de Colombia –Avianca-, empresa que tenía sus acciones distribuidas entre el gobierno (40%), accionistas nacionales (20%) y persona extranjeras, compañías de afuera y nacionalizadas (40%). El 28 de octubre de 1939 se reunieron en Medellín las comisiones negociadoras de la SCADTA y de la SACO para oficializar el surgimiento de la nueva compañía. Representando a la primera estaban: Peter Von Bauer, George L. Rihl, Alberto Tietjen, David E. Grau y Carlos Daniel Roca; por la Segunda, Joaquín Cano, Pedro Vásquez Uribe y León Cruz Santos. Se enterraba así definitivamente a la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, importante empresa que ayudó a convertir a Barranquilla en pionera del transporte aéreo en Colombia, Centro y Sur América<sup>251</sup>.

---

<sup>248</sup> Enrique Rasch Isla (Ed.), *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, óp. Cit., p. 216.

<sup>249</sup> Antonio Luis Carbonell, *Anuario Comercial Pro-Barranquilla*, óp. Cit., p. 120; véase también: Silvia Galvis y Alberto Donadío, *Colombia Nazi, 1939 – 1945*. Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, 1985, p. 165 y ss.

<sup>250</sup> Eduardo López (Ed.), *Almanaque de los Hechos Colombianos*, óp. Cit., p. 123.

<sup>251</sup> Véase: Alfredo De la Espriella, *Aereocincuentenario*, óp. Cit., passim; también: José Ramón Vergara y Bernardo Baena, Barranquilla, su pasado y su presente, Segunda Edición, óp. Cit., pp. 204 – 205; además: Arturo De Castro Palacio, *Ciudades Colombianas del Caribe: Santa Marta, Cartagena y Barranquilla*, Litografía Barranquilla, Barranquilla, 1942, pp. 156 – 157; David Bushnell, *Eduardo Santos y la Política del Buen Vecino*, El Ancora Editores, Bogotá, 1984, pp. 66 y 22.

### 3.4. LA INMIGRACION DE BARRANQUILLA DURANTE EL SIGLO XX

Muchas otras empresas de servicios tenían su sede en Barranquilla, y las integraban capitalistas y trabajadores nacionales y extranjeros descendientes de inmigrantes que vinieron del exterior o de otros sitios de la república. La ciudad mantuvo sus puertas abiertas durante el siglo XX a todos los empresarios que quisieron convertirla en su centro de operaciones, o que desearon ampliar su radio de acción. La gran mayoría de ellos se asimilaron a la vida citadina, colombianizándose. El ambiente de Barranquilla facilitó el desarrollo de medidas gubernamentales destinadas a atraer inmigrantes del exterior con cierta especialización; éstas empezaron a aplicarse desde el siglo anterior. Los inmigrantes del extranjero tuvieron, como se recordará, muchas facilidades para acercarse al país, aunque las dificultades socioeconómicas y político-militares que atravesó Colombia sobre todo el siglo anterior, eliminaron la posibilidad de una inmigración tan numerosa como la otros países de América Latina, caso Argentina, por ejemplo. En la mayor parte del territorio nacional no había servido de mucho otorgar tierra a los inmigrantes capacitados, en condiciones muy ventajosas, ni que para nacionalizarse sólo bastaran dos años de residencia en el país, ni que se decretara algo así como una tolerancia de cultos. Sin embargo, en algunas regiones de Colombia sí hubo inmigración extranjera, aunque siempre en pequeña escala, desde el siglo XIX. La gran mayoría de los inmigrantes se dedicó al comercio. Muchos vivieron de sus habilidades técnicas, como sucedió en Barranquilla con los técnicos y pilotos empleados en la navegación fluvial o en los astilleros; otros desempeñaron funciones importantes al poseer capitales para hacer negocios. Más o menos la mitad de estos inmigrantes se habían establecido en Panamá, y los demás se encontraban en sitios como Bogotá, en las minas cercanas a Honda y en los puertos de la Costa Atlántica, especialmente. La importancia de los inmigrantes extranjeros desde el siglo pasado fue muy grande en su relación con su número, debido a las condiciones de un territorio carente de técnicas avanzadas, donde la pobreza era lo común y donde muy pocos podían tener contacto con el exterior. A raíz de que esta inmigración no fue masiva, en general, sino individual o de muchos núcleos pequeños, los inmigrantes no constituyeron sociedad aparte, sino que se integraron con los nacionales, lo cual en esas circunstancias era inevitable<sup>252</sup>.

Barranquilla fue, desde finales del siglo XIX, una ciudad de “colonias”, tanto extranjeras como de otros lugares del país; aquí se oía hablar de la colonia inglesa, alemana, norteamericana, francesa, española, italiana, Judía, sirio-libanesa, china, etc; los chinos, por ejemplo, llegaron a realizar diversas actividades vinculadas con los negocios de

---

<sup>252</sup> Véase: Frank Saffor, “Empresarios Nacionales y Extranjeros en Colombia...” óp. cit., pp. 92 - 93; también Malcolm Deas, “La Influencia Inglesa -y Otras influencias- en Colombia (1880 -1930)”, óp. Cit., pp. 164 - 165.

hortalizas, de restaurantes, de lavanderías y otros. Los hebreos vinieron sobre todo de la isla holandesa de Curazao, un centro de comercio muy conectado con la Costa Norte; holandeses de Curazao recorrieron desde finales del siglo XIX el Caribe colombiano, haciendo diversas clases de negocios comerciales; muchos de ellos fijaron su residencia definitiva en Barranquilla o convirtieron esta ciudad en su centro de operaciones; tal fue el caso de los miembros de las familias Senior, Dovale, Salas, Alvarez Correa, Pardo, De Sola, Gerlein, López Penha, Huyke, Cásseres, Heilbron, Sourdis, Price y Cortissoz, entre otras. Un descendiente de los cripto-Judios españoles, Jacob Cortissoz, procreo un descendiente muy destacado en la vida económica y sociopolítica de la Barranquilla de principios del siglo XX: Ernesto Cortissoz. Los holandeses de Curazao eran numéricamente el principal grupo de comerciantes extranjeros a finales del siglo XIX. Los alemanes, que llegaron en su mayoría en las décadas finales del siglo XIX y algunas a principios del siglo XX, desarrollaron importante labor económica en muchos campos; recuérdese su actividad en el comercio, en el transporte fluvial y aéreo, en la industria y otros sectores. Entre ellos sobresalieron los Gieseken, los Held, los Lindemeyer, los Van Bauer, principalmente.

Entre los norteamericanos destacados sobresalen en el siglo XX los hermanos Parrish. Los italianos se vincularon al comercio, a los servicios y fundaron muchas empresas industriales. Recuérdese a los Volpe, Pacini, Puccini, Faillace, Roncallo, Mancini, etc. Los sirios, libaneses y palestinos empezaron a llegar en los años noventa del siglo XIX, y el crecimiento de su colonia se mantuvo hasta los años treinta. En los años veinte, casas importadoras de sirio-libaneses, formadas algunas por la primera ola de inmigrantes, sobresalían en el comercio barranquillero. Aquí encontramos, entre otros, apellidos como Bichara, Jassir, Cajtuni, Muvdi, Eslait, Eljach, Tarud, Yidi, Musalam, Traad, Casas, etc, bastante reconocidos en el comercio local. Contra estos inmigrantes, se desarrolló en la élite económica establecida en la ciudad un sentimiento de rechazo que tuvo visos de racismo, el cual se fundaba en la creencia de que tales individuos, en general, eran desordenados, buscopleitos y problemáticos, aunque lo mejor es creer que representaron una competencia nueva para el comercio "tradicional"<sup>253</sup>. La inmigración china se presentó durante el siglo XX, básicamente.

Bien miradas las cosas, las causas fundamentales que aceleraron la inmigración hacia Barranquilla fueron indudablemente económicas. Tienen que ver con el ascenso portuario

---

<sup>253</sup> Louise Fawcet, **Libaneses, Palestinos y Sirios en Colombia**, CERES, Universidad del Norte, Barranquilla, 1991, passim; también: Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, óp. Cit., pp. 248 Y 268 - 269; además: Manuel Rodríguez y Jorge Restrepo, "Los empresarios Extranjeros de Barranquilla 1880 – 1900", óp. cit., p. 95 y ss., 105 y ss.; y Eduardo Posada Carbó, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, óp. cit., pp. 89 - 90. El tema de los inmigrantes judíos en Colombia a principios del siglo XX se trata en: Simón Guberek, *Yo Vi Crecer un País*, tomos I y II, Fundación Simón y Lola Guberek, Bogotá, 1987.



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 aquí. El impacto del fenómeno inmigratorio se dejó sentir en lo económico, lo social, lo cultural y, más que nada, en el crecimiento demográfico, sobre todo cuando la ciudad recibió altos números de trabajadores de otros lugares que venían en busca de una vida menos traumática. De hecho, el rápido aumento de la población se debió, más que al crecimiento vegetativo, a la fuerte inmigración interna de personas pobres que provino de otras zonas de la Costa Atlántica y del interior del país. Las razones para la inmigración interior dependían del poder de atracción que Barranquilla mantenía para amplios grupos de trabajadores, quienes vivían en malas y oprimidas condiciones en sus lugares de origen. El hecho de que a esta ciudad llegaran habitantes de diversos sitios de la Costa, contribuyó a convertirla en una síntesis peculiar del Caribe Colombiano, como puede apreciarse en sus manifestaciones culturales y folclóricas y, especialmente, en el Carnaval<sup>254</sup>. Se explica, entonces, que Barranquilla tuviera la más alta tasa de crecimiento entre las ciudades colombianas más importantes entre 1905 y 1938. Según los datos aportados por el Anuario General de Estadística de 1940, se establece lo siguiente:

Años Censales	Población
1905	40.115
1912	48.907
1918	64.543
1928	139.974
1938	151.348

Periodo: 1905 – 1938. Tasa de Crecimiento de la población 43.3%.

En el mismo período, Bogotá obtuvo una tasa de crecimiento de 42.9%, Cali de 41.6%, Medellín, 38.9% y Bucaramanga 37.2%<sup>255</sup>. Cabe destacar que la población de esta ciudad creció como nunca en el siglo actual, lo que transformaría radicalmente su fisonomía. Obsérvese, además, que sólo en diez años, entre 1918 y 1928, la población se duplicó y esto coincide con un gran auge en los negocios y con conflictos graves, sobre todo de la zona bananera de Santa Marta. No está de más resaltar el impacto que este aumento poblacional tuvo en la demanda de bienes de consumo masivo, lo cual tendría sus

<sup>254</sup> Mauricio Archila Neira, Barranquilla y el Río: Una Historia Social de sus Trabajadores, óp. cit., pp. 17 - 18.

<sup>255</sup> Datos tomados de: José Raimundo Sojo, Barranquilla, Una Economía en Expansión, óp. cit., pp. 133 - 134. Apoyándonos en los Censos de Población se obtienen cifras más o menos similares para las ciudades mencionadas. Ver: José Olinto Rueda Plata, “historia de la Población de Colombia: 1880 – 2000”, En: Nueva Historia de Colombia, Planeta Colombiana Editorial, Tomo II, Bogotá, 1989, p. 372.

consecuencias en la actividad empresarial; al incrementarse las posibilidades de realización de mercancías y al crecer las necesidades de servicios, de ampliación de los terrenos urbanizados, se abrían nuevas oportunidades para la labor de los empresarios.

Podemos asegurar que la inmigración de extranjeros y nacionales hacia Barranquilla, fenómeno que había comenzado en el siglo XIX, prosiguió durante el siglo XX, con mayor intensidad para el caso de los nacionales. Así, en el año 1928 (que como vimos arriba es crucial) se contaron los siguientes extranjeros con residencia fija, entre otros: Italianos: 746; Sirios: 680; Españoles: 791; Alemanes: 236; Chinos: 192; Franceses: 109; Ingleses: 153; Estadounidenses: 161; Cubanos: 121; Venezolanos: 385; Mexicanos: 51; Austríacos: 25; entre hombres y mujeres<sup>256</sup>. Destaquemos que los lugares de origen de los extranjeros eran muchísimo más prolijos que los ofrecidos en esta pequeña muestra. Al finalizar los años treinta, de los casi 7.000 extranjeros asentados en el Departamento del Atlántico, más del 76% eran europeos – se calculaba un número de 4.602 europeos en 1938-; en este año, de los 6.829 extranjeros, 6.445 se concentraban en Barranquilla, de los cuales eran mayoría los españoles (641), los alemanes (501), los Italianos (439), los estadounidenses (318), los palestinos (180), los venezolanos (430), los ingleses (177), los franceses (161) y los chinos (167); había también 132 inmigrantes originarios de Monte Líbano y un número proveniente de países de Europa, Asia y América<sup>257</sup>. Esto quiere decir que a pesar de las restricciones impuestas por el gobierno a partir de 1930, en Barranquilla el lugar de procedencia de los inmigrantes se amplió considerablemente en comparación con lo sucedido durante el siglo XIX. La gran mayoría de tales inmigrantes se dedicaron a las labores de comercio, y un número menor a otras actividades.

En cuanto a los inmigrantes nacionales, del número de 152.348 habitantes calculado para 1938, se reconocían como procedentes de Bolívar 15.292, del Magdalena 10.530, de Cundinamarca 2.679, de Antioquia 2.168, de Santander del Norte 2.106, de Santander del Sur 1.582, del Tolima 1.969, y otra cantidad proveniente de Boyacá, Caldas, Valle, Huila, Cauca, Nariño e intendencias<sup>258</sup>. Según estos datos, para esta fecha se mantenía la tendencia migratoria nacional mayoritaria que venía de Bolívar y Magdalena, como

<sup>256</sup> Para este año, en total se calculaban 4.379 extranjeros residentes, en cifras aproximadas, pues muchos de ellos no llenaron los boletines del censo: Ver Arturo De Castro Palacio, **Boletín Municipal de Estadística**, Año I, Número 1, Dirección Municipal de Estadística, Barranquilla, noviembre 20 de 1930. p. 14.

<sup>257</sup> Contraloría General de la República, *Censo General de Población* (5 de julio de 1938), Tomo II, Imprenta Nacional, Bogotá, 1940, p. 65. Véase también: Arturo De Castro Palacio; *Boletín Municipal de Estadística* (Anuario General de Estadística, Ciudad de Barranquilla, Año de 1939), Vol. VIII, número 71, Litografía Barranquilla, Barranquilla febrero 29 de 1940, p. 25.

<sup>258</sup> Arturo De Castro Palacio, doc. Cit.

sucedió en el siglo XIX; de modo parecido a lo que aconteció con la inmigración extranjera, los lugares de procedencia se ampliaron. El fenómeno inmigratorio parece haberse agudizado en los años siguientes, pues la ciudad en 1951 llegó a tener 279.627 habitantes, cifra que no podemos explicar por el simple crecimiento vegetativo de la población. Las consecuencias de este proceso, similar en algunas otras ciudades colombianas por la misma época, marcarían decisivamente el desenvolvimiento económico, político, cultural y urbanístico de Barranquilla.

