

# Barranquilla

## De tierra adentro hacia el mundo

POR ► ADELAIDA SOURDIS NÁJERA\*

### Historia sucinta de la figura y evolución económica de Barranquilla y su influencia en el resto de la región.

#### Inicios y primera autonomía

Desde mediados del siglo XVII el caserío conocido como Barranquilla en el partido de Tierradentro en la provincia de Cartagena, surgido por la reunión de gentes de un pueblo de indios y de varias encomiendas, creció espontáneamente a orillas de un antiguo caño tributario del Magdalena llamado de la Tablasa. Sus moradores se dedicaban a la ganadería, la agricultura y la fabricación de canoas y se especializaron en la actividad del transporte y el comercio por el río en canoas, bongos y champanes<sup>1</sup>. Según el censo de 1778 contaba apenas con 2676 habitantes. No tenía mayor compromiso con un pasado de abolengo colonial y su importancia administrativa como una capitanía aguerra<sup>2</sup> era menor. Antes bien, por estas circunstancias fue lugar favorito de tránsito de contrabandistas y tratantes que fondeaban en la cercana ensenada de Sabanilla y pasaban al poblado para embarcar por el Magdalena sus mercancías hacia el interior del reino, debido a lo cual constituían el dolor de cabeza de las autoridades provinciales.

Creada la república de Cartagena en 1811, los habitantes de Tierradentro se mostraron decididos partidarios del nuevo Estado; la capitanía aguerra se convirtió en guardián del límite norte del río Magdalena, que marcaba la frontera con la Provincia de Santa Marta, y en sitio donde Cartagena colocó fuerzas sutiles para proteger su tránsito fluvial. Al sur, Mompo, principal puerto sobre el Magdalena hacia el interior del país, completaba la línea de defensa en lo que se llamó la “línea del Magdalena”. En 1812 se desató la guerra entre Cartagena y Santa Marta, en la cual los habitantes de Barranquilla y Tierradentro tuvieron importante figuración. La manzana de la discordia fue el derrocamiento de la junta patriota en Santa Marta y la negativa de los samarios a enviar diputado al congreso de las Provincias Unidas. Para presionarlos Cartagena empezó a apretarlos económicamente. Puso un impuesto *ad valorem* a todos los productos que entraban o salían de la provincia y ubicó un retén de aduanas en Barranquilla con un número de embarcaciones armadas para controlar la vía interna hacia Santa Marta. Retén que fue una talanquera para el contrabando que entraba por esta ciudad y por Riohacha, se transportaba a través de la Ciénaga Grande y sus caños co-

\* Historiadora. Miembro de la Academia Colombiana de Historia.

municantes hacia el Magdalena y allí se embarcaba para el interior del país.

En la guerra contra los realistas de Santa Marta, Manuel Rodríguez Torices, presidente del Estado cartagenero, organizó una expedición militar al mando del coronel francés Pierre de Labatut para someter a la provincia vecina. El ejército del Magdalena, como se le llamó, estaba integrado por fuerzas sutiles: bongos y piraguas armados, y por tropas de Barranquilla y de Santo Tomás en el partido de Tierradentro. Se distinguieron por su valor y patriotismo, especialmente en los combates de Sitio Nuevo, Remolino, Palmar de Varela, Santo Tomás y el caño del Guaímaro. En premio a su valor, mediante decreto del 3 de abril de 1813, la Cámara de Representantes de Cartagena, por solicitud del presidente Torices, le otorgó a Barranquilla la categoría de Villa, capital del departamento de Barlovento, creado por esa misma norma, con todas las prerrogativas establecidas en la ley, y le diseñó escudo de armas. El decreto correspondiente fue promulgado por el presidente en el cuartel general del Ejército de Observación, en Barranquilla el 7 de abril de 1813. Eusebio María Canabal fue nombrado corregidor de Barranquilla.

## Reconquista e independencia

Restablecido Fernando VII en el trono español, en 1814 armó la mayor expedición militar que jamás se había enviado a América (10.000 hombres de tropa y 1.492 barcos, entre naves de guerra y transportes), comandada por el general Pablo Morillo, excombatiente en las guerras contra Napoleón Bonaparte, para reconquistar su imperio ultramarino<sup>3</sup>. Cooperaron en la invasión contingentes militares granadinos y venezolanos. Desde los primeros días de abril de 1815 el capitán general del reino (el virreinato había sido suprimido por la regencia), Francisco de Montalvo y Ambulodi, estacionado en Santa Marta, reunió un contingente de más de 400 hombres, dirigido por 11 oficiales al mando del capitán Valentín Capmani, cuyo objetivo fue “hacerse dueño de las aguas del expresado río Magdalena por fuerza de armas, en términos que pierdan la superioridad que hasta este momento han mantenido en él los rebeldes con sus buques de guerra. Para conseguirlo es preciso apresar o destruir sus fuerzas marítimas de cualquier modo y manera que sea posible”<sup>4</sup>. Capmani debía atravesar la Ciénaga Grande y adentrarse por el caño Clarín para salir al Magdalena y bajar hacia Barranquilla, donde los cartageneros mantenían una importante fuerza sutil. Las instrucciones eran tomarse el pueblo por sorpresa para apoderarse

de los buques, los cuales debía enviar a Ciénaga o quemarlos en caso de que esto no fuera posible, “en términos que no les quede uno sobre el agua”<sup>5</sup>.

Contraviniendo órdenes, el español no atacó por sorpresa sino que fondeó sus buques en las cercanías y envió tres parlamentos invitando a la rendición y ofreciendo perdón, pensando tal vez que así lograría mejores resultados. Barranquilleros y soledños contestaron el primer mensaje con tácticas dilatorias, alegando que tenían que consultar con el gobierno de Cartagena, y los siguientes con bala y metralla noche y día desde el 22 de abril. El día 25 Capmani atacó con toda su fuerza, y después de nueve horas de combate, en que los pobladores y las tropas de Bolívar, que habían quedado en la provincia después de que este partió para Jamaica, lucharon calle por calle y casa por casa; se tomó el fuerte de Sabanilla y entró a saco en la villa, incendiándola hasta sus cimientos. “Al ataque fue que acabó de manifestar este pueblo su entusiasmo y decisión de sacrificarse por sus ideas”<sup>6</sup>, escribiría, no sin cierta admiración por los bizarros defensores, en su informe a Montalvo. De Barranquilla Capmani siguió a Barranca y prosiguió a inutilizar el Canal del Dique con troncos y ramas, para impedir que saliera cualquier buque de Cartagena a auxiliar a Mompós, atacada por las tropas de Ignacio de la Rus.

Cartagena y su provincia sufrieron el mayor sacrificio del país por su apego a la libertad. Su población fue diezmada y dispersada, su clase dirigente liquidada y su economía destruida. La ciudad amurallada sufrió un pavoroso asedio por mar y tierra durante 106 días, en los cuales perdió la mitad de sus habitantes, muertos por las bajas de guerra, el hambre y las epidemias. La provincia soportó el incendio y la rapiña de sus poblaciones —se conocen documentos de 17 poblaciones incendiadas, entre ellas Barranquilla—, la destrucción de sus cultivos y ganados y la pérdida de la tercera parte de sus habitantes. Durante 1816, Pablo Morillo con su ejército de invasión consumó la toma de la Nueva Granada.

