

Industria, puerto, ciudad (1870-1964)

Configuración de Barranquilla

Carlos Bell-Lemus

Si Barranquilla tuvo acta de nacimiento la tuvo al tiempo de la República de Colombia. (Caballero, 2000, p. 87).

El actual Distrito Industrial y Portuario de Barranquilla es un asentamiento que se configuró como ciudad fundamentalmente a partir del establecimiento de la República, pues durante la Colonia no pasó de ser un irrelevante caserío conformado por agricultores, contrabandistas, pequeños ganaderos y artesanos, cuyo estatus de acuerdo con la jerarquía social de la corona española, era el de "sitio de libres".

La naturaleza social libertaria de este asentamiento primigenio aunada a su privilegiada localización a 10° latitud norte, próximo al mar Caribe y a orillas de unos caños que lo comunicaban con el río Magdalena, serían los factores fundamentales que favorecerían su rápida transformación en ciudad, en el principal puerto de la República y en el lugar privilegiado para introducir la modernidad en Colombia durante el siglo XIX y principios del XX.

El territorio circundante a Barranquilla sería intervenido, ajustado y convertido en puerto para que Colombia pudiese ingresar con mayor eficiencia al comercio mundial, ya que Cartagena, principal puerto durante la Colonia, había perdido dinamismo pues el Canal del Dique se hallaba colmatado en algunos tramos y la dirigencia cartagenera estaba diezmada después de la guerra de Independencia.

Para habilitar a la ciudad de Barranquilla como puerto, fue necesario entonces modificar

su estructura natural a través de la construcción del Ferrocarril de Bolívar con el fin de unir las barrancas fluviales del centro de la ciudad con Sabanilla, construir el muelle de Puerto Colombia en la ensenada de Cupino para permitir la llegada de buques mercantes de mayor calado, y posteriormente facilitar el acceso al río Magdalena mediante la construcción de los tajamares de Bocas de Ceniza.

Todas estas obras de infraestructura regional apuntaban al propósito de consolidar a Barranquilla –que desde tiempos prehispánicos era un simple punto de intercambio comercial indígena– como un moderno puerto importador y exportador, pues la incipiente República tenía la necesidad de conectarse con el mundo desarrollado, consolidarse como estado nación y ser reconocida como país independiente y soberano. Estatus que lograría sólo si pudiese conformar una economía fuerte mediante el intercambio comercial y el aumento de la productividad industrial, el nuevo paradigma del desarrollo en el siglo XIX.

Para ello era necesario importar bienes de capital, maquinaria, conocimientos, generar infraestructura, preparar capital humano y propiciar una cultura moderna en los asentamientos humanos heredados de la Colonia para promover el consumo y la productividad, y afirmar los valores de la moral burguesa.

Con el fin de facilitar la comprensión histórica de esta triada de industria, puerto y ciudad, utilizaremos la periodización realizada por el profesor Andrés Eduardo Satizábal Villegas (2007).

Todo el material gráfico tiene como fuente: *This is Barranquilla. Premio al patriotismo* (1954).

Figura página opuesta:
Fábrica de aceites y grasas vegetales
FAGRAVE: "En capacidad productora la más grande de Colombia, propiedad de la Curacao Trading Company. [...] La importancia económica de la empresa y el tiempo que lleva entregando sus productos al mercado colombiano y de algunos países de las Antillas, le tienen ganada la confianza de los consumidores".



Industria, puerto, ciudad (1870-1964). Configuración de Barranquilla

Industry, Port, City (1879-1964). How Barranquilla took shape (Colombia)

Carlos Bell-Lemus

Universidad del Atlántico
iderco@hotmail.com

Arquitecto. Especialista en gestión y planeación del desarrollo regional. Magíster en proyectos de desarrollo social. Estudiante del Doctorado en Arte y Arquitectura de la Universidad Nacional (2008). Director del grupo de investigación de la Universidad del Atlántico "Medio Ambiente, Turismo y Desarrollo", categoría B del Registro Nacional de Colciencias. Codirector de la guía "Arquitectura del Caribe colombiano"; Convenio internacional de la Universidad del Atlántico, Universidad de Sevilla y la Junta de Andalucía (en ejecución). Investigaciones y publicaciones: *Al encuentro con la naturaleza. Parque vía isla de Salamanca* (2007) (con la Universidad del Atlántico y la Universidad Libre de Bruselas - Convenio de cooperación internacional); *El movimiento moderno en Barranquilla 1946-1964* (2003). Bogotá: Ediciones Eos-Edmisa; Universidad del Atlántico, Mención bienal de Arquitectura de 2004; finalista en la Bienal Iberoamericana de Lima, 2004; "Los movimientos sociales y su incidencia en la estructura urbana de Barranquilla (1960-1990)" (1993). Medellín: Programa Forum, Centro de Estudios del Hábitat Popular, Universidad Nacional, Seccional Medellín; "El periodo del Frente Nacional y la crisis de los años sesenta" (1993). *Revista Ensayos Universidad*, Universidad del Atlántico; "De la vivienda obrera a la de interés social" (1993). *Revista Procesos Urbanos Contemporáneos*. Fundación Alejandro Ángel Escobar.

