

Barranquilla y el Período Republicano Mercantil¹

Arq. Bernardo Palacio Echenique²

Secretario Académico, Facultad de Arquitectura, Corporación Universidad de la Costa - CUC.
Barranquilla, Colombia. bpalacio@cuc.edu.co

Artículo de Reflexión - Recibido: 12 de abril de 2012 - Aprobado: 20 de mayo de 2012

Resumen

El objetivo del presente artículo es ilustrar el panorama tanto del centro urbano como del puerto marítimo y fluvial, para exportaciones, importaciones y tráfico de pasajeros, de la ciudad de Barranquilla, durante el denominado Período Republicano Mercantil, que ocupa buena parte del siglo XIX y comienzos del XX; todo ello enmarcado en la infraestructura de puertos, muelles, vías férreas, edificios e instalaciones que potenciaron el crecimiento urbano y desarrollo comercial e industrial de la ciudad. Para la elaboración del documento se recurrió a fuentes documentales que referencian el desarrollo del centro urbano, fundamentalmente en períodos anteriores a su declaratoria como capital del departamento del Atlántico.

-
- 1 Artículo producto de la investigación terminada "El período Republicano Mercantil en la Región Caribe Colombiana entre los años 1840 y 1930", realizada para la especialización en Patrimonio, de la Universidad de la Costa.
 - 2 Especialista en Restauración y Conservación del Patrimonio Arquitectónico. Especialista en Estudios Pedagógicos. Docente de Tiempo Completo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la Costa CUC.

Palabras clave

Ciudad, puerto, comercio, ferrocarril, aduana.

BARRANQUILLA AND THE MERCANTILE REPUBLIC PERIOD

Abstract

The purpose of this reflection is to illustrate the picture of both inner city and sea and river port for exports, imports and passenger traffic, the city of Barranquilla in the so-called Republican Period Trade, which occupies much of the nineteenth century and early twentieth century, all framed in the infrastructure of ports, docks, railways, buildings and facilities that fostered urban growth and commercial and industrial development of the city. For the preparation of the document was used documentary sources that reference the development of the city center, mainly in periods prior to its establishment as the capital of the Department of the Atlantic.

Keywords

City, port, commerce, railway, customs.

BARRANQUILLA E O PERÍODO REPUBLICANO MERCANTIL

Resumo

O objetivo do presente artigo é ilustrar o panorama, tanto de centro urbano como de porto marítimo e fluvial para exportações, importações e tráfico de passageiros, da cidade de Barranquilla durante o denominado Período Republicano Mercantil, que ocupa boa parte do século XIX e começo do XX; tudo isso, inserido na infraestrutura de portos, cais, vias férreas, edifícios e instalações que potencializaram o crescimento urbano e o desenvolvimento comercial e industrial da cidade. Para a elaboração do documento recorreu-se às fontes documentais que referenciam o desenvolvimento do centro urbano, fundamentalmente, em períodos anteriores à sua declaratória como capital do Estado do Atlântico.