Cartagena y su provincia quedaron nuevamente sujetas a la corona borbónica hasta 1820 y 1821, cuando el Estado español rindió la plaza fuerte a las tropas colombianas comandadas por el general Mariano Montilla y en el mar por el capitán José Padilla<sup>7</sup>.

Al concluir la independencia del litoral Caribe granadino con la entrada triunfal del coronel José María Córdoba al recinto amurallado por la puerta de la Media Luna, el 10 de octubre de 1821, y la entrega de

la ciudad al ejército colombiano, la región estaba destruida<sup>8</sup>. Barranquilla, como se dijo, con poco menos de 3.000 habitantes, había enfrentado a los realistas y sufrido el incendio perpetrado por las tropas de Capmani en abril de 1815. No obstante, gracias al espíritu emprendedor de sus gentes y de un grupo de extranjeros que la hicieron su patria chica se levantó de sus escombros y se dedicó a hacer lo que sabía: comercio y transporte. Como la plaza fuerte permaneció en poder de los españoles hasta finales de 1821, fungió como capital de la provincia de Cartagena y su gobernador, Pedro Gual, con la anuencia del vicepresidente Santander, destinó a la pequeña ensenada de Sabanilla (situada a 24 kilómetros de Barranquilla) para realizar el comercio de importación y exportación del país. Sin embargo, un decreto del 14 de octubre de 1821, dado en la Villa del Rosario de Cúcuta en el marco del Congreso nacional, determinó que por no estar “habilitado completamente” el puerto de Sabanilla se cerrara para el comercio exterior una vez que Cartagena fuera recuperada y reorganizada por las fuerzas patriotas. Entretanto, facultó al Ejecutivo para que autorizara la exportación de frutos y producciones por aquel puerto. Por Ley de 4 de junio de 1823 se ratificó su capacidad para exportar, pues las importaciones podían entrar solamente por Cartagena. Por tal motivo, los buques que arribaran a Sabanilla debían hacerlo en lastre<sup>9</sup> para evitar el contrabando. Un decreto de 1834 reitera la disposición citada, lo cual indica que no se cumplía y que los productos extranjeros seguían entrando en forma clandestina.

## Progreso y Modernidad

“Ciudad Fenicia”, así llamaban a Barranquilla algunos en tono despectivo, nos dice don Miguel Goenaga, para indicar que el comercio, por encima de otras actividades más elevadas del espíritu, era la motivación vital de sus gentes. El citado acepta el título con gusto: precisamente —añadía— por ser grandes comerciantes los fenicios desarrollaron una escritura tan ágil que superó a la del antiguo Egipto<sup>10</sup>. Lo cierto es que Barranquilla creció gracias al impulso que le imprimieron empresarios locales y un grupo de extranjeros establecidos allí desde la época hispánica y los albores de la República, que se dedicaron al comercio y a la industria del transporte. En efecto, la ciudad milagro del siglo XIX gracias a esas actividades pasó de ser una pequeña población de la provincia de Cartagena, situada a la vera del río Magdalena, a convertirse en la tercera ciudad y principal puerto del país<sup>11</sup>. Documentos del Archivo General de la Nación, del Archivo Histórico

del Atlántico y de la Biblioteca Nacional conservan fragmentos de acontecimientos, que armados cual rompecabezas muestran una historia que se conoce poco y merece ser puesta en valor.

## Sabanilla se convierte en provincia

La ciudad crecía y progresaba; según el censo de 1835, el cantón de Barranquilla albergaba a 11.212 habitantes<sup>12</sup> y presentaba, al decir de un visitante de la época, “un aspecto de nitidez, con sus casas blancas y con calles más amplias y limpias que las de Santa Marta...”<sup>13</sup>. En 1840, con motivo de la guerra de Los Supremos, que en el litoral fue realmente un intento separatista<sup>14</sup>, los cantones de Barlovento: Barranquilla, Soledad y Sabanalarga, constituyeron el efímero Estado de Cibeles<sup>15</sup>, con el nombre de la diosa madre terrena de la mitología griega, que bien pudo simbolizar la maternal acogida que la ciudad ribereña brindaba a todos los que allí llegaban.

Ramón Antiguiedad, militar venezolano expulsado de su país, lideró el pronunciamiento, detrás del cual estaban los comerciantes cuya aspiración era la apertura de Sabanilla nuevamente para el comercio exterior. El general Juan Antonio Gutiérrez de Piñeres, jefe supremo de Cartagena, restableció el orden a cambio de habilitar el puerto y crear la provincia de su mismo nombre. Efectivamente, el Decreto 01 del primero de julio de 1842 le dio facultades al poder Ejecutivo con el fin de que habilitara “para importación el puerto de Sabanilla en la provincia de Cartagena, en los mismos términos en que lo están los demás puertos de la república”.

Los barranquilleros habían ganado la partida: Sabanilla obtuvo las mismas prerrogativas para el comercio internacional que tenía la ciudad amurallada. En su artículo 3 estipulaba el decreto que “El poder Ejecutivo aceptará las donaciones o empréstitos gratuitos que algunos vecinos del Bajo Magdalena han ofrecido hacer para la construcción de piezas o almacenes de Aduana”. La norma no deja duda sobre la eficacia de los métodos de los comerciantes de la ciudad para obtener sus fines. Diez años más tarde, una ley del 2 de marzo de 1852 desmembró definitivamente los cantones de Barlovento (Barranquilla, Sabanalarga y Soledad) de la provincia de Cartagena y creó la provincia de Sabanilla, con Barranquilla como capital. Se conocen dos constituciones provinciales (fechadas en Santo Tomás el 16 de febrero de 1855 y en Barranquilla el 27 de septiembre de ese mismo año<sup>16</sup>), pero debieron



*Comerciante de agua en Barranquilla, grabado de André Édouard (1869).*

expedirse tres, pues están numeradas como segunda y tercera.

### **Empresarios de carga y silla**

En 1823, el empresario judío alemán Juan Bernardo Elbers había iniciado la navegación de vapor por el Magdalena. Muchos fueron sus esfuerzos para lograrlo, entre ellos el establecimiento de un moderno astillero en Barranquilla, que desafortunadamente no duró mucho, pues fue destruido por un incendio. Granadinos y extranjeros constituyeron compañías de transporte fluvial para manejar el negocio. Al amparo del comercio, más la tecnología que trajeron los buques de vapor, en la ciudad se formó el grupo de hombres de negocios e industriales que en 1842 logró que Sabanilla fuera habilitada para el comercio exterior. En 1849, trece casas de comercio, siete de ellas inglesas, competían en el mercado<sup>17</sup>. Los capitanes y administradores, foráneos en su mayoría, enseñaron nuevos oficios y muchos se integraron a la sociedad local y constituyeron familias que lideraron más tarde la comunidad. Igual ocurrió con un número notable de sefardíes, descendientes de los judíos españoles y portugueses expulsados de la península ibérica, oriundos de Curazao, San Tomas y Jamaica, navegantes algunos de ellos, que aportaron el espíritu empresarial y la intuición para los negocios, tan propios de los de su raza. Fundaron agencias navieras y de comercio

**La Ciudad Fenicia crecía y progresaba; según el censo de 1835, el cantón de Barranquilla albergaba a 11.212 habitantes.**

que distinguían con sus signos particulares, como se evidenció en las marcas de comercio estampadas en los bultos de mercancías, como el escudo de David<sup>18</sup> y otros signos.