Resumen

El surgimiento de la ciudad de Barranquilla como principal puerto marítimo y fluvial de Colombia a principios del siglo xx fue el resultado de la necesidad de involucrar la naciente República a los circuitos económicos mundiales. Proceso que se estructura a lo largo de la segunda mitad del siglo xix, se madura con la construcción de los tajamares de Bocas de Ceniza y se eclipsa con el fortalecimiento de puerto de Buenaventura y su primacía portuaria, gracias a la conectividad que le proporcionó el Canal de Panamá con los grandes mercados mundiales.

En el trasegar de este proceso las políticas proteccionistas del gobierno colombiano, las ventajas comparativas de la localización septentrional de Barranquilla, su génesis cultural, la precariedad de otros medios de comunicación y transporte a principios del siglo xx generaron unas condiciones excepcionales para que la ciudad experimentara un desarrollo inusitado en términos de la adaptación a la modernidad industrial, a la racionalidad capitalista y a la noción del "progreso".

A su paso dejó unas interesantes evidencias edilicias en donde se puede apreciar los esfuerzos, los intentos y los paradigmas que soportaban el discurso arquitectónico y urbano con que se materializaba la modernidad industrial en la ciudad.

Palabras clave

Industrialización, puerto marítimo y fluvial, modernización, fábricas, crecimiento, progreso, río Magdalena.

Descriptores*

Puertos, industrias, patrimonio industrial, río Magdalena, Barranquilla (Colombia), 1870-1964.

Abstract

The emergence of Barranquilla as Colombia's most important maritime and fluvial port at the beginning of the 20th Century was the result of the need for connecting the young republic to global markets. This process took place throughout the second half of the 19th Century and was consolidated with Bocas de Ceniza's breakwater construction and ended with the strengthening and supremacy of Buenaventura's port, which became connected to the main export destination when the Panama Channel was completed.

During this evolution process, Colombian government protectionist policies, Barranquilla's comparative advantages due to its geographic location, its cultural genesis and the weaknesses of other transportation modes at the beginning of the 20th Century defined the conditions for the city's emergence in terms of modern industrial adaptation, capitalist rationale and the notion of "progress".

Barranquilla's industrialization process left some interesting physical evidence that represents the efforts, attempts and paradigms that emerged from the architectural and urban discourse of the period in which modern industrialization was materialized in the city.

Key Words

Industrialization, Seaport and River Port, Modernization, Factories, Growth, Progress, Magdalena River.

Key Words Plus

Harbors, Industries, Industrial Heritage, Magdalena River, Barranquilla (Colombia), 1870-1964.

Recepción: 30 de noviembre de 2007 • Aceptación: 26 de junio de 2008

* Los descriptores y key words plus están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

Expansión del capitalismo comercial (1870-1890)

Este período se caracteriza por la consolidación del café como el principal y más estable producto de exportación colombiano, el cual era fundamental para obtener las divisas que le permitirían al país importar los bienes de capital requeridos para iniciar el proceso de industrialización a que estaba abocado. Reto que motivó a la dirigencia nacional a buscar formas más eficientes para insertar al país a la economía internacional.

Para ello era necesario superar la gran fragmentación territorial que existía en el país, especialmente entre las zonas productoras de café en el interior andino y los puertos del Caribe. Fue el momento en que se impulsó la construcción de líneas ferroviarias.

Para ese efecto, el Gobierno nacional apoyaría en 1871 la construcción del Ferrocarril de Bolívar –segunda experiencia en Colombia después de Panamá–, un corto tramo de 21 kilómetros para enlazar a Barranquilla con la bahía de Salgar facilitando la conexión del puerto del río con el mar, superando las dificultades que representaba el anterior transporte fluvial entre los caños y los manglares del delta del Magdalena.

El 15 de junio de 1893 se inaugura el muelle de Puerto Colombia, diseñado y construido por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros en la bahía de Cupino, con el mismo propósito de modernizar la operación portuaria

El muelle de Puerto Colombia básicamente era una vía en concreto que penetraba 720 metros en la bahía y remataba en un atracadero de 180 metros donde arribaban los buques. El Ferrocarril hacía el trasbordo de mercancía en este punto para luego remitirla a la estación Montoya, al lado de la aduana de Barranquilla.

Según Alberto Abello Vives:

El espectáculo era doble: la ilusión de un tren que entrara al mar y la realidad en nuestra tierra de los adelantos de la ingeniería y los sistemas de transporte para servir a la economía nacional. A los 10 años de su inauguración, las exportaciones que se hacían desde Puerto Colombia eran igualmente espectaculares. Los 40.000 sacos de café que se exportaban en 1874 por Salgar se habían multiplicado por 10. La expansión de la economía cafetera beneficiaba a Barranquilla y esta, a la vez, beneficiaba con su dinámica portuaria a la economía

nacional. Era en ese entonces el primer puerto colombiano que manejaba el 60 por ciento del comercio con el mundo, y el agitado muelle de Puerto Colombia era la obra civil más importante de todas (Abello, s. f.).

De otro lado, la política proteccionista adoptada por el Congreso en 1880 y la particular aplicación de los derechos exclusivos, privilegios rentísticos y subvenciones dadas por el gobierno del Estado de Bolívar desde 1871, estimulaban las peticiones de “fuertes capitalistas del litoral atlántico colombiano para promover empresas, fábricas e industrias” (Conde, 1990, p. 1).