En cuanto a la inmigración empresarial –si cabe el término-, agregaríamos que las primeras generaciones y sus descendientes, quisieron echar raíces en la tierra, como dijera Julio H. Palacio. Por esa razón, se preocuparon por mejorar sus condiciones de vida en la urbe. Este es uno de los factores a tener en cuenta en el realce arquitectónico y de servicios que gozó la ciudad a partir de los años veinte. Pero sólo cuando las circunstancias económicas, técnicas y políticas lo permitieron se pudo avanzar en la vía de la modernización en los niveles urbanístico e industrial. En este plano, como hemos visto a lo largo de esta obra, cumplen función trascendental empresarios nacionales y extranjeros, poseedores de unos recursos y de una experiencia acumulada, por lo cual pudieron estar al frente de los procesos económicos, sociopolíticos y culturales que transformaron a Barranquilla.

Por lo demás, los inmigrantes se relacionaron entre sí, y mediante las uniones matrimoniales, aseguraron una mayor integración de su descendencia a la localidad. No permanecieron en ghettos o colonias cerradas, pues su corto número no daba para tanto, sino que se mezclaron hasta producir en sus descendientes la pérdida de las características socio-culturales originarias, lo que facilitó su conversión en colombianos, costeños y barranquilleros, aunque conservaron apellidos europeos, asiáticos o de otros lugares. Ni siquiera las creencias religiosas fuertemente arraigadas, como sucedió con los judíos, evitaron el mestizaje peculiar que vivió esta ciudad a causa de la inmigración.

En fin, 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.

## CAPITULO IV\*

### LA RUPTURA INDUSTRIAL DEL SIGLO XX

En este capítulo, estudiaremos las principales circunstancias que estimularon la aparición de industrias capitalistas en Barranquilla, especialmente en los años veinte y treinta.

Analizaremos también el papel de los empresarios en este proceso, tanto de los que ya se encontraban en la ciudad desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo actual, como de aquellos que llegaron a partir de 1915.

Es bueno recordar al lector que en el Capítulo II de esta investigación encontrará detalles sobre el proceso industrial barranquillero desde el año 1880. Aquí trataremos únicamente aspectos inscritos en los años 1915 a 1945, todos relacionados con la industrialización y con el empresario industrial.

En lo referido a la aparición de la fábrica capitalista, en la ciudad no vemos una secuencia “natural” endógena como supuestamente se presentó en algunas partes de Europa. No hubo en las zonas de hinterland<sup>259</sup> procesos de protoindustrialización como los teorizados

---

<sup>259</sup>\*La mayor parte de este capítulo se publicó, con algunos cambios, en el libro *Regiones, Ciudades, Empresarios y Trabajadores en la Historia de Colombia*, Memoria del IX Congreso de Historia de Colombia, Tunja, 1995, pp. 199 - 217.

Hinterland proviene del alemán y significa “tierra posterior”

por Peter Kriedte y otros<sup>260</sup>, que se convirtieran en la raíz de una evolución hacia el capitalismo industrial. Es decir, no observamos la conexión artesanía-manufactura-fábrica-capitalista, que teorizara Marx. Más bien se produjo un salto desde procesos artesanales<sup>261</sup> y manufactureros relativamente desordenados, hasta la instalación de factorías que tenían poca relación con las industrias anteriores; este es el rasgo general.

Permítasenos aquí otra digresión para precisar algunos aspectos metodológicos, válidos para Latinoamérica, para Colombia y para nuestra realidad local. En rigor, cuando se habla de industria capitalista en América Latina, se lo hace pensando en una unidad de producción donde se emplean maquinarias y técnicas modernas o recientes –aunque sean obsoletas- y donde dominan las relaciones de producción entre patrón capitalista y obrero asalariado. En ciertos trabajos se asocia el modelo de acumulación originaria propuesto por Marx, al desarrollo industrial, precisando las diferencias de tiempo y lugar con respecto a Europa<sup>262</sup>. Varios autores, que participan del denominado enfoque de la dependencia también lo hacen así<sup>263</sup>. Algunos dependentistas, exagerando el papel de las influencias externas, sostienen que los cambios operados internamente en nuestros países y que dan curso a la formación de fábricas capitalistas, son el resultado de las variaciones en las formas de dominación imperialista, tienden a favorecer exclusivamente los intereses de las potencias dominantes y, por tanto, tienen poca o ninguna relación con factores internos capaces, también, de promoverlos<sup>264</sup>. Los países se conciben, dentro de este enfoque extremista como entes inermes, estáticos; sus cambios se producen por la acción del imperialismo, y siempre dependiendo de sus intereses. Tal punto de vista es compartido por algunos estructuralistas que alimentaron las concepciones eclécticas formadas dentro de la CEPAL<sup>265</sup>. Los trabajos de este organismo, inspirados en el esquema centro-periferia que manejara el economista argentino Raúl Prebisch, inscribían la industrialización latinoamericana dentro de los llamados “modelo de desarrollo hacia afuera” y “modelo de desarrollo hacia adentro”, con lo cual daban a entender que buena parte de nuestra industrialización transcurrió apoyada en el sector externo, en las exportaciones; con excesiva dependencia de las importaciones; y que otro trecho de la misma, por circunstancias externas (guerras mundiales, crisis económicas internacionales,

---

<sup>260</sup> Peter Kriedte, et al., *Industrialización antes de la Industrialización*, Editorial Crítica, Barcelona, España, 1986, passim.

<sup>261</sup> **María Teresa Ripol**

<sup>262</sup> Véase, por ejemplo: Agustín Cueva, *El Desarrollo del Capitalismo en América Latina*, óp. Cit., passim.

<sup>263</sup> Véase: Helio Jaguaribe, et al, *La Dependencia Político-Económica de América Latina*, Siglo Veintiuno Editores, 13ª Edición, México, D. F., México, 1983, passim.

<sup>264</sup> Tal parece que esta posición extrema es compartida por muchos dependendistas de los años sesenta y setenta. Ver: Mario Arrubla, *Estudios Sobre el Subdesarrollo Colombiano*, 13ª Edición, La Carreta, Medellín, 1984, passim.

<sup>265</sup> Una buena síntesis de tales opiniones es la obra de Osvaldo Sunkel y Pedro paz, *El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del Desarrollo*, Siglo Veintiuno Editores, 16ª Edición, México D. F., México 1982, passim.

etc.) había transcurrido bajo la égida de la sustitución de importaciones y poniendo el énfasis en el desarrollo del mercado interno. Tales concepciones han sido frecuentemente criticadas especialmente desde la orilla de algunos dependentistas menos radicales<sup>266</sup> que se esfuerzan por demostrar la crisis de los modelos que están en la base de la teoría del desarrollo, para proponer como más Científico el enfoque de la dependencia. Vale aclarar que estos dependentistas, del tipo de Theotonio Dos Santos; se diferencian de los dependentistas radicales en una cuestión de método que es fundamental para estudiar las realidades latinoamericanas: enfatizan que en dicho estudio es necesario partir de las condiciones internas para de ahí mirar a cada paso de qué modo se da en nuestros países la acción del imperialismo, del mercado exterior, de las fuerzas exógenas; al contrario de otros autores (Gunder Frank, Salama, etc.) cuyo punto de arranque es el mercado mundial, el imperialismo, a partir de los cuales pretenden explicar los procesos internos latinoamericanos. El papel de los factores endógenos es nulo o no existe; además, se deja de lado la dinámica de los conflictos entre lo interno y lo exógeno, con lo cual el análisis pierde sutileza y profundidad, aparte de inducir a grandes errores, como los que llevan a desconocer dinámicas propias y la posibilidad de las historias nacionales. Pero una coherente crítica contra los modelos del desarrollismo cepalino y estructuralista proviene también de autores que no comparten totalmente las propuestas explicativas dependentistas<sup>267</sup>, y que promueven fórmulas más “dinámicas”, mediante las cuales sea posible sopesar la incidencia de los factores endógenos y exógenos en nuestro desarrollo. Tal perspectiva es también “inductivista”, es decir, sugiere un método inductivo, donde el punto de arranque sean las realidades nacionales, pero interpretando a cada paso el peso de las influencias externas en la formación de las economías subordinadas o dependientes. Desde este enfoque, la formación de industrias capitalistas, la industrialización capitalista, no es simplemente “inducida” en nuestros países por la acción de la estructura externa (vale decir, de la potencia imperialista que domina), o del mercado mundial, sino que dependen también de las circunstancias endógenas. Tal punto de vista cuestiona el rol asignado por los cepalinos a las “rupturas externas” en nuestro desarrollo industrial. Las guerras mundiales y las crisis internacionales no pueden verse

---

<sup>266</sup> Ver, por ejemplo, Theotonio Dos Santos, “La Crisis de la Teoría del Desarrollo y de las Relaciones de Dependencia en América Latina”, En: Helio Jaguaribe, et. al. *La Dependencia*, óp. cit., p. 147 y ss.

<sup>267</sup> Una síntesis de tales críticas puede verse en: Salomón Kalmanovitz, *El Desarrollo Tardío*, óp. cit., Capítulo I.

como causas de la industrialización, sino tan sólo como catalizadores de un proceso cuyos agentes internos y externos ya han madurado; estos agentes son, a la postre, la clave para explicar la dinámica industrializadora. No está de más decir que en el presente trabajo nos ha orientado esta última propuesta metodológica, aunque a decir verdad hemos conservado siempre en mente las soluciones teóricas descritas, pero evitando forzar demasiado la información documental para acomodarla al modelo. Metodológicamente, siempre es mucho mejor ir abiertos al encuentro de la documentación, lo que no equivale a ir en cero.

Volvamos ahora al punto que traíamos. En términos globales, la apertura de fábricas capitalistas como un fenómeno que tiende a generalizarse se presenta en nuestro país sólo en el siglo XX. A este proceso de industrialización contribuyó decisivamente, más en unos lugares que en otros, el incremento de la economía cafetera de exportación, y en general el crecimiento de nuestras exportaciones. Este hecho facilitó la concentración de capitales monetarios, que luego pudieron emplearse en la apertura de fábricas capitalistas; además, los circuitos comerciales de corta y larga distancia aumentaban, acelerándose en consecuencia la formación de un mercado monetizado, el cual se alimentaba de la descomposición de las relaciones de producción en el campo, del desarrollo urbano y de la propia expansión industrial; asimismo, las nuevas necesidades comerciales jalonaron la construcción de vías de transporte alternativas al río Magdalena, lo que ayudó a multiplicar a los otros sectores de la economía; igualmente, la economía cafetera y el comercio exterior influyeron los ingresos ordinarios de Estado, hasta el punto de prepararlo para intervenir mucho más que los procesos socioeconómicos y en la transformación de la sociedad colombiana; finalmente, este conjunto de fenómenos en que se involucra la industrialización, permitió la aparición de nuevos grupos o clases sociales –como la de los trabajadores- que incidieron en la vida nacional.

En realidad, el rápido crecimiento industrial de los años treinta en Colombia contó con un conjunto de condiciones favorables, que rebasan el marco del simple crecimiento exportador; en tal sentido, habría que pensar en los cambios de los patrones de consumo derivados de la urbanización; también, en el ambiente más propicio ocasionado por la aplicación de políticas económicas que intentaban reforzar las medidas proteccionistas; en el comportamiento del sector externo (el cual abría algunos canales para ampliar la capacidad productiva industrial y para importar las materias primas requeridas para su expansión); además, en esos años el país ya contaba con zonas de aceptable diferenciación social, donde había capitalistas, trabajadores asalariados y capas medias que de uno u otro modo influían sobre los núcleos más jerarquizados localizados especialmente en el campo; igualmente, por esa fecha se habían establecido unas

premisas políticas y territoriales que impulsaron la formación de un mercado interno, una banca central y un Estado-Nación, que favorecieron la acumulación capitalista<sup>268</sup>.

Parece ser que la década 1930 – 1939 fue trascendental en la industrialización del país. En esa fecha la industria continuó un patrón que venía de mediados de los años veinte y cuya base fue la expansión de la demanda interna. Si bien hasta ese período los ahorros personales de promotores y propietarios habían jugado un papel fundamental en la financiación de las industrias, a partir de 1931<sup>269</sup>, con la expedición de la ley de sociedades anónimas, se legaliza un fenómeno que ya operaba en algunos sitios de tiempo atrás, pero que a partir de ese año ayuda aún más a relanzar el proceso industrial, facilitando la captación de capitales monetarios destinados a la apertura de empresas. Para algunos autores, la constitución de sociedades anónimas fue esencial en el crecimiento de la industria fabril después de 1931<sup>270</sup>, pues, gracias a ellas, se acopiaron recursos monetarios en circunstancias muy difíciles, ya que aún se dejaban sentir los efectos de la depresión de los años treinta y el número de ahorradores era bastante pequeño; con las sociedades anónimas se pudo emplear en la inversión industrial pequeños capitales que de otro modo hubieran tomado cualquier rumbo<sup>271</sup>.

Por otra parte, parece ser que la ampliación del consumo de textiles ocurrido en la segunda mitad del siglo XIX permitió crear las condiciones necesarias para el surgimiento de una industria fabril textilera en Colombia; pero ésta sólo empezó a desarrollarse en firme en el siglo XX, dependiendo, en parte, de coyunturas especiales donde la reducción de las importaciones reales eliminaba parcialmente la competencia externa, tal y como sucedió durante la Primera Guerra Mundial y en la gran depresión de los años treinta. Tanto las fábricas textiles como las demás industrias encontraron en el mercado mundial la tecnología y la maquinaria adecuada para organizar sus plantas; por tal razón, se produjo un gran salto hacia lo moderno, sin cruzar los estadios transitados por otros lugares. Es por esto que la industria textil colombiana se coloca rápidamente a la cabeza de la industrialización en el país, condición que mantiene por lo menos hasta 1945. Desde un comienzo, las empresas textiles hilaron y tejieron, equipándose para ello; o sea, muchas de ellas efectuaron en una sola fábrica procesos que generalmente se hacían por

---

<sup>268</sup> José Antonio Ocampo y Santiago Montenegro, *Crisis Mundial, Protección e industrialización*, CEREC. Bogotá, 1984, pp. 112 - 115; véase también: Bernardo Tovar Zambrano, “La Economía Colombiana 1886 - 1922”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, 1989, pp. 10 - 13; además: Salomón Kalmanovitz, *Economía y Nación*, CINEP., U. N., Siglo XXI Editores, Bogotá, 1986, p. 294.

<sup>269</sup> **María Teresa Ripol**

<sup>270</sup> Gabriel Poveda Ramos, “Antecedentes y Desarrollo de la Industria en Colombia”; En: Revista **ANDI** N°. 4, Julio de 1967, p. 8. Sobre los efectos de la Depresión puede verse: Oscar Rodríguez Salazar, *Efectos de la Gran Depresión en la Industria Colombiana*, Editorial La Oveja Negra-Editográficas, Bogotá, 1981.

<sup>271</sup> Poveda Ramos, *Ibíd.* p. 8.



unidades distintas. Intentaron usar algodón nacional, y algunas fomentaron su producción, la cual se efectuaba sobre todo en Santander, en la región de Barranquilla y en el occidente antioqueño<sup>272</sup>.

De otro lado, por las circunstancias internas y externas que enunciamos en los párrafos anteriores, la industria colombiana dejó atrás su etapa “proindustrial” para adentrarse en un período de expansión y consolidación que comienza en firme en los años veinte. Desde antes de los años treinta, había en diversos lugares del país –entre ellos Barranquilla– fábricas capitalistas que empleaban materias primas nacionales y extranjeras, las cuales trataron de abrirse paso en un ambiente dominado por un mercado relativamente pequeño.