La masonería jugó también importante papel en esta etapa inicial de Barranquilla. Numerosos hombres de negocios pertenecían a esta orden, y símbolos masónicos como el triángulo y el rectángulo figuraban como marcas de comercio<sup>19</sup>.

Cuando se creó la provincia en 1852, sesenta y cinco empresarios, entre ellos tres mujeres, ofrecieron suscribir un empréstito de 9585 reales contra vales del tesoro, del cual se recaudó en un día la suma de 4000, para construir las instalaciones de la aduana de Sabanilla. Del total sobraron 365.5 ½ reales, que los prestamistas donaron al Gobierno para limpieza del canal de la Piña y del caño Nuevo, vías por donde se comuni-

caba la ciudad con el puerto marítimo. Pero así como eran de generosos para financiar las obras eran de estrictos en el cobro de las deudas. En septiembre de 1853 el gobernador de la nueva provincia, don Pedro Mártir Consuegra, oficiaba al Gobierno central solicitando un crédito para cubrir las acreencias de algunos particulares, entre ellos varios judíos, que habían financiado la construcción de la aduana de Sabanilla, porque las autoridades provinciales habían preferido en el pago al constructor Esteban Márquez, activo empresario de origen español, “siendo el crédito de ellos de igual naturaleza e invertido en el mismo objeto que la suma mandada a pagar a dicho Sr. Márquez”. El crédito ascendía a 33.200 reales, suma que le fue asignada al gobernador para pagarles.

Pero no todo era negocios, emprendedores y solidarios, los dirigentes barranquilleros se hacían cargo de obras y gestiones que el Gobierno no podía llevar a cabo por falta de recursos. Los jefes políticos del cantón, entre ellos Márquez, convocaban a los padres de familia para discutir los asuntos de interés común y tomar las decisiones que convinieran. En 1849, el cólera azotó la región y las gentes morían por centenares. La Sociedad de Socorro de Barranquilla se constituyó el 28 de octubre de ese año con el fin de aportar fondos para combatir el flagelo. Más de 20 vecinos, encabezados por el general Tomás Cipriano de Mosquera, por aquel entonces residente en Barranquilla, ofrecieron cuantiosos donativos y se ocuparon de la organización de la campaña sanitaria. Acordaron habilitar un campo distante de la ciudad para abrir grandes zanjas y sepultar los cadáveres “de un modo expeditivo, evitando así la infección”<sup>20</sup>. Ese año de 1849 se inauguró el primer colegio particular en la villa, dirigido por el doctor Manuel Antonio Salgado, en una lucida ceremonia a la cual asistieron las autoridades y personalidades de la localidad y de otras cercanas como Soledad, Galapa y Tubará. Años más tarde, muchos de ese grupo presionarían por la construcción del ferrocarril a Salgar y financiarían obras de beneficio general, como un nuevo cementerio, el hospital de caridad y el asilo de huérfanas.

## A Sabanilla por el canal de la Piña

Las vicisitudes para llegar al mar desde Barranquilla fueron muchas. Durante largos años la conexión se hizo por un camino de mulas y a través del canal de la Piña, vía natural que en tiempos prehistóricos había sido uno de los cauces del río Magdalena, formada por un caño y lagunas que periódicamente había que lim-

piar de sedimentos y vegetación para mantener la corriente y que solo soportaba bongos y canoas. En septiembre de 1846 el general Joaquín Posada Gutiérrez, gobernador de la provincia de Cartagena, informaba a la cámara provincial que había contratado con los señores Enrique Clemor y José Matías de la Rosa la limpieza del canal.

... se habían quitado los bancos de fango i manglares que obstruían su libre curso, i este trabajo se había ejecutado con perfección; —explicaba— pero faltaba hacer lo más costoso i difícil de la empresa: una excavación en la tierra firme de bastante estención, semejante a la que se hace en el Dique, por donde ha de ponerse en comunicación el caño ya limpio con el Magdalena la cual se había ya principiado...<sup>21</sup>.

Las crecientes del río obligaron a suspender las obras, por lo cual el gobernador prorrogó su término de entrega hasta marzo del año siguiente, lo que, manifestaba, aumentaría el costo en un 50 %. En el presupuesto de rentas y gastos de la provincia para el año fiscal, que corría de agosto de 1845 a septiembre de 1846, se destinaron 6.000 reales para la limpieza del canal.

La navegación en barcos de vapor se afianzaba, mas los bongos y champanes siguieron usándose hasta bien avanzado el siglo. Los trabajos para conducir la carga eran enormes, pero los vecinos de Barranquilla lograron superar los obstáculos.

El pionero fue John Glen, emprendedor canadiense de origen escocés venido a Cartagena en 1808, quien se trasladó al puerto fluvial, donde estableció un “almacén comisionista” y se hizo rico comerciando con Jamaica. En la década de 1820 monopolizaba el transporte del comercio de exportación por Sabanilla con ocho embarcaciones grandes y cinco o seis pequeñas. Para manejarlas tenía a su servicio 100 bogas. Edward, su hermano, le ayudaba a administrar el negocio y poseía una de las mejores casas de la ciudad.

Elías P. Pellet, primer cónsul de los Estados Unidos en Sabanilla, cuenta que en 1846 los cargamentos que se embarcaban en buques de vela debían ser transportados desde Barranquilla a través del canal de la Piña, “que era una vía caprichosa”, pues los bongos tenían que descargarse en algunos puntos para transportar las mercancías en carros (de mula) un poco más lejos, donde se embarcaban nuevamente en las canoas hasta llegar a la aduana, un “edificio viejo de paja situado en los bancos de arena de Sabanilla... Los bongos de esta notable ‘línea’ eran casi todos de la casa Palacio &

Byrne”, mientras que la navegación por el Magdalena estaba en manos de la Compañía Nacional, la Compañía Unida y los señores Danouille y Wessels de la ciudad y A. Weckbecker de Honda, propietarios del vapor “América”. Las protestas de transportadores que relatan sus percances en el río y la pérdida de la carga fueron comunes. También naufragaron vapores, hasta que se logró el diseño apropiado de sus cascos y la rectificación de varios puntos peligrosos del curso fluvial.

En 1848 se contrató al ingeniero Henry Tracy para que hiciera un estudio y propusiera soluciones. Indicó que el problema básico era que en ciertos lugares el río se dividía en brazos y tenía islas que no dejaban vía suficiente para la navegación durante el verano, cuando bajaba el caudal de las aguas. Además, en algunos trechos era poco profundo. Propuso eliminar rocas y troncos, y manifestó que el río Cauca en su desembocadura en el Magdalena no era apto para la navegación.

Los barranquilleros no se conformaron con el dictamen; lograron la expedición de la Ley de 3 de mayo de 1851, mediante la cual el Congreso ordenó al Ejecutivo contratar la apertura y conservación de un canal para la navegación de buques de vapor que conectara a Sabanilla con el Magdalena y destinó para la empresa hasta 320.000 reales. Era un plan ambicioso.

En 1852 se contrató otro estudio al ingeniero John May. Los comerciantes y navieros que impulsaban el proyecto prestaron su ayuda entusiasta. La compañía Hamburger y Batis ofreció transportar gratuitamente a May en uno de sus vapores para que hiciera el reconocimiento del río. Los informes del ingeniero fueron optimistas; aseguraba que el problema radicaba en que el Magdalena tenía sus desembocaduras obstruidas, como era el caso de las Bocas de Ceniza y la de Río Viejo, y recomendaba su canalización.