Palavras-chave

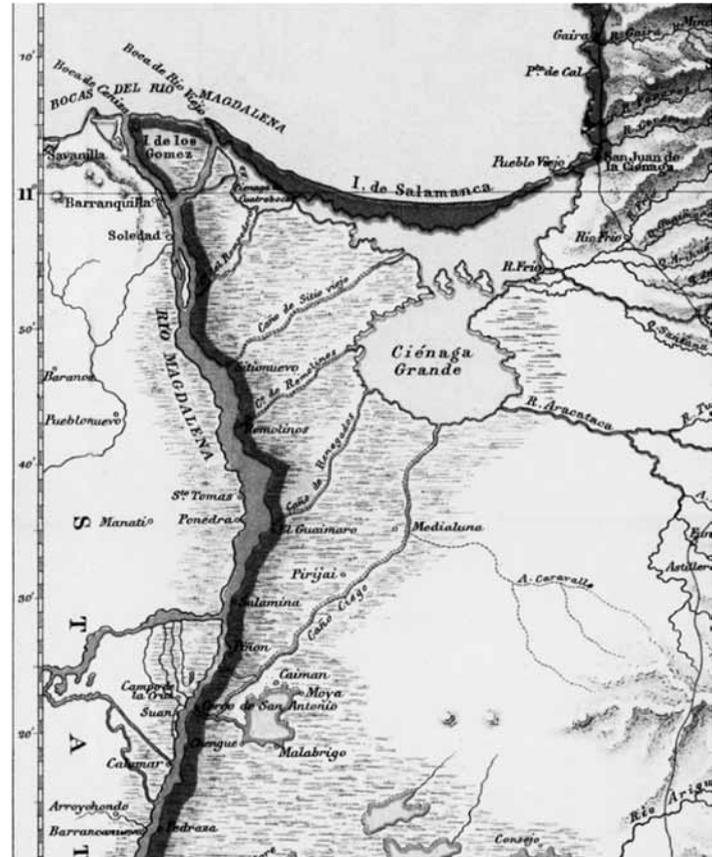
Cidade, porto, comércio, ferro-carril, aduana.

Introducción

El Período Republicano Mercantil se extiende desde los primeros movimientos independentistas hasta la década de 1920, cuando la economía del país pasa, definitivamente, de la esfera de influencia europea a la esfera de influencia de Estados Unidos y durante ese lapso, de un poco más de un siglo, cuando Barranquilla experimenta su gran expansión en términos económicos y sociales, y cuando se definen las bases y lineamientos de su estructura física actual.

Inicialmente, Sabanilla y Soledad se destacan como centros de operaciones militares dadas las necesidades de la guerra de la Independencia y su posición estratégica como puertos marítimos y fluviales, en relación con la importación de pertrechos.

La rivalidad que desde el primer período colonial se estableció entre Cartagena y Santa Marta, rivalidad que se manifiesta tanto a favor de las ciudades como puertos marítimos y asiento de gobernaciones, como en sus pretensiones de dominio del río Grande de la Magdalena, dirigen sin duda sus miras más allá del punto geográfico que corresponde a Barranquilla.



Sección del mapa del Estado del Magdalena elaborado por F. A. A. Simmons, en el año de 1881, para el gobierno de los Estados Unidos de Colombia, y que muestra los caños que comunicaban al río Magdalena con la Ciénaga Grande (Caño Ciego, de Renegados, de Remolinos, de Sitio Viejo y del Rompedero), así como el inicio del Canal del Dique, en la población de Calamar, perteneciente al Estado de Bolívar.

Quedaba pues, esta población, fuera del radio de acción de cartageneros y samarinos, porque, abandonada tal vez, la idea de aprovechar la vía marítima para entrar por las Bocas de Ceniza, el río Magdalena principiaba para ellos desde el respectivo punto de contacto, por los caños que comunicaban con la Ciénaga Grande y por el Canal del Dique.

Dados estos antecedentes probables, cabe la conjetura de que los cartageneros intentaran tener el dominio del río desde el punto donde éste pasa por el entonces Estado de Bolívar, hasta la llegada al mar.

Sintieron la necesidad de establecer un puerto marítimo, más dentro de su jurisdicción, en cercanías de Bocas de Ceniza. Esta predicción coincidió, al parecer, con el movimiento político de 1811, que en su desarrollo impuso la necesidad de defender la provincia de los ataques de los realistas de Santa Marta, baluarte de las autoridades españolas. Así se explica por qué una de las primeras disposiciones del Estado de Cartagena de Indias fue habilitar el Puerto de Sabanilla como puerto de exportación, y luego tratar de fundar una población en dicho puerto, conforme al decreto sobre inmigración

promulgado el 13 de febrero de 1812 por el gobierno del Estado de Cartagena de Indias, y que sirve para mostrar la labor de organización que emprendieron los fundadores de la República, al tiempo que se ofrecían vidas y recursos para romper los vínculos que por cuatro siglos los ató a la Corona española. En el año de 1812 el sitio de Barranquilla entra a formar parte del Estado Soberano de Cartagena de Indias, de conformidad con la Constitución dictada por la Convención Constituyente del Estado.