Cabe mencionar que la Gran Depresión fue uno de los principales factores que empujaron al gobierno a la aplicación de medidas proteccionistas, las cuales sirvieron de punto de arranque a la puesta en práctica de una concepción diferente con respecto a la defensa de la economía nacional. La Segunda Guerra Mundial, sometió a la industria a duras pruebas sobre todo en los sectores muy dependientes de la importación de insumas, provocando crisis y hasta cierres; pero también estimuló (dadas las condiciones internas ya mencionadas) de modo más o menos rápido la sustitución de la importación de materias primas básicas de consumo amplio, cuya tecnología de producción podía asimilarse con facilidad; esto fue lo que sucedió con las fábricas de rayón, ácido sulfúrico, productos de aluminio, curtientes, de ácido clorhídrico, de hilazas de lana, de productos de asbesto-cemento y otras, abiertas en el país en los años treinta y cuarenta. A este proceso se vincularon empresarios nacionales y extranjeros que tenían en su haber relaciones internacionales, los capitales y la experiencia para liderar tal actividad. Sin embargo, la sustitución de importaciones –sobre todo de bienes de consumo masivo– arrancó desde el siglo pasado en varios sitios del país, aún luchando contra la desidia oficial, que se alimentaba en la creencia de que nuestras fábricas no pasaban de ser “industrias exóticas”, condenadas al fracaso. Concluamos diciendo que la industrialización colombiana, en términos generales, transcurrió en condiciones poco favorables, por lo menos hasta, el momento en que se empezó a aplicar la intervención del Estado de modo más riguroso como una ayuda al desarrollo industrial<sup>273</sup>.

---

<sup>272</sup> Luis Ospina Vásquez, *Industria y Protección en Colombia*, óp. cit., pp. 372 - 373; José Antonio Ocampo, *Colombia y la Economía Mundial...*, óp. cit., pp. 152 - 153; Salomón Kalmanovitz, *Economía y Nación*, óp. cit., p. 231 y ss. Para el caso de la industrialización antioqueña, véase: Fernando Botero Herrera, *La Industrialización en Antioquia, Génesis y Consolidación, 1900 - 1930*. CIE-Universidad de Antioquia, Medellín, 1985; también: Alberto Mayor Mora, *Ética, Trabajo y Productividad en Antioquia*, Editorial Tercer Mundo, Bogotá, 1984.

<sup>273</sup> Jesús Antonio Bejarano, "La Economía Entre 1930 y 1945" En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., pp. 120-137 Y otras; Alberto Mayor Mora, "Historia de la Industria Colombiana. 1930-1968", En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial,

Este es, a grandes rasgos, el ambiente general que se vivió en el país hasta 1945 en relación con los procesos industriales. En lo referido a Barranquilla, su ruptura industrial tuvo muchos puntos de contacto con lo que aconteció a nivel nacional, pero también ciertas peculiaridades. La condición de puerto y de centro de comercio influyó sobre la aglomeración, aquí, de empresarios que, en su momento, invirtieron en fábricas capitalistas, algunos de los cuales habían formado empresas industriales desde el siglo XIX. El comercio de larga y corta distancia coadyuvó a la constitución de capitales monetarios, los cuales, en manos de capitalistas con relaciones internacionales y predisposición a invertir en la industria (por las ventajas que ofrecía el negocio), acicatearon la industrialización; en Barranquilla se formó un mercado para productos industriales, apoyado en la expansión demográfica de los años veinte y siguientes y en el comercio de bienes importados; además, la ciudad ofrecía ventajas comparativas, como su condición de puerto y las facilidades para introducir bienes de capital, aparte de las mejoras en su infraestructura de servicios, todo lo cual estimuló la llegada de capitalistas de otros sitios del país y del exterior, para constituir industrias que tenían su mira puesta no tanto en el mercado regional, como en el nacional y hasta en el exterior; este proceso se aprecia con claridad en los años veinte, treinta y cuarenta, motivado, en parte, por núcleos de empresarios recién llegados a la urbe y por otros que estaban aquí desde comienzos del siglo XX o finales del XIX. Pero, no creamos que la transformación industrial de Barranquilla fue la consecuencia exclusiva de factores que funcionaban espontáneamente o una simple respuesta a la falta de importaciones; sobre ella operó también la intervención estatal; en general, el empresariado local sacó algún provecho de las políticas económicas implementadas desde los años treinta, mediante las cuales se estimuló la producción industrial controlando las entradas de mercancías competitivas, ofreciendo reducciones arancelarias a ciertos bienes de capital, subsidios, etc. El ambiente en la ciudad, como en el resto del país, había entonces madurado para la apertura de fábricas capitalistas en gran escala.

En relación con las industrias, veamos la visión que transmitían los barranquilleros sobre su ciudad a comienzos de los años treinta. Arturo De Castro Palacio, expresaba lo siguiente en la portada de su prestigioso boletín:

Barranquilla es en Colombia: la primera ciudad industrial, con 286 fábricas e industrias, de las cuales 116 son movidas por fuerza eléctrica; la segunda ciudad por su población; la primera por sus servicios públicos; la primera por su comercio y el primer puerto aéreo, marítimo y fluvial. Las

---

Bogotá, D. E., 1989, p. 333 Y ss.; Gabriel Poveda Ramos, "Historia de la Industria en Colombia", En: **Revista ANDI**, No. 11, Bogotá, 1970, passim. Tal parece que la intervención estatal sólo ayudó en firme a la industria después de los años 40: Véase: Eduardo Sáenz Rovner, *La Ofensiva Empresarial: Industriales, Políticos y Violencia en los años 40 en Colombia*, Tercer Mundo, Bogotá, 1993.

nuevas conexiones aéreas establecidas por la Scadta y la Panamerican Air Ways Inc. Han colocado a Barranquilla en la categoría de primer puerto aéreo de América del Sur<sup>274</sup>.

(Imagen EL CAÑO Y LA CERVECERIA BARRANQUILLA) PAG 173

Esta idea no estaba muy lejos de lo que a nivel nacional se pensaba acerca de Barranquilla, incluyendo a los círculos gubernamentales. La ciudad se ponía como ejemplo de trabajo, organización y como modelo de modernización. Ya vimos cómo este concepto tenía su asiento en los desarrollos urbanísticos, de los transportes y en general de las empresas. Barranquilla exhibía una tradición industrial con raíces en los capitalistas del siglo XIX.

En cuanto se refiere a la formación de fábricas capitalistas, el papel del empresariado fue fundamental desde antes de los años treinta. Así, en la primera década del siglo XX se fundaría la que fuera la más importante industria textil de Barranquilla y de la Costa y una

---

<sup>274</sup> Arturo De Castro Palacio, **Boletín Municipal de Estadística**, Año II, número 5, Barranquilla, septiembre 30 de 1931.

de las más destacadas del país hasta los años cuarenta, la Fábrica de Tejidos Obregón. La sociedad fue constituida mediante las escrituras públicas #658 y 671 del 1 y 3 de junio de 1914, por Evaristo, Andrés, Gregario y Mauricio Obregón, quienes habían sucedido a su padre en los negocios; también aparecían como socios fundadores Luis Armenta C., Néstor A. Simmonds, José María Goenaga y Alberto Vives R., entre otros. El objeto de esta sociedad era la fabricación de toda clase de telas y la explotación de negocios industriales. Su capital fue estipulado en \$700.000 oro americano, dividido en 7.000 acciones de \$100 cada una, de las cuales habían sido suscritas y pagadas 5.000 acciones, o sea, un total de \$500.000 oro americano. La duración se fijó en 50 años. Su primer gerente fue Gregario Obregón<sup>275</sup>. En 1918 ya el capital había sido elevado a \$1.500.000 oro americano, cifra notable para la época. Parece ser que Evaristo Obregón y Cía. Había formado una primera industria con el mismo nombre en 1910, la cual se transformó en sociedad anónima en 1914; desde ese año comenzó su gran expansión.

Mauricio y Rafael Obregón habían estudiado ingeniería eléctrica y mecánica, conocimientos que les fueron útiles en la dirección de la empresa; en cuestiones eléctricas también asesoraba tanto a la Fábrica de Tejidos como a la Planta de Energía Eléctrica, el ingeniero inglés Edward Hughes. En 1917, la fábrica producía driles y otras telas para abastecer el mercado regional y el del interior del país; para dar movimiento a sus telares y otras máquinas y para abastecer de energía eléctrica a gran parte de la ciudad, contaba con cinco calderas de 300 caballos cada una y cuatro grandes dínamos que desarrollaban 1.000 H. P. A comienzos de aquel año se había puesto en servicio una chimenea de ferroconcreto que se elevaba 102 pies sobre el nivel del suelo. La empresa contaba con su propia fundición, en la cual se elaboraban repuestos para la maquinaria. Desde 1916, Tejidos Obregón empleaba a más de 400 hombres y 150 mujeres en los puestos de tejedores, maquinistas, fogoneros, leñadores, etc. Las mujeres manejaban las máquinas devanadoras de hilaza y preparadoras de carretas para la urdimbre de las telas. Promediando el año 1917 se terminaban tres grandes edificios para albergar la maquinaria de la hilandería y tintorería, la cual se había pedido a los Estados Unidos. Desde 1916, la industria iniciaba el fomento del cultivo del algodón en los departamentos del Atlántico, Magdalena y Bolívar<sup>276</sup>. La familia Obregón ejerció siempre el control de la empresa, mediante el dominio de la mayoría de las acciones (Véase cuadro No. 9).

#### CUADRO N.º 9

---

<sup>275</sup> (Noviembre 1914 - febrero 1920) Libro de Registros de Escrituras de Asociación y Otros del Juzgado Tercero de Barranquilla, N.º 1, Registro N.º 6 del 5 de junio de 1914, A. M. C. C. de B., p. 1.

<sup>276</sup> **El Derecho**, Diario de la Tarde, # 71, Barranquilla, miércoles 3 de enero de 1917, p. 1; véase también: **La Nación**, Separata, # 956, Barranquilla, lunes 23 de julio de 1917, s. n. p, y **El Derecho**, Año VII, No. 1221, Barranquilla, jueves 7 de agosto de 1919, p. 9.

## PRINCIPALES ACCIONISTAS DE LA FAIBRICADE TEJIDOS OIBREGON

AÑO 1927

NOMBRE	# DE ACCIONES
Isabel A. de Obregón	570
Evaristo Obregón A.	520
Pedro M. Obregón	270
Dolores Victoria Ignacia Londoño O.	39
Rafael Obregón	950
Andrés Clemente Londoño O.	40
María Isabel Londoño O.	40
Hernán Wolff. Como apoderado de	366
Andrés Obregón A.	
De su propiedad	1
Gregorio Obregón, en representación de él Y de sus hijos Gregorio Andrés, Julia Isabel, Serafina y Elena Obregón P.	772
Aurelio Consuegra A., representando a Carlos Obregón y Compañía de Bogotá	290
De su propiedad	1
Alberto Puccini, en su carácter de socio de Puccini y Puccini, representando	142
Edward Hughes	5

**FUENTE:** (Noviembre de 1927), Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 11, Protocolo N.º. 2232, Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, s. n. p.

La Fábrica de Tejidos Obregón promovió desde bien temprano el cultivo del algodón en la región, como ya anotamos, En cercanías de Remolino (Magdalena) la empresa cultivaba 1.000 hectáreas de algodón, La zona algodонера localizada entre Sitionuevo y El Banco, abastecía la demanda industrial de Barranquilla, entre ella la de esta fábrica. La empresa repartía semillas de nuevas variedades, prestaba dinero a los cultivadores y sugería mejoras tecnológicas. La demanda y la promoción del cultivo, coadyuvó a que en los años treinta el algodón llegara a ser el principal producto agrícola del Atlántico. La fábrica que en un principio empleaba hilaza traída de Manchester, Inglaterra, al poco tiempo se abastecía en un buen porcentaje con el algodón producido en la Costa (Cabe anotar que hacia los años treinta, la Costa Caribe producía aproximadamente el 75% del algodón nacional; de otros departamentos textiles, como Antioquia, venían a buscar algodón aquí; parece que la competencia extranjera y la falta de estímulos por parte del gobierno central, dieron al traste con este importante cultivo, de modo parecido a lo que sucede hoy -1998- con la región algodонера de Codazzi, Cesar). En 1932, por ejemplo, su consumo era casi el 50% de los 2.000.000 de kilogramos que arrojó la cosecha de ese año. Aunque la fábrica no dejó de hacer mejoras, las dificultades que afrontaron siempre la producción algodонера nacional y la competencia nacional de telas, terminaron por asfixiarla. En 1924 era considerada la empresa textil más importante del país; usaba 400 telares y 6,000

husos; contaba con modernas instalaciones para blanqueo, teñido y otros procesos; producía una gran variedad de telas de diversos colores, además de tejidos de punto para abastecer el mercado regional y nacional y para exportar a algunas naciones vecinas; aunque se habían instalado 24 nuevos telares automáticos americanos, la situación no mejoró ostensiblemente debido, en parte, a que no funcionaron como se esperaba, dada la falta de entrenamiento de los trabajadores y su decidida oposición a que fueran instalados, por las consecuencias laborales que esto podría traer; el resto de la maquinaria de la empresa era obsoleta para la época; sus dificultades terminaron por llevarla a la quiebra más adelante<sup>277</sup>.

Las condiciones favorables para abrir fábricas capitalistas en la ciudad durante las cuatro primeras décadas de este siglo, fueron aprovechadas por empresarios nacionales y extranjeros que hacían negocios aquí desde finales del siglo XIX; sus descendientes, formados muchos de ellos en el conocimiento de la técnica y de la ciencia en el exterior, continuaron las empresas industriales. Conviene anotar que nuevos flujos de inmigrantes franceses, holandeses, palestinos, sirio-libaneses, italianos y de otros lugares del extranjero que llegaron a Barranquilla durante el Siglo XX, también contribuyeron a la industrialización capitalista de la ciudad, fundando empresas en los años veinte, treinta y cuarenta. Entre los inmigrantes no faltaron representantes de países de América Latina, como algunos brasileños, por ejemplo, que vinieron a la urbe en los años cuarenta. Tales inmigrantes eran portadores de experiencia empresarial, poseían capitales y las relaciones internacionales adecuadas para montar industrias pioneras, como la Fábrica Rayón Viscosa, la Fábrica Nacional de Oxígeno y Productos Metálicos, la Compañía Colombo-Francesa de Lana y Seda, entre muchas otras.

Inmigrantes del interior del país se unieron a este proceso en las décadas señaladas. Varios capitalistas nacionales y extranjeros pertenecieron a sociedades anónimas con sede en otros países (como la Curazao Trading Company), a través de las cuales participaron en el proceso industrializador. Por los aspectos anteriormente señalados es muy difícil sostener que la industrialización capitalista de Barranquilla fue obra exclusiva de los nacidos en esta tierra.