El 4 de junio de ese año otro decreto facultó al Ejecutivo para abrir licitación pública en el país y en los Estados Unidos y contratar la obra. Se señaló el término de un año, contado a partir de la firma del contrato para comenzarla, y se fijó un costo de hasta 880.000 reales y la posibilidad de entregar al constructor la operación del canal en concesión por diez años, con derecho a cobrar a todo barco que lo utilizara “no más de 80 reales por viaje redondo”.

No obstante, nadie se le midió al trabajo, pues el 25 de abril de 1853 el gobernador de Sabanilla, don Julián

Ponce, informaba al secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores que todos los años en enero se interrumpía la comunicación con Sabanilla porque parte del canal de la Piña se secaba. Por tal motivo, como en oportunidades anteriores, había contratado su apertura. Los señores Ildefonso Insignares y Pedro Palacio Rada (dueño de una empresa de bongos) fueron los encargados de la obra. Cobraron 2.021 reales, suma que fue acreditada al presupuesto provincial por ser la Piña una vía nacional.

En 1856, la Ley de 9 de abril de ese año facultó nuevamente al Ejecutivo para abrir otra licitación internacional. Esta vez se pretendía un canal para grandes vapores. Se especificaba que debería permitir la navegación de buques de hasta 1.83 metros de calado y 12.75 metros de manga (ancho). Su operación se entregaría en concesión por 40 a 80 años a los constructores, quienes podrían cobrar derechos de tránsito proporcionales al valor de las mercancías transportadas para la exportación, teniendo en cuenta que algunas no pagaban impuestos de aduana. El Gobierno recibiría el 3 % de las utilidades de la operación. La obra debía empezarse a más tardar un año después de firmado el contrato, pues de lo contrario la firma privilegiada perdería la fianza exigida de 10.000.

Preocupados los comerciantes de la ciudad de Cartagena por el auge que tomaba el complejo Barranquilla-Sabanilla, logran por Decreto de 31 de marzo de 1856 que aquella ciudad fuera declarada puerto libre para el comercio de importación, aventajando en mucho a la modesta Sabanilla. La licitación para abrir el canal de la Piña tampoco tuvo postores esta vez, pero los barranquilleros no cesaron en su empeño de buscar una salida al mar.

Otra ley de 6 de marzo de 1857 abrió un nuevo concurso. Las especificaciones de la obra fueron más modestas en esta oportunidad. Se pedía un canal suficiente “... con tal que puedan navegar en él en toda estación bongos o botes que calen por lo menos tres pies de agua”, aunque se permitía una construcción de mayor envergadura si la compañía contratista lo encontraba conveniente. Seguramente se tuvo en cuenta que las condiciones naturales de Sabanilla no podían competir con la excepcional bahía de la ciudad amurallada. Aun así, los resultados de la licitación fueron adversos, pues nunca se construyó el deseado canal.

Transcurren los años y no se vuelve a encontrar rastro de otro proyecto para construir la vía acuática que conectara a Barranquilla con el mar. Es posible que los

avatares de la guerra civil ocurrida entre 1860 y 1862 relegaran el canal a un segundo plano.

### Barranquilla en el Estado Soberano de Bolívar

Al amparo de la Constitución política de 1853 se constituyeron los Estados federales. El Acto Adicional a la Constitución Nacional expedido el del 27 de febrero de 1855 dispuso la creación del Estado Federal Soberano de Panamá, lo cual se hizo mediante la Ley de 15 de junio de 1855. Su artículo 12 autorizó al legislador para crear otros estados, con lo cual comenzó la federalización total del país. La Ley de 11 de junio de 1856 creó el Estado Soberano de Antioquia; la Ley de 13 de mayo de 1857 creó el Estado Soberano de Santander; y, por último, la de 15 de junio de 1857 creó los de Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca y Magdalena y se establecieron sus competencias. En 1861, el presidente Tomás Cipriano de Mosquera mediante decreto creó el Estado Soberano del Tolima.

La creación de estados federales en un país de gobierno centralizado constituyó una situación híbrida y confusa que fue legalizada mediante la Constitución de 1858, que dispuso la confederación “a perpetuidad” de los Estados de Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá y Santander, dando vía libre a la federación absoluta, ratificada mediante la Constitución política de 1863, madre de los Estados Unidos de Colombia: “Los Estados Soberanos se unen y federan a perpetuidad, forman una nación libre, soberana, independiente, bajo el nombre de Estados Unidos de Colombia”.

En desarrollo de esta carta fundamental, conocida como la Constitución de Rionegro por el lugar en Antioquia donde se reunió la convención que la expidió, la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar dictó la tercera constitución del Estado, que modificó la anterior de 1860 y duró hasta 1886, cuando el país volvió al Estado unitario central.

El extenso territorio bolivarense se conservaría íntegro hasta principios del siglo xx, cuando los cantones de Barlovento, Barranquilla, Soledad y Sabanalarga se convirtieron en el departamento del Atlántico (1905 y 1910); los de Sotavento, Chinú, Corozal y Lorica dieron origen a los departamentos de Sucre y Córdoba y del noveno cantón surgió la intendencia de San Andrés y Providencia, la cual fue elevada a departamento en 1991.

En 1857, José María Samper en su *Geografía Política i Estadística de los ocho estados que compondrán el 15 de septiembre de 1857 la Federación Neo-Granadina* expresaba que Bolívar estaba integrado por las provincias de *Cartagena*, de la cual hacía parte el distrito insular de San Andrés y Providencia, *Sabanilla*, en el delta del Magdalena, y la mayor parte de la de *Mompós*, situada sobre la margen izquierda de este río y del Bajo Cauca. La población de las cabeceras distritales era de 9.896 habitantes en Cartagena, 7.336 en Mompós, 6.114 en Barranquilla, 6.046 en Sincelejo y 5.511 que vivían en San Andrés. La ciudad más populosa del país era Bogotá, con 50.000 habitantes, seguida de Cali, con 19.000; Socorro, con 18.000; Medellín, con 16.000; Ambalema, con 15.000; Piedecuesta, con 14.841; San Gil, con 11.528, y Bucaramanga, con 10.108. Cartagena perdía impor-

ESTADOS	RENTAS	DEUDA	GASTOS
Antioquia	143.000	.....	Igual a las rentas por regla general
Bolívar	109.000	100.000	“
Boyacá	58.000	.....	“
Cauca	100.000	.....	“
Cundinamarca	132.000	71.000	“
Magdalena	60.000	.....	“
Panamá	93.000	30.000	Déficit de \$20.000, por habersele retirado el auxilio nacional
Santander	83.000	.....	Igual a las rentas por regla general

Fuente: Tomado de Samper, *op. cit.*, p. 24.

tancia frente a Barranquilla, que albergaba a 9.000 personas, y a Panamá que contaba con 8.500.

En 1857, Tomás Cipriano de Mosquera sancionó la ley que dividió el territorio del Estado de Bolívar en cinco departamentos integrados por distritos: *Cartagena*, con 25 distritos; *Corozal*, con 17; *Mompox*, con 10; *Sabanilla*, con 18, y *Sinú*, con 11. Las cabeceras de los departamentos fueron, respectivamente, los distritos de Cartagena, Corozal, Mompox, Barranquilla y Lórica. Posteriormente, en 1859, el general Juan José Nieto, presidente del Estado de Bolívar, creó los departamentos de *Sabanalarga*, *Carmen* y *Magangué*, segregados de los de Sabanilla, Cartagena y Mompox, respectivamente. Sus cabeceras fueron los distritos de su mismo nombre.