Barranquilla y Sabanilla, por circunstancias especiales, aparecen en su desarrollo como si hubiesen formado una sola población, tan estrechamente unidas, hasta la historia del extinguido puerto, con cuyo nombre fue conocida políticamente la provincia, hasta la organización de la República, y la historia de Barranquilla, que fue su capital, más tarde pudo absorber la vida comercial del puerto marítimo.

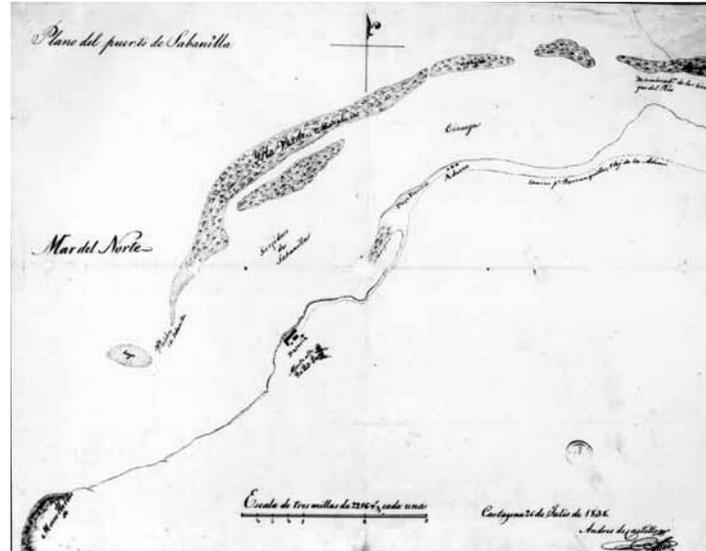
Marco teórico

A principios del siglo XIX Barranquilla era una pequeña población con no más de 3.000 habitantes, calles polvorientas que se entrecruzaban de acuerdo con los de-

lineamientos del terreno; casas de paja y enea, y una que otra construidas en mampostería; todo girando alrededor del punto central que era el embarcadero en los caños, y la plaza de la parroquia de San Nicolás.

Posteriormente, durante la primera mitad del siglo XIX, Barranquilla adquiere un carácter más estable como puerto fluvial, y Sabanilla (Sabanilla es habilitado como puerto para el comercio de importación, el 23 de febrero de 1849, por el Presidente Tomás Cipriano de Mosquera, con la categoría de Puerto Nacional) (Viloria Terán, De la Torre Silva, & Guardiola Barros, 1995), como puerto marítimo, desarrollándose en forma independiente, aunque de una manera un poco significativa. Para ese entonces, fue necesario superar las restricciones hechas al comercio en la época colonial, adecuando la infraestructura física, para así permitir la expansión del comercio exterior y, lo más importante, especializar la economía nacional hacia productos agrícolas intercambiables por manufacturas en el mercado internacional.

Mediante leyes y decretos se van superando, durante la primera mitad del siglo mencionado, las trabas impuestas por la



Plano del sector de Sabanilla, que muestra en el centro la "ciénaga" que formaba la Isla Verde, el sector de la Aduana, la "Playa Francesa", la batería en Monte Alto (posteriormente, Castillo de Salgar), el camino a Barranquilla, a una distancia de cinco leguas, y en la parte superior derecha, la desembocadura de uno de los brazos del delta del río Magdalena. (Plano elaborado por Andrés Castillo, el 26 de julio de 1838).

administración colonial al libre cambio. En este marco se introduce y estabiliza la navegación a vapor por el río Magdalena, se crea la infraestructura portuaria y se libera totalmente, en 1850, la siembra y la exportación del tabaco (Nieto Arteta, 1941), con la consiguiente repercusión en la actividad portuaria y comercial de Barranquilla y en su considerable crecimiento en las décadas siguientes.