Esta política de fomento a la industria con protección estatal tuvo su expresión más ambiciosa en 1883, cuando el gobierno de Bolívar, para introducir las industrias de fabricación de telas de algodón, expidió una ley a través de la Asamblea por la cual declaraba que dichas industrias serían

un arbitrio rentístico, durante veinticinco años, disponiendo la cesión de ese privilegio fiscal, mediante ciertas condiciones, a una sociedad anónima de la emprendedora ciudad de Barranquilla, con capital que no debía ser inferior (también dispuesto por la ley) a \$ 250.000 (Conde, 1990, p. 2).

Es importante resaltar que el estatus de “sitio de libres” con que habían sido diferenciadas las Barrancas de San Nicolás durante la Colonia, resultaría a la postre una ventaja para su posterior desarrollo industrial, porque se configuró como una sociedad alternativa, excluida de la monarquía, con una cultura por fuera del ethos católico y peninsular, y por lo tanto proclive a aceptar al otro distinto, al foráneo y extranjero, junto con un deseo de libertad innato en que las ideas republicanas, burguesas, comerciales y modernas posteriores se incubaron y germinaron en el momento en que la historia del mundo dio la vuelta a la página de la Colonia.

El historiador Alexander Vega, reseña que Según el obispo de Cartagena, Diego de Peredo, en 1772, “sitio de libres” era “todo lugar que tenga una población, aunque corta, que no sea ciudad, villa o pueblo, con vecindario mixto” y que los sitios de libres se caracterizaban por “la libertad de decisión de que gozan sus habitantes; no hay matrimonio legales; no hay herencias; no existen jerarquías; no hay autoridades eclesiásticas o políticas. Según Malabet no hay propiedad de la tierra” (Lugo Vega, 2000, p. 111). Para ser más

precisos, fueron asentamientos que surgieron literalmente “sin Dios ni ley” y esta condición marcará su destino.

De manera que, por su naturaleza liberal, arribaría al sitio de libres de Barrancas de San Nicolás una significativa población de mestizos excluidos de la rígida sociedad estamentaria española y de europeos no hispanos que promueven una demanda de mano de obra libre y que establecen talleres artesanales. Según el censo de 1777, Barranquilla contaba con 2.633 habitantes, predominantemente mestizos.

La escasa vocación económica heredada de los andaluces, castellanos, los elementos más activos de la conquista y colonización hispánica, fue superada desde mediados del siglo pasado en Barranquilla con el arribo de irlandeses, holandeses, alemanes, norteamericanos; en fin, de personas que traían su espíritu saturado de revolución industrial. Significa la llegada del hombre económico, portador de una escala de valores distinta a la del caballero español. Los nórdicos impregnan a Barranquilla una mentalidad capitalista, pasión por el trabajo, esfuerzo sostenido, sentido del ahorro y ansias de lucro (Devis, 1962, p. 3).

Esta influencia del espíritu moderno no hispano, burgués, se evidencia en la fuerte presencia de extranjeros en la actividad económica de Barranquilla en este periodo. Si bien es cierto que en la década de 1870 solo representaban el dos por ciento de la población, parte importante de la actividad económica de la ciudad estaba controlada por ellos, como se puede constatar en una lista de 211 individuos y compañías obligados en 1878 a declarar rentas en la provincia de Barranquilla:

De un total de 205 establecimientos involucrados en el año de 1888 en el comercio, las finanzas, la industria, el transporte y los servicios, 103 pertenecían a extranjeros, o sea el 50% aproximadamente.

En este periodo es importante anotar que la noción de fábrica era aún muy precaria. En realidad lo que funcionaba eran locaciones semifabriles a partir de maquinaria importada, algunos obreros, técnicos extranjeros, construcciones elementales, algún capital de trabajo y un mercado que apenas se estaba formando.

Cabe destacar el esfuerzo que constituyó en 1874, tanto para el sector público como para el privado, el montaje de la primera planta indus-

Tabla 1:
Individuos y compañías obligados a pagar el impuesto sobre la renta en 1878.

Fuente:
Diario de Bolívar (1878, septiembre).

| Individuos y compañías obligadas a pagar el impuesto sobre la renta en 1878 | % sobre el total de impuestos pagados | Lugar de origen |
|---|---------------------------------------|-----------------|
| Esteban Márquez | 5.26 | Colombia |
| Aepli, Eberbach & Cía. | 4.17 | Alemania |
| Muller, Siefken & Cía. | 3.95 | Alemania |
| Jose Helm & Cía. | 3.95 | Dinamarca |
| A. Wolf & Cía. | 3.95 | Inglaterra |
| A. & J. Senior & Cía. | 3.00 | Curazao |
| Manuel María Márquez | 2.70 | Colombia |
| Hollman & Merkel | 2.63 | Alemania |
| Fergusson y Noguera | 2.63 | Inglaterra |
| Daniel Moreno | 2.63 | Colombia |
| De La Hoz Hermanos | 2.58 | Colombia |
| David Heilbron | 2.45 | Colombia |
| Pardo y Dovale | 1.97 | Curazao |
| Pedro Bengoechea | 1.75 | Curazao |
| Joaquín A. de Mier | 1.32 | Colombia |
| J. Xiques & Cía. | 1.32 | Colombia |
| | 46.26% | |