La segunda Constitución del Estado expedida en 1860 suprimió los departamentos y retomó la denominación de provincias, constituidas por distritos. Encargó a la ley hacer las divisiones “procurando que no sea mucha la desigualdad en la población de las Provincias entre sí”<sup>22</sup>. En desarrollo de estas normas, la Ley de Bolívar de 27 de enero de 1860 dividió el Estado en 11 provincias: *Barranquilla*, *Carmen*, *Cartagena*, *Chinú*, *Corozal*, *Lórica*, *Magangué*, *Mahates* (segregada de Cartagena), *Mompox*, *Sabanalarga* y *Sincelejo* (segregada de Corozal).

La situación económica del Estado era la más precaria del país, a juzgar por las cifras de sus rentas y el monto de su deuda. Samper, antes citado, mostró la siguiente comparación de rentas y gastos:

Sobre Bolívar manifestaba:

Es principalmente comercial, a causa de su ventajosa posición sobre el Atlántico. Empieza a desarrollar una notable producción agrícola, cuyos productos principales son: el tabaco, cuya calidad es superior en el distrito del Carmen, i tiene mucha demanda en los mercados extranjeros; el caucho, de excelente calidad, recogido en los bosques de la provincia de Cartagena, i que se envía a los Estados Unidos; el palo de mora, fustete i otras maderas de tinte i construcción, de los bosques de la provincia de Cartagena y Sabanilla, en cantidad bien considerable; oro, de superior calidad, recogido en lavaderos del río Sinú i de la actual provincia de Mompós, pero en mediana proporción; el bálsamo de Tolú, medicamento admirable, i otras resinas i bálsamos apreciables; las quinas en corta cantidad aún, estraídas de las montañas donde tienen su origen los ríos San Jorge y Sinú; los

tejidos de algodón para el consumo nacional, producidos en los cantones de Corozal y Magangué; joyería de Mompós, mui apreciable; herramientas i aguariente fabricados en abundancia, en Barranquilla i Mompós; i por último, buques de bajo bordo (botes, bongos, champanes, &a ) construidos en los puertos de Barranquilla, Calamar i Mompós.

Durante cada año tienen lugar en el Estado, en Magangué i Tacasuán, tres grandes ferias o mercados transitorios, en que se cambian valores hasta por \$ 2.000.000 en tres días. En estas ferias la Costa ofrece sus propias producciones i las extranjeras, recibiendo en cambio oro, tabaco, cacao, cueros, tejidos, café, azúcar, cueros curtidos i otros artículos del interior. También esporta el Estado en pequeña cantidad, cueros al pelo, algunos granos i otros frutos agrícolas de poca importancia. Toda su exportación anual, *propia*, para el interior i el extranjero, puede estimarse aproximadamente en \$ 1.200.000 pesos fuertes<sup>23</sup>.

Las exportaciones las calculó en \$10.000.300, siendo el oro la principal, con un valor de \$4.500.000, seguida por el tabaco, con \$3.500.00<sup>24</sup>, en la cual Bolívar tenía una participación importante.

Diez años después la situación era desesperada; en 1866, el presidente constitucional del Estado, Antonio González Carazo, en su informe a la Asamblea Legislativa describía la situación económica agravada por la guerra general ocurrida en 1864:

... la penuria hace imposible todo orden administrativo i toda protección a los grandes intereses de la sociedad i por desgracia esa es la fatal situación de nuestro Estado: todo el servicio público yace en lamentable postración, excepto el de correos que se verifica i se paga con la más apetecible puntualidad, el de la instrucción primaria que se da en casi todos los distritos, desde el 1º de julio del año anterior, i que se paga de preferencia a los demás gastos, el de la contabilidad que se ha simplificado i actualizado provechosamente, i el servicio del Tesoro respecto a la pureza en el manejo de los dineros públicos i la legalidad i publicidad de su inversión. Fuera de éstos, repito, los demás están deplorablemente postrados. El crédito del Estado se ha perdido, porque ni se pagan los intereses, ni menos se amortiza el injente c capital de nuestra deuda ... La bancarrota es pues evidente<sup>25</sup>.

Las rentas del Estado provenían de subvenciones (contribuciones), estampillas, registro de instrumentos públicos y privados y anotación de hipotecas, correos, venta de ediciones oficiales, bienes del Estado (inmue-

bles y salinas de Galera Zamba), derechos del dique, multas, reintegros, residuos de contribuciones suprimidas y existencias del semestre anterior. Las principales actividades eran el comercio y la agricultura. Barranquilla producía las mayores rentas al Estado, por encima de Cartagena, gracias al auge exportador del tabaco y a su actividad comercial. La ganadería en Lórica y en Chinú se incrementaba y Mompós, ganadera y comercial, seguía siendo el principal puerto interno sobre el Magdalena, pues el río aún no se había desviado de su curso principal<sup>26</sup>.

#### Recaudos de rentas por provincia en 1866

PROVINCIA	RECAUDO
Barranquilla	\$ 18.420,72, ½
Carmen	3.182,62, 00
Cartagena	15.927,43, ¾
Chinú	2.679,94, 00
Corozal	1.218, 32, ½
Lórica	3.281,62, 00
Magangué	2.271,80, 00
Mompós	4.493,35, ¾
Sabanalarga	2.005, 56, 00
Sincelejo	2.362, 23, 00
TOTAL	\$ 55.843,61, ¼

Fuente: González Caraso, *op. cit.*

La Ley 20 del 28 de noviembre de 1872 reorganizó la división territorial y dividió el Estado “para efectos políticos, administrativos, fiscales i electorales en diez provincias”, integradas por distritos, como sigue: *Barranquilla, Carmen, Cartagena, Corozal, Chinú, Lórica, Magangué, Mompós, Sabanalarga* y *Sincelejo*, con distritos cabeceras de su mismo nombre. El archipiélago de San Andrés y Providencia siguió siendo parte de la provincia de Cartagena hasta 1887, cuando las islas conformaron la provincia de *Providencia*, con capital San Andrés<sup>27</sup>.

En las décadas de 1870 y 1880 el auge de Barranquilla era ya inatajable. El tabaco de la provincia del Carmen había reemplazado al de Ambalema como primer producto de exportación del país y se enviaba al exterior

A medida que avanzó el progreso las condiciones de Sabanilla, Salgar y luego de Puerto Colombia resultaron poco satisfactorias dadas su insuficiente profundidad y la necesidad de transportar pasajeros y productos desde y hasta la ciudad. Los barranquilleros comenzaron a pensar entonces en un mejor puerto.

—a Bremen especialmente— por Barranquilla. También se exportaba por el puerto barranquillero el café, que comenzaba a consolidarse como la industria que impulsaría al país hacia un desarrollo estable.