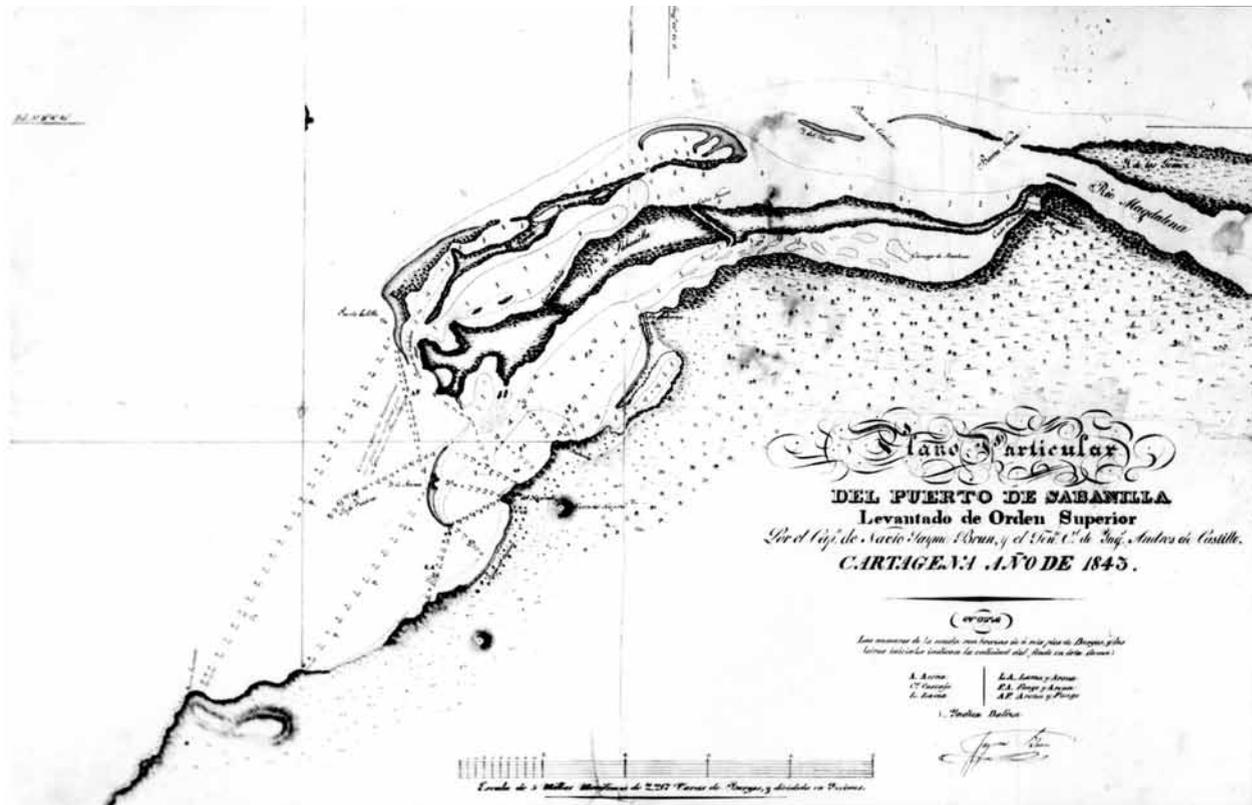
Durante el Período Republicano Mercantil, la ciudad de Barranquilla entra de lleno en la vida del país como centro comercial de primer orden, y es allí también en donde arranca la línea recta, firme, ininterrumpida, de ascensos y desarrollos sorprendentes en todos los órdenes, de las actividades urbanas.

En efecto, al vigoroso empuje de aquellos fecundos años se iniciaron señaladas mejoras en el trazado urbano, arreglo, prolongación y ensanche de las viejas y de las nuevas calles de la ciudad, surgieron espaciosas y modernas edificaciones que empleaban el nuevo lenguaje formal, fundamentalmente ecléctico, con variaciones neoclásicas y neocoloniales, inicialmente, para, con posterioridad, incorporar tendencias neogóticas, neomu-

déjares, etc. Edificaciones destinadas a comercio y vivienda. Se establecieron los consulados de las principales naciones de Europa y América y a merced de ellos, el nombre de Barranquilla comenzó a sonar y a ser conocido por todo el mundo, influyendo en que muchos extranjeros viniesen a la ciudad, se asentaran aquí y, con el tiempo, lleguen a ser factores de gran peso en el desarrollo local y aun en el del país entero.