De otro lado, el crecimiento industrial de los años veinte, treinta y cuarenta se debió más a la apertura de modernas y nuevas factorías que a la expansión de las ya existentes; en ciertos casos, tal crecimiento apoyado en la mejora de la capacidad instalada. Se presentó, especialmente en los astilleros, en industrias alimenticias, en las productoras de artículos

---

<sup>277</sup> Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, óp. cit., pp. 36-74; Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, óp. cit., p. 195-199; Luis Ospina Vásquez, *Industria y Protección...*, óp. cit., pp. 372-373 Y 431-432; Gustavo Bell Lemus "Barranquilla 1920-1930", óp. Cit., p. 21; Eduardo Posada Carbó, *Una invitación a la Historia de...*, óp. cit., p. 95 Y ss.

de cuero, de textiles, en algunos aserraderos, etc.; pero, en general, el dinamismo industrial de las décadas mencionadas es inducido por nuevas inversiones en fábricas capitalistas. Al principio de los años treinta, los empresarios supieron aprovechar las secuelas de la gran depresión y las disposiciones gubernamentales de protección arancelaria (leyes 99 y 119 de 1931) para aumentar la capacidad instalada de sus empresas, algunos, y para abrir nuevas industrias, otros; pero tanto la crisis como las medidas económicas gubernamentales solo sirvieron para catalizar un proceso cuyos elementos se venían gestando de tiempo atrás; entre ellos destacamos: las ventajas comparativas de Barranquilla; la existencia de grupos empresariales localizados en la ciudad, la región, el país y el exterior, con capacidad para invertir y con la disposición de aprovechar las condiciones favorables que ofrecía la urbe para la apertura de empresas industriales; muchos de los capitales monetarios de que disponían se habían formado en los negocios comerciales de la ciudad y de la nación; un ejército industrial constituido por trabajadores potenciales fruto del desarrollo vegetativo de la urbe y de las inmigraciones; el interés por la modernización industrial, encaranado en hombres de negocios, en algunos políticos y en funciones gubernamentales, el cual se derivaba del convencimiento de que los proyectos industriales tenían futuro (en tal contexto, era normal que la protección industrial comenzara a volverse política oficial otra vez en los años treinta); la posibilidad de adquirir maquinaria y tecnología en el mercado mundial; etc. Por todo lo dicho, la ruptura industrial de Barranquilla, no fue el producto del rompimiento externo derivado de la depresión y de las dos guerras mundiales, sino que más bien estas coyunturas internacionales catalizaron un proceso cuyos agentes son multifacéticos; la mayoría de ellos estaban inmersos en el desarrollo socioeconómico Y político de Colombia. La sustitución de importaciones, consecuencia inmediata de la industrialización, tampoco puede explicarse exclusivamente en función de la caída relativa del comercio exterior a raíz de las dos guerras internacionales y de la gran depresión; ni por el simple influjo de la protección a la industria nacional patrocinada por el Estado. Es la dinámica de los factores endógenos y exógenos lo que nos facilita obtener una explicación más satisfactoria de este proceso complejo.

De hecho, en Barranquilla, existió sustitución de importaciones desde finales del siglo pasado, sobre todo de bienes de consumo masivo, sin contar con los rompimientos del mercado mundial que ofreció el siglo XX, y con muy poco estímulo estatal; la situación sólo cambió un tanto a principios del siglo XX bajo el gobierno del General Reyes, y empezó a variar de modo lento pero sostenido a comienzos de la década de los años treinta, en los gobiernos de Olaya Herrera y López Pumarejo, cuando la protección y el estímulo a la industria se convirtieron en fundamental política de gobierno. Sin embargo, no queremos decir con esto que la intervención del Estado haya sido lo definitivo para el desarrollo de la industrialización; sin los elementos del proceso mencionado arriba, muy

poco hubiera sucedido con la industria local, a pesar de la protección del gobierno; o tal vez; ni siquiera habría existido protección. En fin, los factores socioeconómicos internos que hemos mencionado son más importantes en la explicación de la ruptura industrial, que la acción del Estado o la contracción del comercio exterior por cualquier motivo.

Sigamos estudiando ahora otras fábricas capitalistas formadas en la ciudad en el marco de las condiciones favorables para la industrialización. En los años treinta, la Curazao Trading Company, sociedad anónima de origen holandés con sucursal en Barranquilla desde 1919, formó la empresa Fábricas Unidas de Aceites y Grasas Vegetales S.A., Faggrave, para producir manteca vegetal y otros bienes; esta sociedad trajo de Norteamérica maquinaria moderna para adelantar sus procesos; después de 1932, la industria se dedicó a promover la producción en el país de su materia prima (especialmente la copra, extraída de la almendra del cocotero; el grano de ajonjolí; etc.), para cuyo fin organizó una oficina especial en Barranquilla al mando de David J. Senior; en 1936 la Faggrave estimulaba el cultivo de ajonjolí en la Costa Atlántica, mediante avances en dinero a los campesinos e instrucciones técnicas, para sembrar y recoger el grano; posteriormente, dirigió el montaje de la producción de ajonjolí en Armero y otros municipios del Tolima; en 1941, más del 50% de la materia prima consumida por Faggrave tenía origen nacional. A principios de los años cuarenta, la sociedad afrontó serios problemas de abastecimiento por causa de la guerra; pero pudo salir adelante sin contar con la protección del Estado. En 1942 declaraba un capital de \$2.000.000 y empleaba a más de 300 obreros. En su moderna planta se efectuaba la extracción y el refinamiento de aceites obtenidos de las semillas oleaginosas, como el ajonjolí, el maní, la curumuta, y otras. Sus productos se distribuían en todo el país; sobre todo la manteca vegetal “La Mejor”, el aceite de comer “Z”, y el jabón “Oro”. En los años cuarenta gerenciaba la fábrica W. T. Pietersz, uno de sus principales propietarios, quien era asesorado por Mario D. Zeppenfeldt y Alberto Donado P.<sup>278</sup>. En realidad, esta factoría fue el resultado de la conjugación de los capitales y de la experiencia de empresarios nacionales y extranjeros, quienes supieron aprovechar las circunstancias favorables de la ciudad para organizar una fábrica de proyección nacional; papel destacado tuvieron en ella inmigrantes holandeses, algunos de los cuales pertenecientes a la religión judía.

Por otro lado, a finales de los años veinte llegaron a Colombia los hermanos italianos Quinto y Tulio Nucci, nacidos en Rímimi, de cuya escuela industrial habían egresado como ingenieros mecánicos. Se habían venido para nuestro país por la creencia de que era uno de los países que mejor patrocinaba la iniciativa y el trabajo de los extranjeros. En

---

<sup>278</sup> Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, óp. cit., pp. 36-74; Benjamín Sarta y José Consuegra, *Estructura Económica de Barranquilla*, Editorial Atlántico, Barranquilla, 1966, p. 193 Y SS.; Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, óp. cit., pp. 171-180.



Barranquilla, empezaron con un pequeño taller llamado Nucci Hermanos, el cual creció estimulado por la demanda local, regional y nacional, hasta convertirse en los años cuarenta en la fábrica Incol (Industria Metalúrgica Colombiana, Limitada). La empresa no sólo se expandió sino que diversificó su producción. Construía maquinaria industrial, puertas de hierro, ventanas de acero, estructuras de hierro para edificios, bisagras, y otros productos con los cuales surtía el mercado nacional; exportaba a Centroamérica, las Antillas y varios países Suramericanos. A principios de los años cuarenta Incol empleaba a más de 150 obreros; en 1945, tenía un capital declarado de \$200.000 y entre sus socios se destacaban Quinto Nucci, Ricardo Correa Osario y Alejandro Falquez Jimeno<sup>279</sup>. Empresas como esta, que asimilaban la experiencia tecnológica de empresarios extranjeros, hubo muchas en Barranquilla; aquí aprovecharon las ventajas de un mercado en crecimiento y el favor de socios capitalistas que estimularon su dinamismo.

(Imagen FAGRAVE S.A.) PAG 181.

---

<sup>279</sup> (Junio de 1945) Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo XII, Protocolo del 7 de junio de 1945, Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, s. n. p.; Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, óp. cit., pp. 222-226.

De otro lado, en 1932 el empresario Pedro J. Cantunchi, aprovechando el proteccionismo industrial auspiciado por el gobierno de Enrique Olaya Herrera, fundó en Barranquilla una fábrica para producir drogas y cosméticos, llamada Laboratorios Pico de Colombia. Esta empresa se propuso crear una demanda para sus productos, por lo cual organizó en todo el país una agresiva campaña publicitaria a través de la prensa escrita y de la radio, contratando para tal fin a reconocidos artistas nacionales y extranjeros. Al poco tiempo, la industria ganaba un mercado que sería la base de su posterior ensanche; así, en los años cuarenta se hallaba en un moderno y amplio edificio donde utilizaba maquinaria traída del exterior; contaba, además, con tres secciones (la científica, la de procesamiento y la administrativa) en las cuales trabajaban más de 100 empleados. Aparte de su mercancía líder, la Sal de Uvas Picot, elaboraba otras medicinas y los cosméticos y drogas de la Pond's Extract Company, de los Estados Unidos, mediante autorización de dicha compañía. El Departamento Científico era dirigido por el químico-farmacéutico Carlos Martín Leyes, quien se convertiría años más tarde en un destacado político de la ciudad y de la región. Para distribuir en el mercado nacional los bienes fabricados o representados por los laboratorios Picot se constituyó la empresa Agustín A. Balaguer y Cía. Ltda., con subsidiarias en Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín<sup>280</sup>.

En agosto de 1936, se creó la Fábrica Colombiana de Sedas Rayón S. A., para producir especialmente hilazas de seda artificial con destino a las fábricas textiles de Barranquilla y del resto del país; la industria se formó con tecnología importada especialmente de USA. Requería para su proceso productivo celulosa, ácido sulfúrico, soda cáustica, bisulfuro de carbono, sulfato de Sodio, sulfato de zinc, ácido clorhídrico, etc, bienes que importaba pues no se producían en el país; a raíz de la Segunda Guerra Mundial tuvo dificultades para abastecerse de materias primas y otros insumos, ante lo cual sus propietarios reclamaron la protección del gobierno, concretada en facilidades para hacer sus importaciones; de hecho, esta situación estimuló el desarrollo en Colombia de industrias químicas que produjeran los insumos para empresas como ésta y de otras clases. La Rayón Viscosa, como también se le conocía, fue la primera fábrica de su especie en Colombia; en los años cuarenta su capacidad instalada le permitió producir más de las dos terceras partes de la hilaza de seda artificial consumida por las industrias textiles colombianas; por esa razón, el país sustituyó importaciones provenientes de Estados Unidos, Italia, Japón, Francia y Holanda; la empresa empleaba a más de 950 personas entre oficinistas y obreros; por aquella fecha, sus gerentes eran Jacobo Safdeye Dabah y

---

<sup>280</sup> José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, Segunda Edición, óp. cit, pp. 176-177. Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, óp. Cit, pp. 187-190.

Salomón Cohen, quienes también poseían acciones de la industria; su principal accionista era el tolimense Ruperto Campos G.; pero Rayón Viscosa, debido a su carácter de sociedad anónima, logró concentrar las inversiones de otros empresarios extranjeros, del interior de Colombia y de la propia Barranquilla. En 1942, por ejemplo, su patrimonio en maquinaria se acercaba a los \$2.000.000. En 1945, bajo la gerencia de Ruperto Campo G., la fábrica tenía proyectado producir otras materias primas, como soda cáustica, bisulfuro de Carbón y ácido sulfúrico, para cuyo fin montaba las plantas adecuadas<sup>281</sup>. No está de más decir que tanto la maquinaria como la tecnología empleada por esta factoría fueron traídas del exterior; sus técnicos especializados también eran extranjeros, pues la nación aún no contaba con muchos especialistas en la producción de hilaza sintética ni en las otras líneas productivas.

A propósito de esto último, es curioso lo que pensaban algunos dirigentes empresariales acerca de la dificultad del país para formar técnicos. Osvaldo Montoya Jaramillo, en una reseña de Rayón Viscosa, destacaba la buena índole y la inteligencia de los operarios nacionales; pero observaba que en siete años de estar operando la planta “no se ha formado un solo técnico que pueda reemplazar a algunos de los extranjeros en el ramo químico y textil”. Montoya Jaramillo atribuía este problema a “la inconstancia, típica de nuestra población y a su indiferencia ante las cuestiones técnicas y abstractas”. Y agregaba:

Ellos son las que nos mantienen supeditados a la tutela extranjera en casi todas las actividades especializadas. Y este mal endémico colombiano hecho de inconstancia y desapego por el trabajo técnico que se manifiesta especialmente por la trashumancia y la **alternabilidad** de los trabajadores, nos lleva a la cuestión fundamental: la carencia de educación técnica, necesidad clamorosa de nuestro pueblo atiborrado de letrados y huérfano de especialistas, siquiera mediocres, en las tareas científicas que impone la civilización<sup>282</sup>.

Al leer estas frases uno se coloca de inmediato en el contexto de los años treinta y cuarenta y visualiza la clase de problemas que afrontaba la sociedad colombiana debido a la industrialización, una herencia secular, la de los valores dominantes en nuestro pueblo es entendida como talanquera contra el desarrollo técnico y científico, de igual modo a como sucedió durante el Siglo XIX y tal vez en las postrimerías del período colonial<sup>283</sup>; pero en cuanto a la formación de técnicos, no sólo influían negativamente los valores sino la misma estructura económica y, sobre todo, la poca organización educativa del país.

---

<sup>281</sup> (Agosto 1936) Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla, Tomo 8, Protocolo N° 965 del 11 de agosto de 1936, Archivo Histórico Departamental, Barranquilla, p.114; Alirio Bernal, Barranquilla *Industrial*, óp., cit., pp. 36-74; Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, óp. cit., pp. 200-205; José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, óp. cit., p. 167 y ss.

<sup>282</sup> José Ramón Vergara y Fernando Baena. óp. cit, p. 169 y ss.

<sup>283</sup> Cfr. Frank Safford, *El Ideal de lo Práctico*, óp. cit passim.

Otra industria formada con capitales colombianos y extranjeros fue la compañía Argentina Metalúrgica Estaño Aluminio S.A. (Camea); en verdad esta empresa nació por la iniciativa de un grupo metalúrgico argentino, dedicado también a las finanzas, el cual tenía una larga experiencia en el procesamiento de metales no ferrosos, adquirida básicamente en la Argentina; de hecho, Camea, poseía varias empresas de laminación y procesamiento de metales en Buenos Aires, una de fundición de plomo, zinc y antimonio en Mercedes y fábricas en Rosario, Tucumán, Mendoza y otras ciudades. Su producción abarcaba una amplia gama de productos: láminas, tubos, perfiles, alambre de papel y plomo, estaño aluminio, duraluminio o zinc; cápsulas para botellas y tubos para productos farmacéuticos de estos metales; sellos; munición de plomo; soldadura; artículos para cocina; tanques, piezas fundidas, etc. Promediando el año 1941, esta sociedad envió a nuestro país algunos de sus ingenieros, así como maquinaria de sus propias fábricas o traídas de USA, para iniciar el montaje en Barranquilla de una factoría de fundición y procesamiento de metales, igual a las de Buenos Aires. A comienzos de 1942 ya se había montado la nueva fábrica, equipada con laminadoras, hornos, una prensa hidráulica de 1.000 toneladas de presión y otra maquinaria para trabajar metales ferrosos. Su capacidad instalada, entonces, permitió abastecer la demanda de Colombia, Venezuela, Perú, Cuba y los países centroamericanos, de productos obtenidos mediante fundición, expulsión, laminación o **trafilación**, tales como: láminas y tiras de aluminio para usos industriales y decoración; discos del mismo metal para las fábricas de objetos de cocina; munición de plomo y antimonio para cacería; barras de plomo perforadoras y contrapesos para redes de pesca; láminas de plomo para forros en general y para tanques de ácido sulfúrico; tubería de plomo para conducción de agua o instalaciones eléctricas; barras de estaño para soldar; láminas y tubos de estaño para cervecerías y laboratorios; láminas de zinc para techos; placas de zinc para calderas; discos y virutas de zinc para las minas de oro; discos, láminas y rollos de cobre para diversos usos; etc<sup>284</sup>. Como puede apreciarse, se trataba de una empresa muy importante que producía bienes de consumo y medios de producción para el mercado nacional; sus medios de producción resultaban fundamentales para una gran variedad de actividades económicas que crecían en todo el país, pero especialmente para las industriales; por eso contó con todo el apoyo del gobierno central. Por otra parte, tal vez no existía en toda Colombia en los años cuarenta una ciudad distinta a Barranquilla que ofreciera tantas ventajas comparativas para los propósitos de esta industria: por eso se instaló en nuestra localidad.