#### El departamento del Atlántico

La Constitución Nacional de 1886 terminó con el régimen federal y convirtió a los Estados soberanos en departamentos dependientes del poder central. Continuó con la división de provincias. Bajo esta carta fundamental, desde comienzos del siglo xx comenzó la división del extenso departamento de Bolívar<sup>28</sup>. En el gobierno del general Rafael Reyes, mediante el Acto Legislativo 3 de 1905 y la Ley 17 de ese mismo año, se creó el departamento del Atlántico, formado por las provincias de Barranquilla y Sabanalarga<sup>29</sup>. En 1908 cambió su nombre por el de departamento de Barranquilla y posteriormente se aumentó su territorio con varios municipios situados en la ribera oriental del Magdalena. Esto causó gran descontento en el departamento de ese nombre y enorme complacencia en los municipios anexados, que preferían la tutela de Barranquilla; pero la situación duró poco. El departamento fue suprimido en 1909, con motivo de la dimisión del presidente Reyes, por la reforma constitucional que abolió la división hecha por dicho mandatario. El territorio pasó nuevamente a ser parte de Bolívar<sup>30</sup> y Barranquilla perdió su categoría de capital departamental, aunque por pocos años. El departamento fue restablecido mediante la Ley 21 de 14 de julio de 1910<sup>31</sup>

como “Atlántico” con solo su territorio original al occidente del río, integrado por las provincias de Barranquilla y Sabanalarga, situación que subsiste hasta la fecha, aunque hoy no se habla de provincias.

## El siglo xx: desarrollo industrial y portuario

A medida que avanzó el progreso las condiciones de Sabanilla, Salgar y luego de Puerto Colombia —donde se construyó el muelle más largo del mundo en su momento, inaugurado en 1893— resultaron poco satisfactorias debido a su insuficiente profundidad y la necesidad de transportar pasajeros y productos desde y hasta la ciudad. Los barranquilleros comenzaron a pensar entonces en un mejor puerto. En 1874, la barra de sedimento que se formaba en la desembocadura del río en la confluencia con el mar se desplomó naturalmente y dio acceso a un canal profundo por donde entraron barcos de gran calado durante varios años. La canalización de las Bocas de Ceniza para habilitar las condiciones portuarias de la ciudad se puso en-

tonces sobre el tapete. En 1906 comerciantes locales financiaron estudios que presentaron al Gobierno nacional, en los que se mostraban las ventajas que eso traería para el país.

En 1914, el Gobierno contrató con la firma alemana *Julios Berger Consortium* nuevos estudios, que fueron aprobados, pero los trabajos no se llevaron a cabo por el estallido de la Primera Guerra Mundial. Terminada la contienda, en 1919 la ciudad se convirtió en la cuna de la aviación comercial en América. Aviadores alemanes que habían luchado en la guerra y capitalistas barranquilleros fundaron la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, la famosa SCADTA, próspera y exitosa empresa que dio origen a AVIANCA<sup>32</sup>. Transportaba pasajeros, correo y diversas mercancías. En sus aviones por primera vez un presidente de la república (Alfonso López Pumarejo) visitó los Llanos Orientales.

Entretanto, los barranquilleros, liderados por Tomás Surí Salcedo (fundador en 1919 de la Liga Costeña), siguieron empeñados en el proyecto de canalización de



Una calle en Barranquilla, grabado de André Édouard (1869).

las Bocas de Ceniza. Las fuerzas vivas de la ciudad (entre ellas los sindicatos de trabajadores y de braceros del Magdalena, los primeros que se constituyeron en el país, fuertemente politizados) organizaron sucesivas campañas en pro de la apertura de Bocas de Ceniza. Precisamente, para promover el proyecto durante la visita del ministro de Obras Públicas a Barranquilla, Ernesto Cortissoz, fundador y presidente de SCADTA, y el piloto Hellmuth Von Kron, sobrevolando la ciudad arrojando hojas volantes alusivas a las obras, fallecieron cuando el hidroavión “Tolima” se precipitó a tierra, el 8 de julio de 1924. La ciudad perdió a uno de sus más connotados dirigentes.

La construcción del puerto enfrentó obstáculos mayores. En 1919, el presidente Marco Fidel Suárez dispuso que los fondos de las juntas de canalización del Magdalena se destinaran a la construcción del ferrocarril del Tolima y buena parte de los millones de dólares obtenidos por el despojo de Panamá los empleó el gobierno de Pedro Nel Ospina en la construcción de ferrocarriles en la región Central. El país entraba de lleno en la era de las vías férreas, el gran río se abandonaba a su suerte y Barranquilla decaía como principal puerto. Finalmente, después de superar numerosas dificultades, sobre todo por la anticuada maquinaria para realizar las obras<sup>33</sup>, y de sufrir intensos debates en el Congreso Nacional, donde varios parlamentarios y algún ministro le pusieron obstáculos al proyecto, el presidente Alfonso López Pumarejo inauguró con gran solemnidad las obras de Bocas de Ceniza en diciembre de 1936. Barranquilla al fin tuvo acceso directo al mar.

El crecimiento demográfico y portuario de la ciudad abrió un importante mercado que estimuló el desarrollo industrial. En 1916, en la ciudad se producían pastas alimenticias, cigarrillos, cerveza, bebidas gaseosas, hielo, harina, mosaicos, piedra artificial, calzado, sombreros de paja y de fieltro, perfumería de lujo y textiles en la Fábrica de Tejidos Obregón, primera textilera del país, inaugurada en 1909. En 1920, la ciudad tenía cerca de 3.000 obreros industriales y a través de Puerto Colombia estaba firmemente establecida como el primer puerto marítimo, fluvial y aéreo del país. En 1934, sin incluir el sector bancario, las industrias, entre ellas las metalmecánicas, habían aumentado a 153, con un capital de 15.723.673 pesos y generaban 6.334 puestos de trabajo entre obreros y empleados. El censo industrial de 1945 contabilizó 11.449 empleos industriales en 580 empresas. Cali, su más cercana competidora, tenía 7.987<sup>34</sup>.

## Desaceleración y receso

Como anotaron Meisel y Posada, “lo que el censo de 1945 no podía revelar es que el motor industrial de Barranquilla estaba quedándose sin combustible”<sup>35</sup>. En efecto, en 1942 Buenaventura era ya el principal puerto de importación, y por allí se enrumbó la exportación del café. El declive de Barranquilla como primer puerto generó un estancamiento del desarrollo industrial y el crecimiento demográfico se desaceleró. Su aumento estuvo por debajo del de Bogotá, Medellín y Cali, ciudad que la desplazó a un cuarto lugar. Pero el declive del monopolio portuario no fue la única razón de la pérdida de dinamismo de la ciudad. Los citados historiadores plantearon dos debilidades estructurales que contribuyeron al fenómeno: el tipo de vinculación entre la ciudad y la economía rural de la región y el impacto de las políticas seguidas por el Gobierno central.

La base de la economía agraria de la región Caribe fue siempre la ganadería, actividad que a mediados del siglo aún utilizaba técnicas rudimentarias de producción y generaba pocos empleos, por lo cual las zonas rurales ofrecían un mercado muy limitado<sup>36</sup>. Barranquilla evolucionó como un enclave industrial en la región impulsada por el auge de las exportaciones, la demanda de su propia población y de las ciudades vecinas como Cartagena y Santa Marta; situación diferente a lo sucedido con Cali, Medellín o Bogotá, que eslabonaron fuertes relaciones agrícolas con su entorno. Creció como puerto y al perder su posición principal frente a Buenaventura no pudo depender de sus mercados regionales para continuar su expansión. Por otro lado, las políticas económicas del Gobierno central profundizaron la situación, pues tuvieron un impacto negativo en la producción de algodón; el producto agrícola que absorbía la mayor cantidad de mano de obra en la región y hubiera podido ser el motor para ampliar el mercado. A pesar de que se establecieron algunos mecanismos para fomentar su cultivo, estos fueron anulados por la política cambiaria con tasas sobrevaluadas y por las bajas tarifas arancelarias para importar algodón. A esos factores adversos se sumó el no haber construido a tiempo el Gobierno central las vías de comunicación esenciales para sacar el producto a los mercados.