El crecimiento de la ciudad fue extremadamente lento, hasta 1851, cuando la población apenas si superaba los 6.000 habitantes. En lo físico, para 1823 Barranquilla no pasó de ser “un pequeño poblado, a una legua (5.000 m) de Soledad; y Sabanilla, su puerto marítimo, un grupito de chozas” (Nichols, 1955, p. 160).

La apertura de las importaciones en el año 1849 iba a permitir que Barranquilla y Sabanilla comenzaran a elevar la categoría de importancia comercial con respecto a Cartagena y Santa Marta, debido, en primer lugar, al auge del río Magdalena como vía de comunicación con el interior de país y, en segundo lugar, por los frecuentes problemas que presentaba la navegación por el caño El Clarín y el Canal



Plano del Puerto de Sabanilla, elaborado bajo órdenes del gobierno de la Nueva Granada, por el Capitán de Navío Jaime Brun, en el año de 1843, y que muestra en detalles el delta del río Magdalena, así como Puerto Salgar y los estudios de batimetría que se hicieron en la rada hasta el sector de bahía Cupino. (Plano elaborado por Andrés Castillo, el 26 de julio de 1838).

del Dique, únicas vías de enlace de los puertos de Santa Marta y Cartagena, con el río Magdalena.

La navegación a vapor se estableció en el río Magdalena mediante Ley del 2 de julio de 1823, en la que se le concede al ciudadano alemán Juan Bernardo Elbers, el privilegio de la navegación con vapores por el río Magdalena, empresa que inicia con el vapor "Fidelidad", ensamblado en los astilleros ubicados cerca de los terrenos del barrio Abajo.

A partir de allí se iniciaría una etapa de desarrollo portuario y comercial de la ciudad, con el paulatino establecimiento de empresas navieras que no solamente transitaban por el río sino que hacían conexiones a través de vapores que atracaban en Sabanilla y posteriormente en Puerto Colombia, con los principales puertos del Caribe, Norteamérica y Europa.

Para la segunda mitad del siglo XIX, estaban instaladas en la ciudad 21 empresas dedicadas a la navegación a vapor (ingresas, colombianas, norteamericanas y alemanas) (Devis Echandía, 1962). Esto obligó a la construcción del Ferrocarril Bolívar, que unía a Barranquilla, puerto fluvial, con Sabanilla, puerto marítimo. Pero hubo

que alargarlo hasta Salgar, donde se había trasladado el puerto marítimo debido a los problemas de sedimentación que presentaba Sabanilla. Corría el año de 1872 y Salgar también mostraba problemas de poca profundidad; a causa de esto, se tuvo que prolongar la línea férrea hasta la Bahía Cupino, donde se construyó el muelle (1893), de 1.200 m de longitud y se estableció la población que se llamaría Puerto Colombia. El muelle era el tercero en el mundo en cuanto a su extensión, y fue construido por el Ingeniero de Minas Francisco J. Cisneros, nativo de la isla de Cuba.

Las actividades del comercio de importación y exportación fueron las primeras fuerzas expansivas de la ciudad que introdujeron el crecimiento lineal sobre la margen occidental del río Magdalena (actual vía 40) al constituirse como polos de atracción de las actividades comerciales orientadas hacia el interior y el exterior del país.