| No. de establecimientos | Actividad | Nacionalidad de los propietarios |
|-------------------------|--------------------------------------|---|
| 3 | Bancos | 2 extranjeros, 1 colombiano |
| 2 | Limpieza y empaque de algodón | Alemanes |
| 8 | Casas comisionistas y consignatarias | 4 alemanes, 4 colombianos |
| 3 | Muelles secos | 1 alemán, 2 estadounidenses. |
| 9 | Mayoristas de conservas | 3 alemanes, 2 holandeses, 4 colombianos |
| 31 | Minoristas de conservas | 16 extranjeros, 15 colombianos |
| 32 | Tiendas | 17 extranjeros, 15 colombianos. |
| 5 | Agencias de seguros | 3 estadounidenses, 1 colombiano, 1 inglés. |
| 7 | Agencias de vapores | 4 ingleses, 1 francés, 1 alemán, 1 español. |
| 4 | Talleres metalmecánicos | 1 alemán, 2 ingleses, 1 colombiano. |
| 3 | Aserraderos de vapores | 1 alemán, 2 colombianos. |
| 5 | Fábricas de jabón | 2 cubanos, 3 colombianos. |
| 14 | Vapores de río | Alemanes y estadounidenses. |
| 2 | Cargueros de vapor | Ingleses |
| 4 | Panaderías | 2 franceses, 2 italianos |
| 2 | Boutiques | Franceses |
| 3 | Ferreterías | 2 holandeses, 1 alemán |
| 4 | Almacenes de muebles | 1 alemán, 1 italiano, 2 colombianos |
| 5 | Hoteles | 2 franceses, 3 colombianos |
| 3 | Tipografías | 1 estadounidense, 2 colombianos. |
| 5 | Zapaterías | 2 italianos, 3 colombianos |
| 3 | Periódicos | 1 estadounidense, 2 colombianos. |
| 1 | Empresa de teléfonos | 1 estadounidense. |

Tabla 2:
Barranquilla, 1888: actividades comerciales e industriales.

Fuente:
Rodríguez Becerra y Restrepo Restrepo (1987, p. 8).

trial para procesar aceite vegetal en la ciudad. Los hermanos Salzedo Ramón la importaron de los Estados Unidos y solicitaron al Gobierno la exoneración de los impuestos de aduana, y al cabildo municipal

la cesión de un terreno de 72 metros de ancho por 97 de largo, el cual fue cercado en material y en donde se construyeron las instalaciones. Semejante hecho constituyó un gran acontecimiento en la ciudad, donde la primera máquina de vapor se había conocido medio siglo atrás con Juan Bernardo Elbers (Conde, 1990, p. 2).

Transición hacia el capitalismo industrial (1890-1930)

Según Andrés Eduardo Satizábal, este período es caracterizado por “la crisis y la disolución de la hacienda, la consolidación económica y política del estado; la expansión del mercado interno, de la urbanización y de la industrialización liviana” (Satizábal, 2007).

Sucesos importantes como la Guerra de los Mil Días, la Constitución Política de 1886, la

aparición del papel moneda, el Banco de la República, la separación de Panamá y la puesta en funcionamiento del canal interoceánico en 1914 –lo que permitiría mejorar la exportación de sacos de café por el puerto de Buenaventura– marcarán la dinámica política y económica de esta etapa.

Además, con el fin de expandir el mercado interno y continuando la política de proteccionismo industrial, el ministro de la presidencia colombiana Rafael Uribe Uribe aboga en 1907 en la Conferencia de Río de Janeiro por que:

Necesitamos fabricas de cerámicas y cristalería, de velas esteáricas y jabones, de fósforos y cigarrillos, de calzado y arneses, de hilados y tejidos de algodón y otras fibras, de paños y demás artículos de lana, de productos químicos, drogas y perfumes, de pólvora y explosivos, de papel, tenerías, ferrerías y producción de acero, refinerías de petróleo, preparación y refinación de asfalto, y cien ramos en que el capital extranjero y la energía de los hombres de empresa hallarán donde emplearse, con el fin de suprimir la importación de todos los artículos que puedan fabricarse con ventaja

en el país, para lo cual puede contarse con la actual orientación de nuestra política, que es resueltamente hacia el proteccionismo racional... (citado por Ospina Vásquez, 1987, p. 361).

Barranquilla –bajo estas orientaciones de las políticas de Estado, apoyada por su condición privilegiada de puerto sobre el mar Caribe, con conexiones marítimas hacia las metrópolis desarrolladas de Norteamérica y Europa, enlazada con el país nacional a través del río Magdalena, única ruta con posibilidades de transportar cargas importantes– supo aprovechar su cuarto de hora para convertirse en la ciudad abanderada del desarrollo industrial de Colombia y paso obligatorio para la modernización material y cultural de las otras ciudades colombianas. Es más; el presidente Marco Fidel Suárez afirmaba que “Barranquilla, era el pórtico de la República y como tal debía estar equipada de las más mínimas infraestructuras que garantizaran su desarrollo” (*La Nación*, 1921).