Las décadas de 1950 y 1960 fueron de estancamiento económico, crecimiento demográfico inferior al de otras ciudades (a pesar de la llegada de numerosa población pobre de otros lugares de la Costa en búsqueda de mejores oportunidades), pérdida del vigor indus-



Muelle de Puerto Colombia (1904).

trial y poca generación de empleos formales, lo que llevó a un aumento de la economía informal. Como resultado la ciudad entró en una fase de pauperización y vio la proliferación de tugurios a su alrededor<sup>37</sup>.

Análisis de la situación parecen mostrar que estos resultados en parte pueden achacarse a la deplorable acción de una clase política emergente comprometida ante todo con intereses ‘clientelistas’ locales, no exentos de corrupción, que no tuvo la claridad ni la preparación para plantear políticas y soluciones innovadoras y fue desbordada por la aguda crisis que atravesaba la ciudad<sup>38</sup>.

### Recuperación lenta pero persistente

En la última década del siglo pasado se inició la recuperación en un contexto regional diferente: el río Magdalena había perdido importancia frente a la comunicación por carreteras y sufría el abandono estatal. En medio de esas circunstancias, la región Caribe entra en la era de la minería para llegar a liderar las exportaciones nacionales con los grandes yacimientos carboníferos de La Guajira y el Cesar y los depósitos de ferróníquel en Córdoba. Cartagena logra una recuperación sin precedentes gracias a la industria petroquímica y sus derivados, a la refinación y exportación

de petróleo y al turismo. Las ciudades menores crecen y cinco zonas portuarias, dentro de las siete que tiene el país, se consolidan en la región en razón del valor de las exportaciones mineras, industriales y pecuarias: La Guajira (Carbocol), Golfo del Morrosquillo, Santa Marta, Cartagena y por último Barranquilla, que continúa siendo el principal puerto de importación. Su eslabonamiento con la región se afirma gracias a su mayor población<sup>39</sup>, que constituye el principal consumidor de los productos agropecuarios de la región y de los bienes manufacturados de sus fábricas que se reactivan<sup>40</sup>. Como consecuencia de este nuevo crecimiento, en desarrollo de la Constitución Política de 1991, Barranquilla fue elevada a la categoría de Distrito Especial Industrial y Portuario por el Acto Legislativo número 01 de 1993<sup>41</sup>. ■

### Notas

- 1 Sobre la formación de Barranquilla en la época española, ver: Blanco Barros, José Agustín. *El Norte de Tierradentro y los orígenes de Barranquilla*, Bogotá, Banco de la República, 1987.
- 2 Los corregimientos que manejaban milicias en previsión de un ataque de enemigos o de indios bravos se denominaban “capitanías aguerra” y su autoridad “capitán aguerra”. Las provincias de Cartagena, Barranquilla y Tolú, entre otras, debido a su situación estratégica en relación con la plaza fuerte de Cartagena, tenían esta categoría.

- 3 Ver: Segovia, Rodolfo. *105 días: el sitio de Pablo Morillo a Cartagena de Indias*, Bogotá, El Ancora editores, 2013.
- 4 Blanco, José Agustín (comp). *Toma de Barranquilla, 25 de abril de 1815*. Comentarios y documentos. Inédito. Archivo General de la Nación, Anexo, Guerra y Marina, t. 130, fol. 603. 21.
- 5 *Ibíd.*
- 6 *Ibíd.*
- 7 Sobre la independencia del litoral Caribe, ver: Sourdis Nájera. Adelaida. Ruptura del Estado colonial y tránsito hacia la república, en *Historia Económica y Social del Caribe Colombiano* (Adolfo Meisel Roca, dir.), Barranquilla, Ediciones Uninorte - Ecoe Ediciones.
- 8 Sourdis, Adelaida. El precio de la independencia en la Primera República neogranadina, en *Los procesos de independencia de la América española. Memorias del IV Congreso Internacional*, Bucaramanga, 2006. *Anuario de Historia Regional y de las fronteras*, vol. 12, septiembre de 2007. Universidad Industrial de Santander; y en *Boletín de Historia y Antigüedades*, vol. XCIV, n° 836, 2007.
- 9 Entrar descargados, con solo el lastre. Lastre: piedras, arena u otra cosa de peso que se pone en el fondo de la embarcación con el fin de que esta entre en el agua hasta donde convenga.
- 10 Goenaga, Miguel. *Lecturas Locales, Crónicas de la vieja Barranquilla impresiones y recuerdos*, Barranquilla, Imprenta Departamental, 1953.
- 11 Hoy Barranquilla ocupa el cuarto lugar después de Bogotá, Medellín y Cali. Sobre el tema ver: Meisel Roca, Adolfo. *¿Por qué se dispó el dinamismo industrial de Barranquilla?* (Ediciones Gobernación del Atlántico, colección ensayos), Santafé de Bogotá, Editorial Presencia, 1993.
- 12 Corrales, Manuel Ezequiel. "Censo de las provincias de Cartagena y Mompo", en *Efemérides y Anales del Estado de Bolívar, Anales del Estado de Bolívar en la Unión Colombiana*, t. I, Bogotá, Casa Editorial de J.J. Pérez, pp. 316-317.
- 13 Steward. *Bogotá In 1836-7*, pp. 30-31. Citado por Theodor E. Nichols en *Tres Puertos de Colombia*, Bogotá, Banco de la República, 1873, p. 175.
- 14 Ver: Sourdis, *op. cit.*
- 15 Corrales, Manuel Ezequiel. *Efemérides y Anales de Estado de Bolívar en la Unión colombiana*, t. 4, b, Bogotá, Casa editorial de J. J. Pérez, p. 206.
- 16 Corrales, *op. cit.*, t. 4, Anales, pp. 150-158; 176-187.
- 17 Rodríguez Becerra, Manuel y Jorge Restrepo Restrepo. Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820 – 1900, en *El Caribe Colombiano, selección de textos históricos* (Gustavo Bell Lemus, comp.), Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1988, pp. 139-180.
- 18 Ver diseños de marcas de comercio en: Archivo Histórico del Atlántico (en adelante AHA), Notaría 1ª de Barranquilla, protocolo de 1864. Escritura pública n° 26, pp. 53-59; escritura n° 36, pp. 77-82. Protocolo de 1867, escritura n° 57, pp. 81-82.
- 19 *Ibíd.*
- 20 *Ibíd.*, p. 32.
- 21 AGN, República, Gobernaciones, Cartagena, t. 28, fols. 104-108.
- 22 *Ibíd.*, art. 68.
- 23 Samper, *op. cit.*
- 24 *Ibíd.*
- 25 González Caraso, Antonio. Informe a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1866, en *Gaceta de Bolívar*, n°442, 2 de septiembre de 1866, p. 2.
- 26 *Ibíd.*
- 27 Las provincias de Barranquilla y Sabanalarga, que más tarde formarían el departamento del Atlántico, quedaron integradas como sigue: *Provincia de Barranquilla*, integrada con los distritos de Barranquilla (con sus agregaciones), Malambo, Palmar de Varela, Sabanagrande, Santo Tomás (con una agregación), Soledad (con una agregación) y Tubará (con agregaciones). Luego la Ley 21 de 1873 erigió en distrito a Galapa (con agregaciones). *Sabanalarga*, conformada por los distritos de Baranoa, Campo de la Cruz, Candelaria, Juan de Acosta, Manatí, Palmar de Candelaria, Piojó, Repelón, Rosa Vieja, Sabanalarga y Usiacurí; todos con agregaciones, salvo Manatí y Usiacurí.
- 28 Del Bolívar grande se desprenderían los territorios que conformaron el departamento del Atlántico, entre 1905 y 1910, la Intendencia Nacional de San Andrés y Providencia en 1912, el departamento de Córdoba en 1951 y el de Sucre en 1966. San Andrés sería elevada a departamento por la Constitución Política de 1991.
- 29 Acto Legislativo 3 de 1905. Art. 1. La ley podrá alterar la división territorial de toda la república formando el número de departamentos que estime convenientes para la Administración Pública.  
Ley 17 de 15 junio de 1905. Art. 8°. Créase el Departamento del Atlántico formado por las provincias de Sabanalarga y Barranquilla del Departamento de Bolívar, con los límites que actualmente tienen.
- 30 Ley 65 de 14 de diciembre de 1909, sobre división territorial. Art. 1°. Desde el 1° de abril d 1910 se restablecerá la división territorial en los Departamentos que existían en primero de enero de mil novecientos cinco así:  
Antioquia, capital Medellín; Bolívar, capital Cartagena; Boyacá, capital Tunja; Cundinamarca, capital Bogotá; Magdalena, capital Santa Marta; Nariño, capital Pasto; Panamá, capital Panamá; Santander, capital Bucaramanga; Tolima, capital Ibagué.