En octubre de 1857, Barranquilla es ascendida a la categoría de ciudad y en ese mismo año el Concejo Municipal demarcó tres zonas: Barrio de Abajo, Barrio Arriba del Río y el Centro. Es en esa época

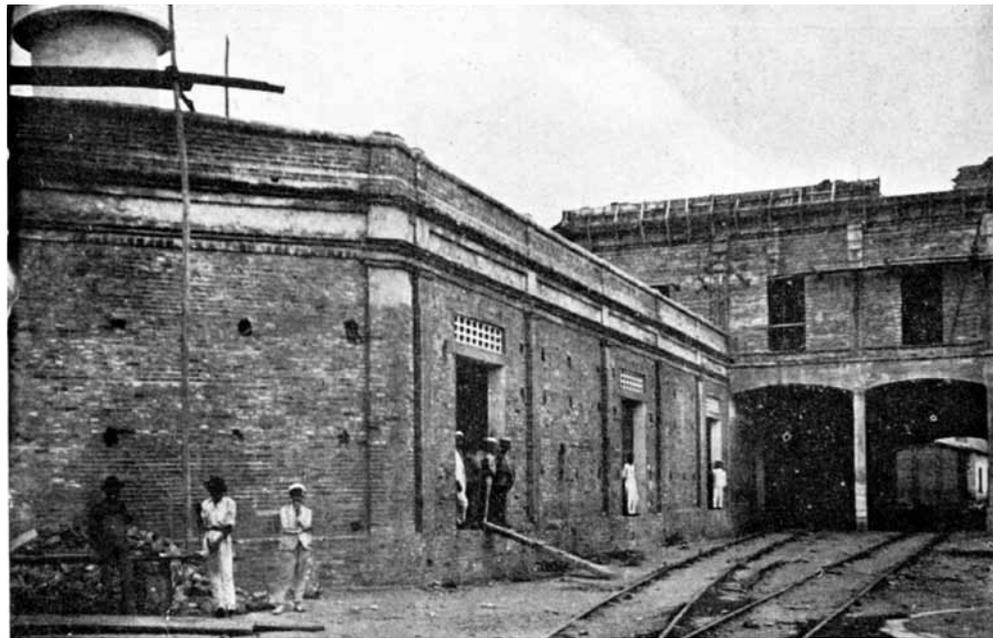
Fotografía del año 1928 que muestra una vista del edificio de la Administración de la Aduana. En primer plano, a la izquierda, la estatua del General Francisco de Paula Santander, que posteriormente fue trasladada al parque homónimo en la Urbanización El Prado.

Fuente: Rasch Isla, Enrique (editor). Directorio Comercial Pro Barranquilla, 1928. Barcelona, España: Tipografía Académica, 1928



Fotografía del año 1922 que muestra el edificio de la Administración de la Aduana, en construcción. Vista de sección de la fachada que da hacia la actual Vía 40.

Fuente: López, Eduardo. Almanaque de los hechos colombianos o Anuario Colombiano Ilustrado, 1921-1922. Atlántico. Bogotá: S.P.I., 1921-22.



que la ciudad adquiere mayor importancia política por su auge comercial y por su estratégica posición geográfica, convirtiéndose en el primer puerto marítimo y fluvial de Colombia.

La población de Barranquilla comienza a crecer aceleradamente a partir de la fecha en que es elevada a la categoría de ciudad. Desde el año de 1813 hasta el año de 1876 la población se triplicó en número, llegando a cuadruplicarse para 1905 la población existente en 1876. La puesta en servicio del ferrocarril Bolívar, el 1 de enero de 1871, que conectaba a Barranquilla con Salgar, influyó directamente en ese proceso de crecimiento.

El 20 de septiembre de ese mismo año se inauguró la Estación Montoya, construida por The Barranquilla Railway Company, estación alrededor de la cual giraba la vida comercial de entonces. Una vez inaugurada, la Estación Montoya se convierte en eje de un vigoroso movimiento comercial que va cambiando aceleradamente la dinámica del centro urbano. Lleva ese nombre en honor de Francisco Montoya Zapata, meritorio empresario de navegación. En la plazuela ubicada frente a la Estación Montoya se tiraban carpas y

allí se secaba el café en pergamino, previo a su exportación.

El ferrocarril traía pescado, que era vendido por mujeres del barrio que salían por lo que hoy es la carrera 50B (y que nace justo frente a la Estación Montoya), con sus poncheras en la cabeza pregonando sus productos calle por calle y casa por casa; por ellas se le llamó “Callejón de las Viejas”.