La compañía Colombo-Francesa de Lana y Seda Filta, fundada en esta ciudad en 1932, inició la elaboración de telas de seda a base de rayón en Colombia. Empezó con un capital

---

<sup>284</sup> Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, óp. cit., p. 59 y ss.

de \$300.000, pero en los años cuarenta ya declaraba \$2.000.000. Utilizaba maquinaria y tecnología importadas, para producir crespones, satines, estampados, fantasías y otros bienes de seda y lana que se vendían en todo el país. En 1945, la empresa se transformó en sociedad anónima, cambiando su razón social por Fábricas Filta S. A. Para esa fecha usaba hilazas nacionales y fibras importadas especialmente de Europa. La empresa fue fundada por los franceses Víctor, David y Jacques Levy, quienes trasladaron al país la avanzada tecnología francesa para fabricar las telas de seda sintética. Por el carácter de su consumo esta industria estimuló la apertura o el crecimiento de factorías productoras de materia prima industrial, como Rayón Viscosa, por ejemplo. Los bienes elaborados por Tejidos Filta competían en el mercado nacional con manufacturas de su tipo importadas<sup>285</sup>.

En 1944 se estableció en la ciudad la Compañía Industrial Colombiana Marysol S.A. Esta empresa se formó por la iniciativa del grupo Industrias Mattarazzo, de San Pablo, Brasil. Aún en 1945 completaba su instalación; la maquinaria fue traída en barcos especialmente fletados desde Europa. Los dueños destacaban el hecho de que esta industria introduciría por primera vez al país aparatos de aire acondicionado para hacer más cómodo el trabajo de los obreros. La empresa se dedicaba básicamente a transformar materia prima en bienes para otras fábricas y en textiles de clase diversa; entre sus productos se destacaban las hilazas de algodón y las telas de rayón. La planta fue instalada en Barranquilla pensando sus propietarios en las ventajas comparativas derivadas de la localización de la ciudad, para cubrir parcialmente las necesidades de los mercados de Colombia, el norte del continente suramericano y los países del Caribe, lo cual constituía un plan ambicioso y muy parecido al que manejaban otros capitalistas atraídos por la ciudad en los años treinta y cuarenta. Marysol S. A., concentró la experiencia de sus principales propietarios brasileños, quienes poseían 248 fábricas de diversa naturaleza, con un capital de mil millones de cruzeiros. En 1945 hacían parte de su Junta Directiva Francisco Mattarazzo, M. T. Mendoza Amarís y Clovis de Madeiros de Quiroga<sup>286</sup>.

---

<sup>285</sup> **El Economista** (publicación dedicada a los temas económicos), Año I, N°. 1, Barranquilla, octubre de 1954, p. 49; Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, óp. cit., pp. 36-74.

<sup>286</sup> José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, óp. cit., pp. 172-173; **El Economista**, Año I, N°. 1. p. 41.

(Imagen SILOS Y MOLINOS DE TRIGO LA INSUPERABLE) PAG 187

En los años treinta se funda Manufacturas Textiles Jaar, por Bichara Jaar y otros familiares que habían llegado de Belén años atrás para constituir en la Costa Atlántica y en Barranquilla casas de comercio; Textiles Jaar fue considerada años más tarde como una de las industrias más grandes de la ciudad, concentrando en sus locales más de mil trabajadores. Producía hilados, tejidos, crudos, hilazas de algodón, spunrayón, súper lana, ropas de trabajo, piolas, lonas impermeables, etc.<sup>287</sup>

En 1929, se constituyó la Unión Industrial y Astilleros Barranquilla, Unial S. A., por ingenieros alemanes, pero con capital de otros extranjeros y de empresarios locales y del interior; su actividad inicial principal fue construir y reparar embarcaciones para navegación fluvial y marítima, es decir, era un astillero. En 1942, debido a la Segunda Guerra, la empresa se considero de posible proyección bélica, por lo cual fue cerrada; luego la adquirió el IFI, organismo que en 1943 vendió sus acciones a un grupo de industriales colombianos. En 1944, la Todd Shipbuilding Corp. De Estados Unidos, compró parte de sus acciones y se hizo cargo de la administración y dirección, vinculando una mayoría de personal técnico norteamericano. En 1947, Cervecería Bolívar y Barranquilla entró como accionista; años después, los grupos Bavaria y Aluminios Reynolds compraron las acciones de la Todd Shipbuilding Corp., por lo cual la administración y dirección pasó a manos de nacionales. A todas estas, dejó de ser un simple astillero, diversificando y amplificando sus actividades; construyó, además, maquinaria industrial, estructuras metálicas, tanques, piezas y accesorios metalmecánicos para diversos usos, equipos para labores petroleras, etc. Entre sus accionistas estaban Alberto Samper, J. Louis Reynolds, Julio Mario Santodomingo y su hijo, entre otros<sup>288</sup>.

---

<sup>287</sup> Benjamín Sarta y José Consuegra, *Estructura Económica de Barranquilla.*, p. 212; **El Economista**, Año I, N° 2 y 3, Barranquilla, diciembre de 1954, p. 78; Louise Fawcett, **Libaneses, palestinos y sirios en Colombia**, pp. 19-20.

<sup>288</sup> **El Economista**, Año I, N° 4, Barranquilla, marzo de 1955, p. 10; Benjamín Sarta y José Consuegra, *Estructura Económica de Barranquilla*, óp. Cit, pp., 215-217; Junta Coordinadora del Puerto, Bocas de Ceniza, Historia de una Gran Obra, Editorial Espriellabé, Barranquilla, 1973, p.133.

No continuaremos con la descripción de las industrias formadas en Barranquilla en la primera mitad del siglo XX; si el lector desea más información sobre el tema la encontrará en el Anexo 2. Nuestro interés al hacer este relato es mostrar, con ejemplos concretos, cómo muchas de las industrias constituidas en los años veinte, treinta y cuarenta produjeron una ruptura en el desenvolvimiento socioeconómico de la urbe, la cual influyó notablemente en el desempeño de los empresarios localizados aquí. Es indudable que a partir de esas décadas, la actividad empresarial en la industria capitalista se hace más importante provocando una mayor especialización que va a repercutir en las características del empresariado local; es decir, el espacio económico para los negociantes y especuladores parece reducirse un poco, pues la tarea industrial requiere dinero, tiempo y mucha atención. Obsérvese que la industrialización capitalista avanzó en un medio dominado por el comercio y la función portuaria; por tal motivo, los empresarios nacionales y extranjeros que laboraron en la ciudad se ocupaban básicamente de negocios comerciales, colocando en segundo plano, con contadas excepciones, la apertura de industrias; además, el país no estaba aún maduro para abordar de lleno la industrialización. En fin, el desarrollo de fábricas capitalistas rompió un conjunto de procesos socioeconómicos que venían del siglo XIX, los cuales fueron descritos y analizados en el Capítulo II.

Por otra parte, la ruptura industrial repercutió también en la composición social de Barranquilla; aumentó el número de obreros industriales y también el de empresarios industriales. Los habitantes empobrecidos de la costa y del interior del país tuvieron otro motivo para trasladarse hacia esta ciudad, acelerando, por tanto, el crecimiento demográfico. Este último, a su vez, ayudaría a transformar la fisonomía de la urbe y a incrementar sus problemas.

En cuanto a los factores que incidieron en la ruptura, cabe repetir que fueron endógenos y exógenos, si podemos hablar en esos términos. Barranquilla se transformó en centro industrial por su privilegiada situación geográfica y por su condición de puerto, lo que facilitaba la importación de bienes de capital en una época en que el país aún no los producía; las ventajas comparativas que ofrecía, atraían núcleos nuevos de empresarios nacionales y extranjeros interesados tanto en el mercado nacional como en el externo; a partir de los años veinte, la ciudad contó con un buen servicio de energía eléctrica, al cual se unió el de agua abundante y otros elementos infraestructurales; su población **en** crecimiento acelerado a partir de 1920, creaba de hecho un proletariado potencial y masivo al que podía pagársele salarios bajos, **lo que** influía notoriamente en los beneficios capitalistas; además, el comercio de larga y corta distancia colocaba en manos de los empresarios establecidos aquí, fondos monetarios que podían emplearse en la inversión

industrial; etc. Por todo lo anterior, y por las políticas gubernamentales, Barranquilla pudo convertirse en importante centro industrial.

Pero además, también influyeron ciertos factores externos entre los cuales destacamos: la existencia de grupos empresariales o empresarios individuales dispuestos a invertir en la ciudad para aprovechar sus condiciones favorables; como pudimos probar, la formación de fábricas capitalistas a partir de los años veinte no fue obra exclusiva de empresarios nacionales y extranjeros llegados a la ciudad a finales del siglo XIX o comienzos del siglo XX, sino que contó con el aporte de grupos nuevos, aunque minoritarios, que vinieron o invirtieron en los años treinta y cuarenta; también debemos destacar las oportunidades que se presentaron en el mercado mundial para adquirir tecnología y maquinaria, y para traer técnicos especializados a trabajar en ramas industriales aún vírgenes en nuestro país; parece ser que la depresión de los años treinta y la Segunda Guerra Mundial catalizaron la sustitución de importaciones que marchaba desde el siglo XIX, al sacar del mercado local algunos productos importados competitivos y al estimular la apertura o el crecimiento de fábricas productoras de bienes intermedios y otros medios de producción que antes se importaban en su totalidad; tales eventos parecen haber estimulado la formación de factorías para elaborar artículos de consumo inmediato y durables (no está de más recalcar que muchas de las empresas productoras de bienes de consumo y medios de producción, creadas en Barranquilla en los años treinta y cuarenta, contaron también con nuevos capitales que vinieron del exterior); etc. Es decir, estas circunstancias internacionales incidieron sobre un medio local y nacional que contaba con los suficientes elementos para hacer avanzar de un modo definitivo el proceso de industrialización capitalista en Barranquilla.

Por lo demás, el crecimiento de la producción industrial barranquillera no fue sólo el resultado de la intensificación del trabajo en las unidades de procesamiento instaladas antes y durante los años veinte, sino que se debió en gran medida a la apertura de fábricas distintas a las ya existentes; es decir, tanto el mayor uso de la capacidad instalada y el aumento de ésta en las industrias establecidas por aquellas fechas, como la aparición de industrias nuevas, estimularon el crecimiento industrial de los años treinta y cuarenta. En estas dos últimas décadas se concentró la aparición del mayor número de fábricas capitalistas en la historia de la ciudad, hasta ese momento. Tal situación coincide con lo sucedido en otros lugares de Colombia, sobre todo entre los años 1931 y 1939, cuando se presentó un importante período de expansión industrial.

Por otra parte, hasta 1945 la industria local se abastecía de materias primas, equipos y demás materiales para su proceso en el mercado regional, en el nacional y en el mercado mundial. Las empresas que utilizaban la producción en serie mediante procesos de cierta sofisticación dependieron, para adquirir aquellos elementos, del mercado mundial;



todavía es la hora que la industria del país permanece esclava del mercado exterior para satisfacer la demanda de un gran porcentaje de sus bienes de capital, especialmente de maquinaria y tecnología<sup>289</sup>. En cuanto a materias primas y otros elementos empleados por los establecimientos industriales en el año censal del 1 de julio de 1944 a 30 de junio de 1945, por ejemplo, se destaca lo siguiente: del total general, que incluía productos nacionales y extranjeros, con un precio en fábrica en pesos de \$42.967.548, la parte de productos nacionales empleados tenía un precio en fábrica de \$23.211.467, en tanto que las importaciones empleadas llegaban a \$19.753.081<sup>290</sup>; había, entonces, casi un equilibrio cuantitativo entre las dos producciones que abastecían a la industria; pero el peso de los bienes dinamizadores, es decir, de los equipos y los procesos tecnológicos, recaía en el sector externo, como pudimos apreciarlo en los ejemplos citados; en ciertos casos, también se importaban las materias primas que no se producían en Colombia. Así, en las industrias de alimentos, por ejemplo, el grupo formado por las empresas productoras de aceites, mantecas y grasas de origen vegetal y sub-productos, empleaba materias primas y otros bienes nacionales con un precio en fábrica de \$2.575.425, en tanto que los productos extranjeros que usaba tenían un precio en fábrica ligeramente mayor, de \$2.620.995. El maní en pepa que utilizaba este grupo era casi todo importado, en cantidad de 4.041.705 kilos con un precio en fábrica de \$1.367.685; el maní nacional sólo cubría la cantidad de 350 kilos con un precio de \$140<sup>291</sup>. En el capítulo de las industrias químicas y farmacéuticas, el grupo de las especialidades farmacéuticas y productos medicinales y químico-técnicos consumía bienes de producción importados con un precio en fábrica de \$2.313.316 mientras que los bienes nacionales sólo llegaban a \$727.831. Las principales importaciones de este grupo eran productos químicos aún no elaborados en el país, como varios ácidos, por ejemplo<sup>292</sup>. Entre las industrias textiles, el grupo integrado por los establecimientos dedicados a producir hilados y tejidos de algodón pagaba por importaciones puestas en fábrica la suma de \$1.436.350, y por los bienes nacionales \$799.847. El algodón desmotado o sin semilla que importaban tales industrias ascendía a la cantidad de 1.506.056 kilos con un precio en fábrica de \$1.276.250; es decir, su producción tenía un componente de algodón extranjero que superaba con amplitud al de origen nacional, que apenas alcanzaba los 505.201 kilos con un precio en fábrica de \$432.912<sup>293</sup>. En el grupo dedicado a la manufactura de hilados y tejidos de lana, medias, calcetines y encajes la diferencia entre los bienes extranjeros y los nacionales consumidos en el proceso productivo era más notable, pues el precio en fábrica de las importaciones

---

<sup>289</sup> Información sobre productos nacionales y extranjeros empleados en la industria barranquillera hasta 1945 puede verse en: Contraloría General de la República, *Primer Censo Industrial de Colombia- 1945*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1947, p. 349 y ss.