- 31 Ley 21 de 14 de julio de 1910, que restablece el departamento del Atlántico.
- Art. 1°. Restablécese el Departamento del Atlántico, el cual se compondrá de los Distritos que actualmente forman las Provincias de Barranquilla y Sabanalarga, por sus límites actuales.
- Art. 2°. Esta Ley regirá desde el día 7 de agosto próximo, y por ella queda modificada la Ley 65 de 1909.
- 32 El mejor relato que se conoce sobre la SCADTA sigue siendo *Una Historia con Alas*, de Herbert Boy. Madrid, Guadarrama, 1955.
- 33 Al respecto escribía Julio E. Gerlein, director del proyecto, en 1930:
- “Para que Barranquilla se de exacta cuenta del problema del puerto, voy a suministrar un dato; el del material que es necesario remover para que los canales de la ciudad queden en condiciones de ser navegables en toda época del año.
- En el canal de Cartagena, antes “Canalización” y anteriormente Los Tramosos, hay que remover en números redondos 95.000 yardas cúbicas; en una extensión de 4.000 pies por 100 pies de ancho, y para obtener una profundidad en aguas bajas y en baja marea, de ocho pies. Canal del Mercado, en una longitud de 2.000; ancho, cien pies y una profundidad en aguas bajas y en baja marea, de ocho pies. Hay que mover 51.000 yardas cúbicas. Canal de las Compañías: longitud 8.528 pies, ancho, ciento ochenta pies; profundidad en aguas bajas y marea baja ocho pies, habría que remover 376.120 yardas cúbicas. En las bocas de los caños hay que remover 196.000 yardas cúbicas, lo que da un gran total de yardas cúbicas 718.120, correspondiendo a los caños, sin incluir el de la Tropical (caño abajo) 522.120 yardas cúbicas.
- Pretender hacer este trabajo con las anticuadas dragas del Gobierno es sencillamente, botar el dinero, y un aplazamiento indefinido [en la] mejora del puerto. Los ingenieros del canal calcularon que [con] las dragas del Gobierno, había necesidad de dragar durante siete años para conseguir un buen trabajo, pues hay que tener en cuenta que con el lento trabajo de esas anticuadas máquinas, se perdía un buen porcentaje de lo excavado y con la primera creciente se perdía una gran parte del trabajo realizado... El problema del puerto de Barranquilla debe plantearse en su debida forma, pero diciendo la verdad: o se sigue botando el dinero con las viejas y anticuadas dragas, o se hace un trabajo durable, un trabajo de resultado real y verdadero, y no engañarnos nosotros mismos, y lo peor es que engañamos al gobierno, y éste creyendo que el problema del puerto de Barranquilla está en vía de resolverse, se atiende a lo que aquí le informan, a lo que de aquí le piden ... y, como consecuencia, el gobierno yerra, pero yerra lamentablemente, con evidente perjuicio de la salubridad pública y del puerto que se perjudica por dificultades, que de todo orden se presentan a los barcos... (*La Prensa*, martes 7 de octubre de 1930).
- 34 Meisel Roca, Adolfo y Posada Carbó, Eduardo. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos de historia económica de la Costa Caribe*, Bogotá, Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993, pp. 18-19.
- 35 *Ibid.*, p. 23.
- 36 Sobre la ganadería ver: Sourdis Nájera, Adelaida. *Ganadería en Colombia: Cinco siglos construyendo país*, Bogotá, Federación Colombiana de Ganaderos (FEDEGAN), 2008.
- 37 Meisel Roca, Adolfo. Evolución de la industria manufacturera de Barranquilla 1953-1988, en *Historia de Barranquilla* (Jorge Villalón, comp.), Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2000.
- 38 Observatorio del Caribe, *Cuadernos Regionales*, n° 4, noviembre de 1999. Relatoría del taller ¿Cómo es Barranquilla al final del siglo xx?
- Bell Lemus, Carlos y Villalón Donoso, Jorge. El período del Frente Nacional y la crisis de los años sesenta (1957-58- 1974-75), en *Historia de Barranquilla* (Jorge Villalón, comp.), Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2000.
- 39 Según el censo de 2005 (datos del Dane), el Atlántico cuenta con 2.373.550 habitantes, de los cuales 2.267.321 habitan en la cabecera y 106.229 en el resto del departamento.
- 40 Ver: Banco de la República. *Boletín Económico Regional, Costa Caribe* (María M. Aguilera Díaz, dir.). Años 2003-2008.
- 41 Acto Legislativo 01 de 1993. Artículo 1°. La ciudad de Barranquilla se organiza como Distrito Especial, Industrial y Portuario. El Distrito abarcará además la comprensión territorial del barrio de las Flores de esta misma ciudad, el corregimiento de La Playa del municipio de Puerto Colombia y el tajamar occidental de Bocas de Ceniza en el Río Magdalena sector Ciénaga de Mayorquín, en el Departamento del Atlántico. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas las disposiciones vigentes para los municipios.

## Webgrafía de imágenes

- Comerciante de agua en Barranquilla, grabado de André Édouard (1869). Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/galeria/262.htm>
- Una calle en Barranquilla, grabado de André Édouard (1869). Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/galeria/260.htm>
- Muelle de Puerto Colombia (1904). Recuperado de: <http://www.darloup.com/forum/viewtopic.php?f=17&t=1451>