En los años veinte al treinta la industria en Barranquilla giraba alrededor del extenso campo de la navegación fluvial y marítima. Esto generaba mucho trabajo por lo que se fueron estableciendo talleres de mantenimiento como los Tavera, Santrich, Vargas, Nucci, Tuesca y Barros. Los grandes buques que subían por el río Magdalena hasta Girardot, salían de los muelles de La María, ubicados frente a los patios de la Aduana. En la zona de influencia de la Aduana surgieron “agencias dedicadas a estas actividades: bodegas, talleres, bares y prostíbulos que aprovechaban un vasto nudo de transportes: desde el exterior y para el interior, llegando incluso una de las dársenas de los caños a un costado del actual edificio de la Aduana” (Stevenson Samper, 2006).



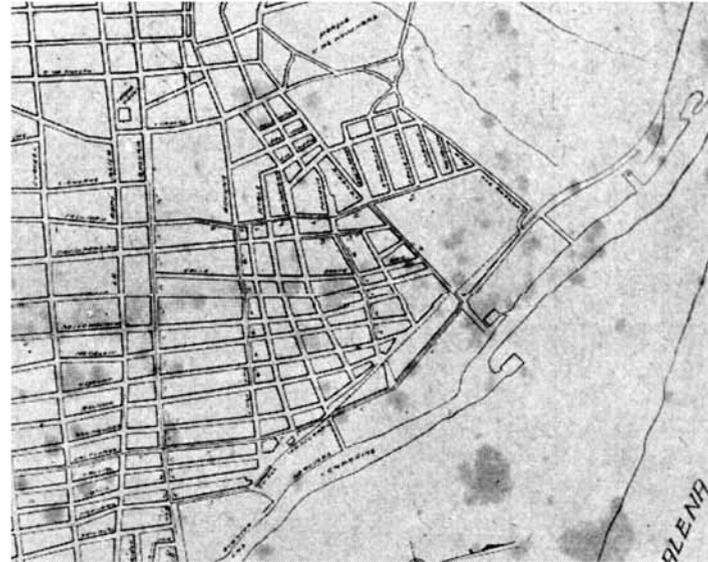
Vista de la Estación Montoya desde la plazuela. Al fondo, al lado de la estación, se aprecia la edificación donde funcionaban las oficinas del tranvía de mulas. Al centro se observa el monumento construido en honor al empresario de la navegación, Juan Bernardo Elbers, y que dio su nombre a la plazuela.

Fuente: Montoya Márquez, J. Barranquilla y sus 300 años de existencia 1629-1929. Barranquilla: Litografía Barranquilla, 1928.

Para finales del siglo XIX (1897), la urbe se desarrollaba en forma semicircular en tres sentidos: norte, sur y oeste, limitando siempre su crecimiento hacia el este por la presencia de los caños; la ciudad se extendía al sur hasta el callejón de Vesubio (carrera 21); al norte hasta el callejón de la María (carrera 54); y al oeste hasta la calle Caracas (calle 53). Muchas calles eran anchas y lisas, aunque todavía sin pavimentar.

Diariamente se demolían las viejas chozas de bahareque y paja para reemplazarlas por edificios de mampostería. William Scruggs, embajador de los Estados Unidos en Bogotá, al comparar la Barranquilla de 1819 con la de 1873 manifestaba que “las calles son más limpias, la gente se viste mejor, son más altos el tono general de la sociedad y los niveles de moralidad pública” (Rasch Isla, 1928).