<sup>290</sup> *Ibíd.*

<sup>291</sup> *Ibíd.*

<sup>292</sup> *Ibíd.*

<sup>293</sup> *Ibíd.*

ascendía a \$1.270.336, en tanto que los productos nacionales sólo llegaban a \$9.112. Cabe destacar que la hilaza de lana consumida por estas industrias venía del exterior, y sumaba los 160.458 kilos, con un precio en fábrica de \$1.249.872. Por el contrario, en el grupo de las empresas productoras de hilados y tejidos de seda natural y artificial, los bienes de producción de origen nacional casi doblaban a las importaciones, pues alcanzaban un precio en fábrica de \$2.639.912, mientras que los extranjeros costaban \$1.590.912; el componente primordial en los procesos de tales industrias era la hilaza de seda artificial, que ya se producía en Barranquilla, como vimos atrás; dicha hilaza se consumía en cantidad de 444.631 kilos, con un precio en fábrica de \$2.388.063<sup>294</sup>. De lo anteriormente expuesto (que son únicamente ejemplos de un espectro mucho más amplio) se saca en claro que la dependencia de la industria barranquillera no se relacionaba sólo con los equipos y tecnologías importados sino con las materias primas y otros bienes que aún no se producían en el país, o cuyas características, cuando había producción, los hacía poco deseables.

Por otro lado, la oferta de los establecimientos industriales en el año censal del 1 de julio de 1944 al 30 de junio de 1945, costaba, según precios en fábrica, \$62.925.633; los capítulos con más alta producción (según costo de producción en fábrica) eran:

Alimentos, con	\$14.906.109
Textiles (incluye desmotadoras), con	\$14.732.250
Químicas y Farmacéuticas, con	\$6.617.118

Los capítulos, de la estructura industrial barranquillera con más baja producción, eran:

Instrumentos de precisión y transformación de metales preciosos, con	\$165.328
y Caucho y similares, con	\$161.978 <sup>295</sup>

La producción industrial de Barranquilla se destinaba al mercado regional, al nacional y en menor porcentaje a la exportación (Recuérdese lo visto en el Capítulo II; muchas de las empresas industriales relacionadas allí, existieron con transformaciones o fusionándose. Con otras para formar nuevas industrias, después de los años veinte y treinta; estas, que en su mayoría eran pequeñas industrias, cubrían la demanda del mercado local y regional, y algunas el mercado nacional; recuérdese también lo que vimos en este capítulo más

<sup>294</sup> *Ibíd.*

<sup>295</sup> *Óp. cit.*, p. 385 y ss.

atrás; la proyección de muchas de las industrias formadas en los años veinte, treinta y cuarenta, abarcaba el mercado, nacional y en algunos casos el exterior, en cuanto a la realización de sus productos). Pero no se crea que la situación en el mercado local, regional y nacional era fácil para la industria barranquillera; desde finales del siglo pasado el enemigo principal era la competencia extranjera, la cual dio bravos combates hasta los años cuarenta, con algunos intervalos que fueron aprovechados más o menos rápidamente por el empresariado; la política económica gubernamental restringió esa competencia, pero no la eliminó totalmente. La propaganda de las mercancías elaboradas en la ciudad se confeccionaba haciendo notar sus excelsas calidades, que superaban las de las importadas, según sus propietarios. La producción de manteca, de harina, de textiles, por ejemplo, se enfrentaba en el mercado con productos extranjeros. En los años cuarenta, inclusive, algunos empresarios se quejaban de la falta de protección y estímulos de parte del gobierno, para desarrollar su actividad. En los años veinte, una empresa de sombreros, ofrecía a los posibles compradores su producto en los siguientes términos:

Un modelo de sombrero Britania.

No hay libertad política, sin libertad económica. Pero la libertad económica no se conquista sino consumiendo productos de la industria nacional.

Los sombreros Britania fabricados por obreros y obreras de nuestro país, son tan buenos como los mejores importados y son más baratos.

Contribuye a la libertad económica de Colombia, exigiendo sombreros de fabricación nacional<sup>296</sup>.

De este talante eran otras muchas propagandas de bienes nacionales en los años treinta y cuarenta, lo cual indica que la competencia extranjera se mantuvo presente, al menos en Barranquilla. Pero la industria barranquillera también competía en el mercado regional y nacional con las producciones industriales de otros sitios de la Costa (caso Cartagena) y del interior del país. Es probable que la competencia de las importaciones y de los productos nacionales haya influido en el mejoramiento de la capacidad y de los productos de la industria local, pero también es posible que esta sea una de las circunstancias que motivaron la pérdida del dinamismo industrial de Barranquilla con relación a otros centros industriales de Colombia, después de los años cuarenta.

Otro problema que enfrentó la oferta industrial de la localidad era el de las difíciles comunicaciones con las regiones de mayor consumo del interior del país, especialmente con el occidente colombiano donde estaban los más grandes mercados. Las ventajas comparativas de la ciudad, se veían limitadas por la falta de adecuados sistemas de transporte, mucho más eficientes que la navegación por el río Magdalena (las carreteras, por ejemplo); esta dificultad para acceder fácilmente a los relativamente densos mercados

---

<sup>296</sup> Don Ramiro (Víctor Manuel García Herreros), *Mis Entrevistas*, óp. cit., p. 339.

interioranos, fue una talanquera a la expansión de la industria local, sobre todo a partir del momento en que empezó a hacerse dominante el modelo de desarrollo hacia adentro.

A lo anterior se agregó, más adelante, la colocación de fletes diferenciales en el transporte aéreo que beneficiaban a la industria de los centros interioranos y perjudicaba la realización de las mercancías locales en aquellos centros, ya que llegaban costando más; las tarifas diferenciales creaban una situación de privilegio a favor de los centros productores y distribuidores del interior de Colombia, pues la carga que salía de Barranquilla pagaba un flete más alto en un 30% a 75%, que el pagado para la carga que salía de Bogotá, Medellín o Cali; por ejemplo, el flete de una tonelada de Barranquilla a Bogotá costaba \$315, y en sentido contrario \$200; de Barranquilla a Medellín era de \$270, viceversa \$250<sup>297</sup>, Esto se hacía con el criterio de proteger la “industria nacional”, como si la de Barranquilla no lo fuera. La competencia, entonces, no favorecía a la producción de la ciudad.

En fin, el gran dinamismo industrial que exhibió la urbe entre 1934 y 1944, aproximadamente, empezó a mermar no sólo por la pérdida del liderazgo portuario a manos de Buenaventura y por la poca inserción de la industria en el mercado regional<sup>298</sup>, sino también por los factores anteriormente relatados. La Segunda Guerra dejó también sus secuelas, pues restringió el desarrollo de algunas empresas y otras debieron cerrar por falta de material importado, como aconteció con muchas fábricas de hierro y acero, aluminio y otras<sup>299</sup>. Además, contribuyó a deprimir la actividad portuaria.

Sintetizando: si aceptamos que el dinamismo industrial barranquillero disminuyó después de los años cuarenta, habría que analizar con detalle el impacto del segundo gran conflicto bélico mundial; habría que mirar también las consecuencias para la industria local, del cambio de modelo de desarrollo económico, que por la época enfatizaba el progreso del mercado interno mediante el denominado “desarrollo hacia adentro”. (Parece que de este “desarrollo hacia adentro” sacó la mejor tajada el triángulo de oro). Tendríamos que sopesar como elemento explicativo algo que salta a la vista en la revisión de las fuentes: el hecho de que muchas de las empresas fundadas a partir de los años treinta en Barranquilla tenían su mira puesta no sólo en el mercado regional –de por sí estrecho-, sino en el nacional y hasta el qué se abría en Centroamérica, Las Antillas y los países vecinos de Suramérica. Por tal razón, la explicación no puede basarse en la poca vinculación de la industria con respecto al mercado regional; tendríamos que utilizar otras

---

<sup>297</sup> José Raimundo Sojo, *Barranquilla, una Economía en Expansión*, óp. cit., p. 73 y ss.

<sup>298</sup> Alusiones a la decadencia portuaria relativa de Barranquilla y a su impacto en la industrialización y en la economía, pueden verse en los siguientes trabajos: Adolfo Meisel Roca, “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, óp. cit., p. 35 y ss. Otros autores: José Raimundo Sojo, *Barranquilla Una Economía...*; óp. cit., passim. Theodore Nichols, *Tres Puertos de Colombia*, óp. cit., p. 192.

<sup>299</sup> Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, óp. cit., p. 9.

variables, entre las cuales estarían la competencia industrial de otras ciudades y regiones, la aparición de tecnologías y maquinarias más competitivas, nuevos productos, la competencia de otros países en los mercados externos influidos, etc. Es más, si quisiéramos probar la hipótesis de la decadencia general de la ciudad en relación con las otras capitales del país a partir de 1950, sería necesario considerar no sólo factores económicos y políticos como explicación, sino de otra índole, como los que se derivan del impacto de la inmigración a la urbe, con las secuelas multifacéticas que tal fenómeno produjo, positiva y negativamente, en la historia de nuestra localidad. Pero los temas anteriormente mencionados, abiertos a la investigación, rebasan las fronteras del presente trabajo.

(Imagen PASEO DE BOLIVAR) PAG 197

## CONCLUSIONES

1. 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. La ciudad le sacó partido al auge exportador tabacalero, **de la quina** y al cafetero. Si bien los dos primeros funcionaron en las condiciones de la “producción-especulación”, esto poco importó en cuanto al crecimiento económico y demográfico de Barranquilla, los cuales no se apoyaban tanto en la producción de bienes como en el tránsito de mercancías. La estabilidad exportadora originada en el café benefició más

profundamente a esta ciudad que a cualquier otro puerto colombiano. Con aquella no sólo crece el comercio, sino la industria moderna y los servicios. Los empresarios nacionales y extranjeros involucrados en la economía de exportación distribuyeron muchos de los capitales monetarios obtenidos mediante la comercialización del café en actividades económicas como las de arriba o en el incremento de la urbanización. Si bien los nuevos barrios y las construcciones modernas se hicieron también con dinero de renglones distintos a la economía cafetera, no por ello podemos dejar de inferir que el impacto del boom cafetero se sintió también en el crecimiento urbano de la ciudad. Las fuentes primarias consultadas (Directorios, Libros de Registros Judiciales y Notariales, Prensa Escrita, Censos, etc.) permiten deducir que este fenómeno se presentó. Apoyados en todo lo anterior, podemos entonces concluir que el comercio exterior nacional fue definitivo en el surgimiento del fenómeno Barranquilla y en su posterior transformación, desde finales de la segunda mitad del siglo XIX.

2. Pero es imposible comprender las transformaciones de la localidad –en las cuales están incluidos sus empresarios- sin tener en cuenta las tendencias que vienen del siglo XIX. Los cambios vividos por el empresariado en la primera mitad del siglo actual (1915-1945) hunden sus raíces en aquel pasado cercano. Tales cambios se relacionan con el carácter de la diversificación económica, con la especialización surgida a raíz de la ruptura industrial de los años veinte y treinta y con los matices culturales que adquieren los empresarios. Tampoco es posible analizar el desenvolvimiento socioeconómico del empresariado sin pensar, como antecedente y como consecuencia, en las transformaciones del contexto local. Es decir, en el impacto en la urbe de la industrialización, de la apertura de empresas pioneras como la SCADTA y otras, en el mejoramiento de los servicios públicos y de las construcciones públicas y privadas y en la expansión demográfica. En consecuencia, reconstruir el desarrollo histórico del empresariado es reconstruir también, en parte, el de la ciudad.

3. Barranquilla se convirtió en polo de atracción para los capitalistas nacionales y extranjeros no sólo por su rol de puerto complejo, sino porque poco a poco se convirtió en el más importante centro comercial de la Costa Norte y uno de los más importantes del país.

A esta combinación económica habría que agregarle otros factores socioculturales, relacionados con la débil presencia de una estratificación social cerrada y con la llegada de inmigrantes de otros sitios del país y del exterior.

El dinamismo de que hacen gala los empresarios nacidos en la ciudad o adoptados por ella, se explica, en parte, por el carácter de sociedad abierta que adquiere Barranquilla.

4. La ciudad se transforma en el principal puerto del país a finales del siglo anterior no sólo por su envidiable situación geográfica, sino porque se alimentó de las principales tendencias del desarrollo económico nacional. En tal sentido, su papel portuario no es más que el comienzo de un proceso donde el comercio jugará el rol principal, hasta la segunda década del siglo XX cuando se inicia la ruptura que desemboca en la industrialización capitalista. Los grandes hitos empresariales ciudadanos se explican en función de los cambios sociales y económicos que vive el país a partir de la segunda mitad del siglo XIX, cuando la nación se empieza a abrir al comercio exterior, como abastecedora de bienes primarios y como receptora de bienes manufacturados. Así, la vital importancia del río Magdalena, el progreso portuario y comercial de Barranquilla, la construcción del Ferrocarril de Bolívar y los cambios en los medios y sistemas de transporte pueden comprenderse mejor.

5. 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”<sup>300</sup>. 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 pasado se le reconocía a Barranquilla una función principalísima en el ámbito de la economía nacional.

Muchos de los capitales empleados para abrir empresas en la ciudad provenían de otras regiones y ciudades de la nación. La inmigración empresarial –si cabe el término- no sólo partió de la Costa, sino de otros sitios del país. En fin, Barranquilla desde finales del siglo XIX se convirtió en verdadera ciudad nacional.

6. 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. Quizá los patrones de desarrollo empresarial en el territorio colombiano tienen su origen en la época colonial, como recuerda Ospina Vásquez. Tales patrones se mantienen durante el siglo XIX. La actividad que los domina, aparte de la producción de bienes primarios, es, indudablemente, el comercio. Pululan en el territorio nacional las empresas patrimoniales y las sociedades por acciones, especialmente desde el momento en que se produce el comienzo de la apertura del país al comercio exterior. Los empresarios locales diversificaban como lo hacían el resto de sus pares de otras partes: es decir, para proteger y ampliar su patrimonio. Algunos llaman a esto diversificación

---

<sup>300</sup>\* “Nacional” en cuanto a la proyección de sus empresas y empresarios a finales del siglo XIX y a comienzos del siglo XX; también en lo referente a su papel dentro de la economía de la nación en ese período y a la procedencia de muchos de sus empresarios.



precapitalista pero, siguiendo a Braudel, se la puede considerar también capitalista. Sus fuentes de financiamiento son más o menos similares, aunque aquí cabe considerar las peculiaridades regionales. En el caso que nos ocupa, Barranquilla, los empresarios obtenían fondos monetarios básicamente del comercio y de la producción de bienes primarios en los alrededores de la ciudad, tales como algodón, ganado, etc. El renglón industrial no tuvo gran peso sino hasta después de la segunda década del presente siglo, cuando se presenta una de las grandes rupturas en el desarrollo del empresariado local. O mejor dicho: cuando algunos capitalistas del lugar y otros venidos del resto del país y del exterior, se inscriben en la onda industrializadora que recorre a la nación.

7. 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.

En fin, tanto estas conclusiones como el conjunto del trabajo quedan sometidos desde ya a la crítica de los académicos y de los estudiosos; aspiramos a que la discusión de la temática aquí tratada permita el progreso historiográfico dentro de una problemática que, como ya anotamos, apenas empieza a estudiarse por las generaciones presentes.