De modo que arranca en la ciudad un proceso de mejoramiento de su infraestructura de servicios públicos. Se gestionó y aprobó un préstamo por siete millones de dólares para la mejora y ampliación del acueducto; Inversiones Obregón instalaba la primera planta generadora de electricidad que proporcionaría la energía para el sector industrial que crecía de manera inusitada; en 1922, en la Cámara de Representantes, se discutió un auxilio para la pavimentación de las calles de Barranquilla aduciendo su interés nacional; en 1919 empieza la urbanización de El Prado; en 1927 se inaugura el Hotel El Prado.

Según el anuario estadístico de 1938 de la Contraloría General de la República, en Barranquilla en 1929 se construyeron 322.769 m² mientras en Bogotá solo se construían 233.115 m². Era la ciudad de más rápido crecimiento y la segunda después de Bogotá en total acumulado. La población aumentó con una tasa de crecimiento intercensal promedio de 3,85 por ciento entre 1905 y 1938, pasando de 40.115 a 152.348 habitantes en tan solo 33 años. En 1928, los italianos (748), alemanes (236), sirios (680), venezolanos (385), cubanos (121) y chinos (192) constituían la población de extranjeros más numerosa (Meisel, 1987, p. 21).

Por supuesto, este mercado en crecimiento y las políticas de proteccionismo nacional favorecieron la producción de bienes de consumo. Según

datos de Pablo Duarte y Eduardo Vargas (1980), en este periodo se fundan 42 establecimientos industriales, en su mayoría manufactureros, dando origen a una pequeña “revolución industrial” de la ciudad.

En efecto, en 1905 se constituye la Cervecería Bolívar, la que más tarde será adquirida por Mario Santodomingo, fusionada con Cervecería Barranquilla S.A., y convertida en 1933 en la Cervecería Águila. En 1906 se funda la empresa Molienda de Granos para aceites y féculas; fue la primera industria procesadora de ajonjolí para fabricar aceite. En 1909, se funda la empresa minera Palacio y Compañía, dedicada a la explotación de las minas de Tubará y al establecimiento de una refinería de petróleo. En 1910, se funda la Fábrica Nacional de Fósforos y en este mismo año se establece en la ciudad la compañía norteamericana The Colombian Oil and Gas Company of Canada Ltda., cuya finalidad era la explotación de la fuente de petróleo del municipio de Tubará. En 1912, se constituye la empresa Salazar Manjarrés y Compañía, dedicada a la producción de tejidos de algodón. En 1914 se funda la Empresa de Licores del Atlántico y en 1915 se establece la Fábrica de Gaseosas El Rosario.

Mención especial requiere la empresa Tejidos Obregón fundada en 1914, lo más parecido a la fábrica moderna por su fisonomía y distribución espacial: “tiene esta gran fábrica de tejidos 550 telares, con 8.000 husos que ofrecían mensualmente al mercado nacional alrededor de 400.000 yardas de driles, mantas, lonas, y diagonales de primera calidad. Además contaba con 600 obreros, constituyéndose la fábrica de tejidos más importante del país”. En diciembre de 1919 se firmaron las escrituras para conformar la SCADTA, la primera compañía de transporte aéreo del país (Duarte y otros, 1980).

Desde finales del siglo XIX ya se había consolidado lo que se llamó el estilo republicano en arquitectura, como una tendencia estilística y constructiva que busca referentes plásticos en historicismos franceses, italianos y anglosajones. Por eso el neoclasicismo se hace evidente en edificaciones institucionales como la Aduana de Barranquilla, construida en 1919; proyecto original del inglés Leslie Arbouin que luego sufre modificaciones introducidas por los arquitectos Arturo Jaramillo y Alberto Manrique. Lo mismo que la fábrica de calzados de Celia y Barleta, aunque con estilo un poco más ecléctico que de alguna

manera combinaba usos industriales y comerciales pues su fachada principal abría sobre la comercial “Calle de las vacas”.

Industrialización ligera. Arquitectura moderna (1930-1945)

La industrialización del país sigue desarrollándose soportada en la producción de bienes de consumo: textiles, confecciones, bebidas y alimentos, los cuales habían incrementado su demanda interna debido al desabastecimiento generado por la crisis de Wall Street y la carrera armamentista en que estaban embarcados Estados Unidos, Alemania, Japón y toda Europa, lo que obligó a los países de América Latina a profundizar aun más la modernización del aparato productivo para satisfacer dicha demanda. Esto significó un impulso a la economía regional y las mayores tasas de crecimiento industrial de Colombia registradas en el siglo xx.

Aunque el puerto de Buenaventura a partir de 1935 superó a Barranquilla en número de toneladas exportadas de café, la ciudad y el puerto seguían viviendo un dinamismo importante; incluso en 1939 registraba 376.920 m² de construcción, la cifra más alta de la década de los treinta y por encima de ciudades como Medellín, Cali y Cartagena.

Con el objeto de enfrentar la competencia portuaria y tornar más eficiente la operación portuaria, la dirigencia empresarial de Barranquilla se propuso entonces localizar en un solo muelle el atracadero de las embarcaciones extranjeras –provenientes del océano Atlántico– y los barcos que bajaban por el río Magdalena con la producción nacional. Para ello era necesario intervenir las Bocas de Ceniza, mejorar las condiciones de accesibilidad y la profundidad del calado.

Aunque desde 1916 se estaban elaborando propuestas al respecto, solo fue a principios de la década de los treinta cuando el presidente Enrique Olaya Herrera por solicitud de los gremios económicos de Barranquilla contrató con la empresa norteamericana Raymond Concrete Pyle and Wiston Brothers la construcción definitiva de los tajamares y la apertura del río Magdalena al mar Caribe. Fue la obra de ingeniería hidráulica más importante de Colombia en el siglo xx y la de mayor impacto ambiental en el litoral Caribe; literalmente: “una cuchillada del río sobre el mar”.¹



El pensamiento moderno en la arquitectura se hace evidente en la tendencia *art deco* que empieza a aparecer en las edificaciones industriales como Tejidos Celta, la Cooperativa de leche –1937–, la cafetería Almendra Tropical, la fábrica de aceites Gracetales, la industria harinera Generoso Mancini y la fábrica de sedas y paños Filitta S.A.

Industrialización intermedia. Arquitectura moderna, desarrollo y consolidación (1945-1960)

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, por iniciativa de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, se vuelve un lema para el desarrollo de los países de América Latina la



Figura 1:
Fábricas Filitta S.A.:
“Poderosa industria de seda y paños, ocupa en el ramo de la industria textil uno de los más avanzados puestos. Su maquinaria, totalmente automática, teje las sedas más populares y los paños más finos que se elaboran en el país”.

Figura 2:
Generoso Mancini & Cia. S.A. Fábrica de harina y pastas alimenticias La Insuperable: “En un precioso edificio construido cerca al río Magdalena y que es la admiración de las gentes que llegan a la ciudad por vía marítima o fluvial, funciona La Insuperable, poderosa fábrica de harina y pastas alimenticias. [...] El equipo de ‘La Insuperable’, tanto para harina como para pastas, es lo más moderno que se haya montado en Colombia”.

¹ Fragmento de una estrofa del himno de Barranquilla.

macro política económica de la “sustitución de importaciones”. Para ese entonces Colombia tenía saldos favorables en la balanza de pagos y las reservas de oro y divisas del Banco Emisor habían aumentado. A este hecho se sumó el incremento en los precios del café, que pasó de US\$0,21 por libra en 1946 a US\$0,72 en 1954, lo cual le permitió mejorar notablemente su capacidad de importación. Además, la industria, que había postergado sus necesidades de reposición y ampliación de equipos durante el conflicto, comenzó a demandar importaciones, ayudada por reformas cambiarias y monetarias que evitaban que las divisas se gastaran en bienes de consumo, para orientarlas a los bienes intermedios y de capital.

En estas nuevas circunstancias, el crecimiento económico se aceleró, en especial entre 1946 y 1953. En 1946, la producción total creció al excepcional ritmo de 9,1 por ciento, y entre 1946 y 1953 se sostuvo en promedio al 5,9 por ciento. Entre 1953 y 1958, el crecimiento aún seguía siendo significativo, hasta la caída de los precios del café, a partir de 1958, que llegó a su punto mínimo en 1961. Pero ello será parcialmente compensado por la deuda externa que entre 1950 y 1960 aumentó 153 por ciento y por el ingreso de inversiones extranjeras que comenzó a acrecentarse desde 1950 (Bejarano, 1989, p. 150).

La disponibilidad de recursos, el mejoramiento de la capacidad importadora, la política de comercio neoliberal impulsada por el gobierno de Laureano Gómez y el paradigma de desarrollo estructuralista keynesiano preconizado por la CEPAL

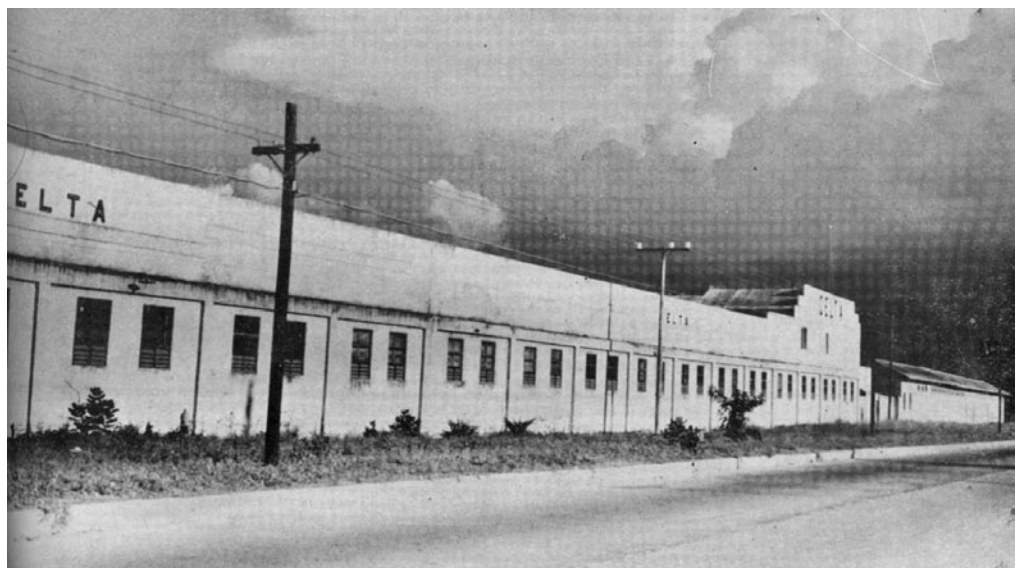
para América Latina, se configuraron entonces como las variables macroeconómicas que potenciaron a Barranquilla –mediante la reactivación de su puerto– como un polo de desarrollo regional entre 1946 y 1962, a tal punto que, en 1950, el producto interno bruto del departamento del Atlántico era el segundo más alto del país, después del de Bogotá.