## **BIBLIOGRAFIA**

### **I. DOCUMENTOS Y OTROS**

**ARCHIVO MERCANTIL CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA**

- Libros de Registros de Escrituras de Asociación y otros.
- \* (Diciembre 1882 – enero 1889) Libro Nº. 1, Juzgado 1.
- \* (Agosto 1889 – septiembre 1895) Libro Nº. 2, Juzgado 1.
- \* (Octubre 1895 – julio 1903) Libro Nº. 3, Juzgado 1.
- \* (Abril 1908 – marzo 1914) Libro 4, Juzgado 1.
- \* (Enero 1914 – diciembre 1916) Libro Nº. 1, Juzgado 2.
- \* (Noviembre 1914 – febrero 1920) Libro Nº. 1, Juzgado 3.
- \* (Febrero 21 de 1917 – 15 de abril de 1920) Libro Nº.1 Bis, Juzgado 2.
- \* (Julio 1918 – marzo 1921) Libro Nº. 2, Juzgado 3.
- \* (Agosto 1920 – mayo 1922) Libro Nº. 10, Juzgado 1.
- \* (Julio 1922 – octubre 1923) Libro Nº. 3, Juzgado 3.
- \* (Febrero 28 de 1923 – junio 28 de 1924) Libro Nº. 12, Juzgado 1.
- \* (Julio 2 de 1924 – junio 10 de 1925) Libro Nº. 7, Juzgado 1.
- \* (Abril 1926 – diciembre 1927) Libro No. 7, Juzgado 1.

## **HEMEROTECA DE LA BIBLIOTECA PUBLICA DEPARTAMENTAL**

### **a) Boletín Municipal de Estadística**

DE CASTRO PALACIO, Arturo. **Boletín Municipal de Estadística**, Año I, Número 1, Dirección Municipal de Estadística, Barranquilla, Noviembre de 1930.

\_\_ Año II, Número 5, septiembre 30 de 1931.

\_\_ Vol. III, Número 18, Litografía Barranquilla, noviembre 30 de 1934.

\_\_ (Anuario de 1934), Volumen III, Número 19, febrero de 1935.

\_\_ Vol. VI, Número 29, agosto 31 de 1936.

\_\_ Vol. VI, Número 56, noviembre 30 de 1938.

\_\_ Vol. VI, Número 57, diciembre 30 de 1938.

\_\_ Vol. VI, Número 63, junio 30 de 1939.

\_\_ Vol. VIII, Número 71, febrero 29 de 1940.

J. **Prensa y otros**

**El Derecho, Diario de la Tarde**, N.º. 71, miércoles 3 de enero de 1917 y año VI, N.º. 1221, jueves 7 de agosto de 1919.

**El Día, Diario de la Tarde**, N.º. 239, martes 22 de marzo de 1917.

**La Nación**, varios números de diversos días, meses y años.

**El Liberal**, varios números de diversos días, meses y años.

**Diario del Comercio**, varios números de diversos días, meses y años.

**La Prensa**, varios números de diversos días, meses y años.

**El Herald**, varios números de diversos días, meses y años.

Edición Extraordinaria del **Magazín Internacional YA**, Barranquilla y sus Hombres, número 26, abril de 1940.

**El Economista** (publicación dedicada a los temas económicos) varios números de 1954 y 1955.

Junta Coordinadora del Puerto, *Bocas de Ceniza, Historia de Una Gran Obra*, Editorial Espriellabé, Barranquilla, 1975.

Contraloría General de la República, *Censo General de Población* (5 de julio de 1938), Tomo II, Imprenta Nacional, Bogotá 1940.

Contraloría General de la República, *Primer Censo Industrial de Colombia – 1945*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1947.

NOTA: Los Directorios Anuarios y otros materiales de esta Hemeroteca se encuentran en el Apartado II de esta bibliografía. La documentación de la Hemeroteca se entregó posteriormente al Archivo Histórico Departamental. .

**ARCHIVO HISTORICO DEPARTAMENTAL**

- \* Tomos de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla.
- \* (24 de enero a febrero 29 de 1918) Protocolo N.º. 285, 23 de febrero de 1918.
- \* (1 al 31 de diciembre de 1926) Tomo 12, diversos protocolos.
- \* (Noviembre 1927) Tomo 11, diversos protocolos.
- \* (1 al 29 de septiembre de 1928) Tomo 9, diversos protocolos.
- \* (7 al 28 de febrero de 1929) Protocolo N.º. 513 del 28 de febrero de 1929.
- \* (Junio de 1929) Tomo 1, diversos protocolos.
- \* (Junio 1929) Tomo 9, diversos protocolos.
- \* (Agosto 1926) Tomo 8, diversos protocolos.
- \* (Junio 1945) Tomo 12, diversos protocolos.

## II. LIBROS Y FOLLETOS DE CARACTER GENERAL Y ESPECIFICO

ARANGO, Mariano. *Café e Industria 1850-1930*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1977.

ARCHILA, NEIRA, Mauricio, *Barranquilla y el Río: Una Historia Social de sus Trabajadores*, CINEP, Bogotá, 1987.

ARTETA, María Eulalia y ATENCIO, Ramón, **Perfil Socioeconómico de Barranquilla**, CERES, Universidad del Norte, Barranquilla, 1990.

ARRUBLA, Mario, *Estudios Sobre el Subdesarrollo Colombiano*, 13ª Edición, Editorial La Carreta, Medellín, 1984.

BEJARANO, Jesús Antonio. "La Economía entre 1930 y 1945", En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989.

\_\_\_ "La Economía Colombiana entre 1922 y 1929", En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana, Editorial, Bogotá, D. E., 1989.

\_\_\_ (Ed.) *El Siglo XIX en Colombia Visto por Historiadores Norteamericanos*, Editorial La Carreta, Bogotá, 1977.

BELL LEMUS, Gustavo, "Barranquilla 1920-1930", En: *Huellas*, N.º. 11, Barranquilla, 1984.

BERGQUIST, Charles, *Café y Conflicto en Colombia 1886-1910*, FAES, Medellín, 1981.

- BERNAL, Alirio, *Barranquilla Industrial*, s/e, Barranquilla, 1942.
- BLANCO BARROS, José Agustín, *El Norte de Tierradentro y sus Orígenes de Barranquilla*, Banco de la República, Bogotá, 1987.
- BOTERO HERRERA, Fernando, *La Industrialización en Antioquia, Génesis y Consolidación, 1900-1930*, CIE, Universidad de Antioquia, Medellín, 1985.
- BRAUDEL, Fernand, *La Dinámica del Capitalismo*, Alianza Editorial, Madrid, España, 1985.
- BREW, Roger, *El Desarrollo Económico de Antioquia, Desde la Independencia Hasta 1920*, Banco de la República, Bogotá, 1977.
- BUSHNELL, David, *Eduardo Santos y la Política del Buen Vecino*, El Ancora Editores, Bogotá, 1984.
- CARRILLO, Carlos, et. Al., *Desarrollo Industrial y Comercial de Barranquilla 1950-1970*, Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1988.
- CUEVA, Agustín, *El Desarrollo del Capitalismo en América Latina*, Siglo XXI Editores, México, D. F., México, 1984.
- DAVILA, LADRON DE GUEVARA, Carlos, *El Empresariado Colombiano: Una Perspectiva Histórica*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 1986.
- \_\_ *Historia Empresarial de Colombia: Estudios Problemas y Perspectivas*, Universidad de los Andes, Bogotá, enero, 1991.
- DEAS, Malcolm, “La Influencia Inglesa –Y Otras Influencias- en Colombia (1880-1930)”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo III, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá D. E., 1989.
- DE CASTRO PALACIO, Arturo, *Ciudades Colombianas del Caribe: Santa Marta, Cartagena y Barranquilla*, Litografía Barranquilla, Barranquilla, 1942.
- DE LA ESPRIELLA, Alfredo, **Aerocincuentenario** 1919-1969, Tipografía Dovel, Barranquilla, diciembre de 1969.
- DON RAMIRO, (VICTOR MANUEL GARCIA HERREROS), *Mis Entrevistas*, s/e, Barranquilla, 1928.
- DOS SANTOS, Theotonio, “La Crisis de la Teoría del Desarrollo y las Relaciones de Dependencia en América Latina”, En: Jaguaribe, Elio, et. Al., *La Dependencia Político-Económica de América Latina*, Siglo XXI Editores 13ª Edición, México D. F., México, 1983.

DUARTE L., Pablo, et. Al., Desarrollo Comercial e Industrial de Barranquilla 1880-1930, Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1980.

ETZIONI, Amitai y ETZIONI, Eva, *Los Cambios Sociales*, Fondo de Cultura Económica, México, D. F., México, 1969.

FAWCETT, Louise, **Libaneses, Palestinos y Sirios en Colombia**, CERES, Universidad del Norte, Barranquilla, 1991.

FURTADO, Celso, *La Economía Latinoamericana*, Siglo XXI Editores, México, D. F., México, 1978.

GALVJS, Silvia y DONADIO, Alberto, *Colombia Nazi 1939-1945*, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, 1986.

GINZBURG, Carlo, *Mitos, Emblemas e Indicios*, Editorial Gedisa, Barcelona, España, 1989.

GUBEREK, Simón, *Yo Vi Crecer un País*, 2 Tomos, Fundación Simón y Lola Guberek, Colección Literaria, Volumen 18, Segunda Edición, Bogotá, 1987.

HEBARD. R. W. y Co., INC, *Barranquilla Futura (Informe y Presupuesto para Mejoras Municipales en la Ciudad de Barranquilla, Colombia)*, s/e, Barranquilla, 1920.

HORNA, Hernán, “Modernización, Transporte y Espíritu Empresarial en Colombia Durante el siglo XIX”, En: **Huellas**, Nº. 22, Barranquilla, 1988.

KALMANOVITZ, Salomón, *El Desarrollo Tardío del Capitalismo*, Siglo XXI Editores, U. N., Bogotá, 1983.

\_\_\_ *Economía y Nación*, CINEP – U. N. Siglo XXI Editores, 2ª Edición, Bogotá, 1986.

KRIEDTE, Peter, et. Al., *Industrialización antes de la Industrialización*, Editorial Crítica, Barcelona, España, 1986.

LOPEZ, Eduardo, *Almanaque de los Hechos Colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado*, Cuarto Volumen, s/e, Bogotá, 1921- 1922.

MANRIQUE, Ramón. *Barranquilla y Su Gente*, Editorial del Norte, Barranquilla, 1943.

MARTINEZ APARICIO, Antonio y NIEBLES A., Rafael, *Directorio Anuario de Barranquilla*, “Imprenta El Comercio”, Barranquilla, 1892.

\_\_\_ *Directorio Anuario de Barranquilla*, Año II, Papelería de Samper Matiz, Bogotá, 1894.

MARX, Karl, *El Capital*, Tomo I, Fondo de Cultura Económica, 10ª reimpresión, México D. F., México, 1975.

MAYOR MORA, Alberto, "Historia de la Industria Colombiana 1930-1968", En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989.

\_\_\_ *Ética, Trabajo y Productividad en Antioquia*, Editorial Tercer Mundo, Bogotá, 1984.

MEISEL ROCA, Adolfo, "¿Por qué se Disipó el Dinamismo Industrial de Barranquilla?", En: **Lecturas de Economía**, Nº. 23, Medellín, marzo – agosto, 1987.

NICHOLS E., Theodore, **El Surgimiento de Barranquilla**, Suplemento de la Cámara de Comercio de Barranquilla, Barranquilla, abril, 1983.

\_\_\_ *Tres Puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973.

OCAMPO, José Antonio, *Colombia y la Economía Mundial 1830-1910*, Siglo XXI Editores – Fedesarrollo, Bogotá, 1984.

\_\_\_ (Compilador) *Historia Económica de Colombia*, Fedesarrollo – Siglo Veintiuno Editores, 2ª Edición, Bogotá, 1988.

OCAMPO, José Antonio y MONTENEGRO, Santiago, *Crisis Mundial, Protección e Industrialización*, CEREC, Bogotá, 1984.

OSPINA VASQUEZ, Luis, *Industria y Protección en Colombia 1810-1930*, FAES, Medellín, 1979.

OTERO GUZMAN, Samuel, *Cien Costeños Meritorios*, Tomo II, Imprenta Departamental, Cartagena, 1925.

PALACIO, Julio H., *Historia de Mi Vida*, Editorial Incunables, Bogotá, 1984. Hay también edición de Editorial Camacho Roldán, Bogotá, 1942.

PALACIOS, Marco, *El Café en Colombia, Una Historia Económica, Social y Política*, Editorial Presencia, Bogotá, 1974.

POSADA, Carlos Esteban, "La Gran Crisis en Colombia: El Período 1928-1937", En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, D. E., 1989.

POSADA CARBO, Eduardo, *Una Invitación a la Historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio de Barranquilla, CEREC, Bogotá, 1987.

\_\_\_ “Karl Parrish, un Empresario Colombiano en los Años 20”, **Boletín Cultural y Bibliográfico**, Vol. XXIII, Nº. 8, Bogotá D. E., 1986.

\_\_\_ “Deuda Externa, Servicios Públicos y Modernismo: Barranquilla (Colombia), 1900-1950”, En: **Revista Investigación y Desarrollo**, Nº. 2, Universidad del Norte, Barranquilla, 1992.

POVEDA RAMOS, Gabriel, “Historia de la Industria en Colombia”, **Revista ANDI**, Nº. 11, Bogotá 1970.

\_\_\_ “Antecedentes y Desarrollo de la Industria en Colombia”, En: **Revista ANDI**, Nº. 4, Bogotá 1967.

RASCH ISLA, Enrique (Ed). Directorio Comercial Pro-Barranquilla, Tipografía La Académica, Barcelona, España, 1928.

RASCH SILVA, Enrique, *Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla*, Imprenta de El Conservador, Barranquilla, 1910.

RESTREPO YUSTI, Manuel, “Comerciantes y Banqueros: El Origen de la Industria Antioqueña”, En: **Boletín Cultural y Bibliográfico**, Nº. 17, Banco de la República, Bogotá, 1988.

RIPPY, Fred S., “Los Comienzos de la Era Ferroviaria en Colombia”, En: Bejarano, Jesús Antonio (Ed), *El Siglo XIX en Colombia Visto por Historiadores Norteamericanos*, Editorial La Carreta, Bogotá, 1977.

SAENZ ROVNER, Eduardo, *La Ofensiva Empresarial: Industriales, Políticos y Violencia en los Años 40 en Colombia*, Tercer Mundo, Bogotá, 1993.

SAFFORD, Frank, “Empresarios Nacionales y Extranjeros en Colombia Durante el Siglo XIX”, En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nº. 4, Universidad Nacional de Colombia, 1969.

\_\_ *El Ideal de lo Práctico*, Empresa Editorial Universidad Nacional- El Ancora Editores, Bogotá, 1989.

SALTARIN, Elías, et. Al., Desarrollo Comercial e Industrial de Barranquilla 1930-1950, Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad del Atlántico, 1982.

SARTA, Benjamín y CONSUEGRA H., José, *Estructura Económica de Barranquilla*, Editorial Atlántico, Barranquilla, 1966.



SOJO, José. Raimundo, *Barranquilla, Una Economía en Expansión*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1955.

SOLANO, Sergio Paolo, “Un Ensayo Empresarial en la Barranquilla del siglo XIX: La Industria de los Salcedo Ramón”. En: **Diario del Caribe**, Barranquilla, junio 8, de 1988.