La ciudad en especial se vio favorecida con las medidas adoptadas por Jorge Leyva, ministro de Obras del presidente Roberto Urdaneta Arbeláez, quien reemplazó al depuesto Laureano Gómez. Para reducir la congestión en el puerto de Buenaventura, ocasionada por el aumento de las exportaciones de café y las importaciones de bienes de capital, el doctor Leyva obtuvo un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, BIRD para mejorar las instalaciones portuarias de Barranquilla y Cartagena (Niño, 1991, p. 230).

Según el censo de 1945, la producción industrial de Barranquilla había alcanzado la suma de \$62.925.633; en 1953, llegó a \$288.309.206, lo cual representa un aumento de 358 por ciento en solo ocho años. El número de establecimientos industriales en el mismo lapso había pasado de 595 a 1.814, un incremento de 204 por ciento (Sojo, 1955, p. 73).

El Boletín No. 42 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, decía: “La simple indicación de las principales clases de industrias en Barranquilla y el valor de la producción durante el año censal de 1953 demuestran el enorme desarrollo industrial” (citado en Sojo, 1955, p. 62). Desarrollo industrial que estaba apoyado en las inversiones en instala-

Figura 3:
Tejidos Celta Ltda.:
“Produce [...] los más
finos tejidos de seda,
paños tropicales y otros”.



ciones físicas, equipos e infraestructura para el sector productivo que en 1953 se calcularon en \$11.376.615.

Por otro lado, el Decreto No. 2556 del 24 de septiembre de 1955 del Gobierno Nacional había escogido a Barranquilla como sede de la primera Zona Franca Industrial del país, lo cual implicó una considerable ampliación de la base productiva de la ciudad.

Todo este rápido proceso de industrialización debía estar acompañado de una arquitectura de rápida y fácil edificación, cuyos sistemas constructivos fuesen modulados, estandarizados, repetitivos y prefabricados con el fin de responder con agilidad a la demanda de bodegas, naves industriales e instalaciones de maquinarias y equipos.

Desde el punto de vista del lenguaje arquitectónico, se abrió paso, entonces, “una serie de valores formales más claramente identificados con la estética del movimiento moderno: fachadas limpias, sin ornamentos, volúmenes prismáticos, techos planos, grandes planos acristalados” (Santizábal, 2007).

En vista de que en la ciudad no se producían bienes intermedios de capital, como piezas de metales prefabricadas o de concreto, en muchos de los proyectos industriales se importaron tecnología y elementos constructivos completos que, con acierto, supieron instalar los arquitectos e ingenieros de la ciudad.

Una de las firmas que especializó sus servicios constructivos en el área industrial fue Cornelissen & Salzedo. Esta empresa, entre otras cosas, innovó técnicas, experimentó procesos

constructivos y patentó un tipo especial de correa parabólica en concreto. En los montajes iniciales de Cervecería Águila, utilizó estructuras metálicas de alma llena con uniones remachadas. Para la fábrica de Eternit, prefabricó in situ pórticos completos en concreto reforzado. Para las bodegas de Almagrán, izó pórticos de madera prensada importados, de excelente calidad y durabilidad. En la fábrica de Aluminios Reynolds, construyó pórticos en concreto reforzado.

Otros ejemplos interesantes de la arquitectura industrial de este periodo fueron los proyectos realizados por la firma Aryes Ltda. En la fábrica de Philips, construida en Barranquillita, rompió los esquemas de naves y simples bodegas con que se estaban escuetamente aprovisionando muchas industrias. En este caso, Aryes realizó diseño y cualificó los distintos espacios para mejorar la calidad del ambiente para el trabajador y así aumentar su productividad. En la planta de Linters de Fagrove innovó con voladizos laterales en concreto reforzado y en la planta de Cartón de Colombia utilizó piezas completas de prefabricación postensada, producidas por la fábrica Pretensados del Caribe, empresa de un ingeniero cubano que incursionó en este campo de la construcción con relativo éxito en los años cincuenta.

Conclusión

Un asentamiento precario en el siglo XVIII, ubicado a 10° latitud norte en el continente suramericano, a orillas del río Magdalena y a 27 kilómetros del estratégico espacio geopolítico del mar Caribe,



Figura 4:
Cafetería Almendra Tropical: “... empresa productora del Café Puro Almendra Tropical, el único café molido que en Colombia se empaqueta automáticamente, en proceso continuo y sin contacto humano”.

sería el escenario urbano, por el azar de la historia nacional y regional, en donde se experimentarían y se materializarían durante un siglo aproximadamente, las ideas de progreso, modernización e industrialización.