\_\_ “Ensayos Fabriles y Estructura Social de Barranquilla a Finales del Siglo XIX”, En: **Revista Informativa, Cámara de Comercio de Barranquilla**, Nº. 161, Vol. XVI, Primer Trimestre, 1989.

SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio y CONDE CALDERON, Jorge Enrique, *Elite Empresarial y Desarrollo Industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Ediciones Uniatlántico, Barranquilla, 1993.

SUNKEL, Osvaldo y PAZ, Pedro, *El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del Desarrollo*, Siglo XXI, Editores, 16ª Edición, México, D. E, México 1982.

TONNIES, Ferdinand, “De la Comunidad a la Sociedad”, En: Amitai, Etzioni y Amitai, Eva, *Los Cambios Sociales*, Fondo de Cultura Económica, México D. E, México, 1969.

TOVAR ZAMBRANO, Bernardo, *La Intervención Económica del Estado en Colombia, 1914-1936*, Banco Popular, Bogotá, 1984.

\_\_ “La Economía Colombiana 1886-1922”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Tomo V, Planeta Colombiana Editorial, Bogotá, 1989.

TWINAM, Ann, “Comercio y Comerciantes en Antioquia”, En: *Memoria del Simposio Los Estudios Regionales en Colombia: El Caso de Antioquia*, FAES, Medellín, 1982.

VARIOS AUTORES, *El Banco de la República, Antecedentes, Evolución y Estructura*, Banco de la República, Bogotá, D. E., 1990.

VERGARA, José Ramón y BAENA, Fernando, *Barranquilla, su Pasado y su Presente*, Banco Dugand, Barranquilla, 1922. Hay edición de 1946, en la cual Alirio Bernal agrega una Segunda Parte con material recopilado y preparado por él. Esta Segunda Edición se imprimió en los Talleres Gráficos Recio y Smith de Barranquilla.

ZAMBRANO, Fabio, “La Navegación a Vapor Por el Río Magdalena”, En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nº. 9, Bogotá, 1979.

**ANEXOS**

## ANEXO 1

### CASAS DE COMERCIO IMPORTADORAS Y EXPORTADORAS EN BARRANQUILLA 1915-1945

RAZON SOCIAL O NOMBRE	PROPIETARIOS O SOCIOS	ACTIVIDADES	OBSERVACIONES
H. W. BAKER.		IMPORTADORA DE NOVEDADES, JUGUETES, ARTICULOS PARA HOMBRES, MUJERES Y NIÑOS DE LAS MEJORES CASA DE EUROPA Y ESTADOA UNIDOS.	
BENDECK Y CIA.		IMPORTADORES, VENTAS DE MERCANCIAS EN GENRAL ESPECIALIZADOS EN ARTICULOS DE FANTASIA PARA SEÑORAS.	
J. M. SARABIA.		IMPORTACION DE ARTICULOS AMERICANOS Y EUROPEOS, VENTAS DE PRODUCTOS DEL PAIS.	
BICHARA JASSIR HERMANOS.		IMPORTADORES, VENTAS AL POR MAYOR DE MERCANCIA EN TEJIDO DE ALGODÓN.	
MANUEL BLANCO E HIJOS.	MANUEL, IGNACIO, EDUARDO, LUCILA Y OLINTO BLANCO	IMPORTADORES DE MERCANCIAS EN GENERAL, EXPORTADORES DE CAFÉ, CUEROS, ETC.	
CIGARRERÍA LUCIANA.	JOAQUIN E. BUSTAMANTE	AGENTE EXCLUSIVO DE LAS MARCAS DE CIGARRILLO INGLESES LUCANA, BRISTOL, CIRO, CROWN, VENTAS AL POR MAYOR Y AL DETAL DE CIGARROS Y CIGARRILLOS DEL PAIS, JAMAICA Y CUBA.	
LA BOTELLA DE ORO	JOAQUIN E. BUSTAMANTE	IMPORTACIONES DIRECTAS DE LICORES DE TODAS LAS CLASES, VINOS DE MESA DE BORDEAUX GENEROSOS DE OPORTO Y JEREZ VENTAS LICORES, CONSERVAS GALLETAS Y DULCES. VENTAS AL POR MAYOR Y DETAL.	
ENRIQUE SARABIA C.		IMPORTADOR DE ARTICULOS AMERICANOS Y EUROPEOS. AGENTE EXCLUSIVO DE LA LECHE KLIM Y DE LA	

		MANTEQUILLA LA GRANJA.	
--	--	------------------------	--

### ANEXO 1 (continuación)

#### CASAS DE COMERCIO IMPORTADORAS Y EXPORTADORAS EN BARRANQUILLA 1915-1945

RAZON SOCIAL O NOMBRE	PROPIETARIOS O SOCIOS	ACTIVIDADES	OBSERVACIONES
JULIAN J. ESLAIT.		IMPORTACION DE MERCANCIAS EN GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS Y DE EUROPA COMISIONES EN GENERAL.	FABRICANTE DE VELAS ESTEARICAS MARCA LA VICTORIA.
CARDONE HERMANOS.		IMPORTADORES, EXPORTADORES, COMISIONISTAS, VENTA DE TELAS EN GENERAL, ALGODÓN, LANA, SEDA, ESPECIALIDAD EN ARTICULOS FINOS, NOVEDADES, CALZADO DE TODA CLASE, PERFUMERIA, CRISTALERIA, RANCHO, LICORES, VENTAS AL POR MAYOR Y DETAL.	MANUFACTUREROS DE CAMISAS y PERFUMERIA.
JORGE YIDI Y D'AMARE.		COMERCIANTES IMPORTADORES	
CHAMS Y AFFLACK.		IMPORTADORES Y EXPORTADORES	
LA VILLE DE LONDRES.		IMPORTACION DE ARTICULOS EUROPEOS Y AMERICANOS. VENTA DE MERCANCIAS PARA DAMAS Y CABALLEROS.	
LUIS FRANCISCO GRALLS.		IMPORTADOR, EXPORTADOR. VENTA DE ARTICULOS AMERICANOS Y DEL PAIS.	
GALERIA FRANCESA.		IMPORTADORES DE MERCANCIAS Francesas e INGLESAS DE ULTIMA MODA.	OFICINAS DE COMPRAS EN PARIS Y LONDRES.
MORA HERMANOS Y CO.		VENTA DE ARTICULOS AMERICANOS Y EUROPEOS IMPORTADOS DIRECTAMENTE. VENTA DE HIERRO, MUNICION, MANTECA DEL PAIS Y AMERICANA, HARINA, CEMENTO BLANCO, MALLAS PARA CONCRETO Y OTROS PRODUCTOS.	CASAS EN BARRANQUILLA Y MEDELLIN.

## ANEXO 1 (continuación)

### CASAS DE COMERCIO IMPORTADORAS Y EXPORTADORAS EN BARRANQUILLA 1915-1945

RAZON SOCIAL O NOMBRE	PROPIETARIOS O SOCIOS	ACTIVIDADES	OBSERVACIONES
RAMON URUETA Y CO.	RAMON URUETA Y OTROS.	REPRESENTACION DE FIRMAS EXTRANJERAS EN COLOMBIA. AGENTES DE LA FABRICA CANADIENSE DE MUEBLES THE OFFICE SPECIALITY MFG. CO. LTD. NEWWARKET.	
COLOMBIAN COMERCIAL CORPORATION OF CANADA, LIMITED.	JAVERA NAVAS Y CO. EN COLOMBIA.	NEGOCIOS DE VENTA DE MAQUINARIA EN GENERAL, MATERIALES Y EQUIPOS PARA FERROCARRILES y OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE; PARA CONDUCTOS, MINAS, PLANTAS ELECTRICAS Y EMPRESAS INDUSTRIALES, EXPORTACION DE PRODUCTOS COLOMBIANOS A ESTADOS UNIDOS.	DIRRECCION PRINCIPAL; PINE STREET, NEW YORK, DOMICILIO LEGAL; TRANSPORTADOR BUILDING 420-6 MONTREAL, CANADA SUCURSALES: BOGOTA, BARRANQUILLA, AGENCIAS: BUCARAMANGA, CALI, CARTAGENA, CUCUTA, MANIZALES, MEDELLIN.
FERRERO Y URIBE.	FERRERO Y URIBE	REPRESENTACIONES, AGENTES EXCLUSIVOS DE: NEOSALVARSAN AUTENTICO DE ALEMANIA; FABRICA NACIONAL DE ARMAS DE GUERRA HERSTAL, F. N. LIEJA. VENTA DE PRODUCTOS QUIMICOS DE LYON Y DE OTROS BIENES EUROPEOS Y AMERICANOS.	
CASA R. J. JONES Y CO.		IMPORTACION, EXPORTACION, COMISIONES, VENTAS DE HERRAMIENTAS, HIERROS, ZINC, ALAMBRE DE PUAS, COBRE EN LAMINAS, TRAPICHES CHATANOOGA. COMPRA DE CAFÉ.	CASA INGLESA. SUCURSALES Y AGENCIAS: NEW YORK, HONDA, MANIZALES, GIRARDOT, BOGOTA, BARRANQUILLA.
PINEDO WEBBER Y CO.		AGENTES Y REPRESENTANTES DE CASAS EXTRANJERAS, COMISIONISTAS, EXPORTACION E IMPORTACION.	ADMISTRADORES DE LA EMPRESA DE HILADOS Y CULTIVOS DE ALGODÓN.
SINDICATO NACIONAL DE COMERCIO.	HERNANDO DE CASTRO P., RAUL FUENMAYOR, DIOFANTE DE LA PEÑA, JOAQUIN ROCA NIZ, FEDERICO BROKATER., JUAN E. MEISEL	IMPORTACIONES, DISTRIBUCION DE TODA CLASE DE BIENES, EXPORTACIONES, REPRESENTACION DE CASAS EXTRANJERAS y NACIONALES.	
DABAH Y CIA.	EZRA DABAH, ABRAHAM ZAFRANI Y OTROS	IMPORTACION, EXPORTACIONES. COMERCIO EN GENERAL.	CASA DOMICILIADA EN PANAMA.
SOCIEDAD IMPORTADORA DE AUTOMOVILES.	KARI C. PARRISH ROBERT PARRISH, RODOLFO EKARDT, ADOLFO HELD SOTO, GONZALO CONDE G., ETC.	IMPORTACION, DISTRIBUCION Y COMPRA Y VENTA DE AUTOMOVILES Y SUS ACCESORIOS Y DEMAS OPERACIONES COMERCIALES QUE TENGAN RELACION CON LOS RAMOS NACIONALES.	



**FUENTES:** Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla (Varios Tomos de diversos meses y años), Archivo Histórico Departamental del Atlántico; Libros de Registros de Escrituras de Asociación y otros de los Juzgados Primero, Segundo y Tercero de Barranquilla (Varios números de diversos meses y años), Archivo Mercantil de la Cámara de Comercio de Barranquilla (Toda la documentación empleada de estas fuentes se inscribe en el período 1915-1945); Eduardo López, *Almanaque de los Hechos Colombianos, o Anuario Colombiano Ilustrado*, Passim; Edición Extraordinaria del **Magazín Internacional Ya, Barranquilla y sus Hombres**, Número 26, abril, 1940, passim; Enrique Rasch Isla (Ed.), *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, passim; Antonio Luis Carbonell, *Anuario Comercial Pro- Barranquilla* (Editado bajo los auspicios de la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla), Medellín, 1936, passim; José Ramón Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla, su Pasado y su Presente* (Segunda Edición aumentada por Alirio Bernal, Editor), Talleres Gráficos Recio y Smith, Barranquilla, 1946, passim; **El Día, La Nación, El Derecho, El Liberal, Diario del Comercio, La Prensa, El Herald**o, prensa escrita (Varios números de años, meses y días diversos), Hemeroteca de la Biblioteca Pública Departamental del Atlántico.

*Nota: Esta es apenas una muestra de las Casas de Comercio Importadoras o Exportadoras relacionadas o con sede en Barranquilla.*

**FUENTES:** Libros de Registros Judiciales y otros de los Juzgados Primero; Segundo y Tercero de Barranquilla (Varios libros de diversos meses y años, hasta 1931), Archivo Mercantil, Cámara de Comercio de Barranquilla; Libros de Protocolos de la Notaría Primera de Barranquilla (Varios Tomos de diversos meses y años, hasta 1945), Archivo Histórico Departamental, Barranquilla; Don Ramiro (Víctor Manuel García Herreros) *Mis Entrevistas*, passim; Antonio Luis Carbonell, *Anuario Comercial Pro-Barranquilla*, passim; Enrique Rasch Isla (Ed.), *Directorio Comercial Pro- Barranquilla*, passim; Alirio Bernal, *Barranquilla Industrial*, Passim; José Ramón Vergara y Fernando Baena, **Barranquilla, su Pasado y su Presente**, Segunda Edición (Alirio Bernal, Ed.), Passim; Ramón Manrique, *Barranquilla y su Gente*, passim; Eduardo López (Ed.) *Almanaque de los Hechos Colombianos*, passim; Edición Extraordinaria del **Magazín Internacional Ya, Barranquilla y sus Hombres**, número 26, abril, 1940, passim; *El Economista*, Publicación dedicada a los temas económicos, varios números de 1954 y 1955.

*Nota: La anterior recopilación sólo es una muestra de la industria barranquillera hasta 1945.*

## INDICE



PROLOGO	3
INTRODUCCION	13
CAPITULO I	
EL CONTEXTO NACIONAL Y LOCAL DONDE SE FORMARON Y DESARROLLARON LOS EMPRESARIOS	
21	
1.1. NACIMIENTO DE LA POBLACION DE BARRANQUILLA	21
1.2. EL SURGIMIENTO DEL PUERTO COMPLEJO	24
1.3. EL FERROCARRIL DE BOLIVAR, EL COMERCIO Y EL CRECIMIENTO DE LA URBE	28
1.4. PAPEL DEL RIO MAGDALENA	38
1.5. BARRANQUILLA EN EL CONTEXTO NACIONAL	39
CAPITULO II	
REGLONES DONDE SE DESENVOLVIERON LOS EMPRESARIOS A FINALES	
DEL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL XX	47
2.1. EL EMPRESARIADO, LA NAVEGACION Y EL PUERTO	48
2.2. LOS EMPRESARIOS EN LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL	68
2.3. EL CAPITALISMO MERCANTIL, EPICENTRO DEL DESARROLLO EMPRESARIAL	80
CAPITULO III	
EL EMPRESARIO EN LA EXPANSION COMERCIAL DESPUES DE 1915	103
3.1. ASPECTOS LOCALES, REGIONALES, NACIONALES E INTERNACIONALES QUE INFLUYERON EN EL	
COMERCIO BARRANQUILLERO	104
3.2. CARACTERISTICAS DEL COMERCIO DE IMPORTACION Y EXPORTACION	112
3.3. CASAS DE COMERCIO, BANCOS Y OTROS NEGOCIOS	123
3.3. 1. LAS EMPRESAS COMERCIALES	124
3.3.2. LAS CASAS BANCARIAS	131

3.3.3. OTRAS SOCIEDADES EN EL RENGLON DE LOS SERVICIOS	143
3.4. LA INMIGRACION EN BARRANQUILLA DURANTE EL SIGLO XX	157
CAPITULO IV	
LA RUPTURA INDUSTRIAL DEL SIGLO XX	165
CONCLUSIONES	199
BIBLIOGRAFIA	203
ANEXOS	213