Barranquilla haría parte de esas ciudades latinoamericanas sobre las cuales el historiador José Luis Romero diría que “tuvieron la sensación de la magnitud del cambio que promovían, embriagadas por el vértigo de lo que se llamaba progreso, y los viajeros europeos se sorprendían de esas transformaciones que hacían irreconocible una ciudad en veinte años” (Romero, 1999, p. 295).

Un desarrollo inusitado, desequilibrado, desconectado de su *hinterland*, volcado hacia el mundo exterior pero sobre la base de la exportación de los productos naturales especializados de la reciente República soberana. Esquemas mercantiles que obedecían a las necesidades de consumo de las grandes metrópolis desarrolladas y que empujaban a las capitales y en especial a los puertos de los países periféricos a ajustarse de manera forzada a esas dinámicas.

Barranquilla experimentó de forma muy particular ese tiempo del mundo y realizó las transformaciones geográficas, ambientales, sociales y económicas para montarse en el “tren del progreso”. Sus afanes dejaron huellas en la estructura urbana existente, sobre la cual existe hoy una caótica pero vital urbe que aún busca un derrotero en un contexto de nuevas urgencias y perspectivas de crecimiento. Legó también un interesante patrimonio del pasado que su arquitectura evoca y recoge en sus construcciones, la que todavía hoy se articula a las actividades industriales y comerciales de la ciudad.

Referencias

- Abello Vives, A., Observatorio del Caribe (s. f.) “Se inaugura el muelle de Puerto Colombia”. Recuperado en agosto 9, 2007, disponible en <http://www.Colombialink.com>
- Anónimo (1954). *This is Barranquilla. Premio al patriotismo*. s. e.
- Arrieta, A. y Barbosa Hernández, R. (2007). *Los inicios de Barranquilla*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Bejarano, J. A. (1989). “La economía colombiana entre 1946 y 1958”. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo V* (pp. 149-150). Bogotá: Editorial Planeta Colombiana.
- Bell Lemus, C. (2003). *El movimiento moderno en Barranquilla 1946-1964*. Bogotá: Editorial Eos-Edmisa.
- Caballero Leguizamón, J. (2000). *Barranquilla y la modernidad. Un ejercicio histórico. Cuadernos Proa, 16*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes.
- Conde, J. (1990). “La industria en Barranquilla durante el siglo XIX”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 26 (xxvii). Biblioteca virtual Luis Ángel Arango. Recuperado en agosto, 2007, disponible en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/>
- Consuegra Bolívar, I. (2001). *Barranquilla. Umbral de la arquitectura en Colombia*. Bogotá: Editorial Grijalbo.
- Devis Echandía, J. (1962). *Atlántico. Tomo XIII de la Colección América*. Barranquilla: Costa Libre.
- Diario de Bolívar* (1878, septiembre). Barranquilla.
- Duarte, P., Vargas, E. y Vega, J. (1980). *Desarrollo comercial e industrial de Barranquilla 1880-1930*. Barranquilla: Universidad del Atlántico.
- El Promotor* (1875, mayo 1). Barranquilla.
- Galindo Díaz, J. *Arquitectura, industria y ciudad en el Valle del Cauca. Tipos y técnicas (1917-1945)*. Cali: Centro de investigaciones CITCE. Universidad del Valle.
- González Chamorro, E. (1988). “Elementos para la apropiación del espacio público y evolución de los servicios públicos en Barranquilla 1880-1900”. Ensayo. Barranquilla: Universidad del Atlántico, ESAP.
- La Nación* (1921, marzo). Barranquilla, Colombia.
- Lugo Vega, Alexander (2000). “Los orígenes de Barranquilla”. En: Villalón, Jorge (Comp.), *Historia de Barranquilla*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Meisel Roca, A. (1987). “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”. *Lecturas de economía*, 23, 57-84.
- Niño, C. (1991). *Arquitectura y Estado*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Ospina Vásquez, L. (1987). *Industria y protección en Colombia. 1810-1930*. Medellín: Biblioteca de Ciencias Sociales, FAES.
- Rodríguez Becerra, M. y Restrepo Restrepo, J. (1987). *Los empresarios extranjeros en Barranquilla. 1820-1900*. Bogotá: Facultad de Administración, Universidad de los Andes.

Romero, J. L. (1999). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Satizábal Villegas, A. E. (2007). *Arquitectura Industrial en Colombia (1850-1970). Preinventario de conjuntos industriales*. Bogotá: Fundación Taller del Territorio.

Segovia, R. (1999, agosto). "Tajamares de Bocas de Ceniza". *Revista Credencial*, 25.

Sojo, J. R. (1955). *Barranquilla: una economía en expansión*. 2ª ed. Barranquilla: Corporación Cívica de Barranquilla.

Zambrano Pérez, M. (1998). *El desarrollo del empresariado en Barranquilla 1880-1945*. Barranquilla: Fondo de publicaciones de la Universidad del Atlántico, Ciencias Sociales y Económicas.