Atraídos por el intenso movimiento portuario y aduanero, fueron llegando al Barrio Abajo gentes de otras regiones de la costa y el interior del país, así como extranjeros vinculados a la navegación, la industria y el comercio. Llegaron lo mismo navegantes que bogas, prácticos y capitanes, agentes de aduana y transportadores, obre-



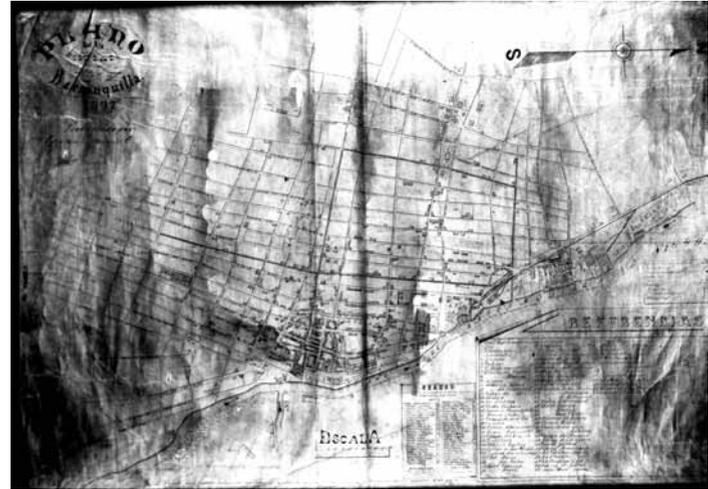
Plano (detalle) de la zona norte de la ciudad de Barranquilla en el año 1928. En el sector derecho de la foto se configura el lote donde posteriormente se construirá el Estadio Barranquilla (bautizado después, Estadio Tomás Arrieta) y el trazado vial del barrio Montecristo. En la parte superior se aprecia el predio del Parque 11 de Noviembre. En la sección inferior se aprecia el área donde se ubican el edificio de la Aduana, Estación Montoya y Estación del Tranvía de Mulas, cerca al Caño de las Compañías, puerto de los vapores que surcaban el río Magdalena. Fuente: RASCH ISLA, Enrique (editor). Directorio Comercial Pro Barranquilla, 1928. Barcelona, España: Tip Académica, 1928

ros más o menos calificados y simple mano de obra.

La confluencia de gentes de diversa procedencia fue creando una tipología humana de variada composición, mezclándose vecinos de clase media baja y gente de aluvión. A comienzos del siglo XX llegó al barrio el mayor contingente de extranjeros: alemanes, italianos, franceses, japoneses, chinos y ciudadanos del Medio Oriente.

En esa oleada de inmigrantes que se establecieron en la ciudad, vinieron hombres que contribuyeron a darle a Barranquilla su carácter de urbe comercial e industrial: los Steckerl, Lux, Scarpatti, Mancini, Bechara, Guma, Domínguez, Ching y Doku, entre muchos otros. (Salcedo, 2008)

Se incluyen, a continuación, las notas de viaje de los franceses Carlos Wiener y Julio Crevaux, quienes estuvieron en la ciudad de Barranquilla en la década de los ochenta. Aunque el relato es un poco duro, con ese aire despectivo de algunos extranjeros llegados a Colombia, ayuda a tener una idea de cómo era el ambiente de la ciudad y su entorno, en los albores del siglo XIX:



*Plano de Barranquilla, año de 1897.
Autores: Sr. Cayetano Moreno, Administrador del
tranvía de mulas, y Sr. David Granados.*

Embarcados ya por última vez, antes de saltar en definitiva sobre la tierra americana, costeamos la isla de Curaçao, y se nos aparece la Sierra Nevada de Santa Marta con sus picachos cubiertos de nieve a 5.850 metros sobre el nivel del mar. Por fin, a las tres de la madrugada tocamos en el punto definitivo de nuestro desembarque que es Sabanilla. (Crevaux & Wiener, 1884)

Los viajeros llegaban al puerto de Sabanilla, después de ver con gran sorpresa la magnitud de la Sierra Nevada.

(...) los buques no fondean en Sabanilla, rada abierta, sobrado alterosa y de difícil acceso, sino en Salgar, estación donde no hay más edificios que algunas chozas cubiertas de bálago, la oficina de telégrafos y la aduana. Parte de allí una especie de camino de hierro que en cuatro horas conduce a Barranquilla, que es la primera ciudad del bajo Magdalena y el principal depósito de mercancías que van y llegan del interior. Los buques de algún calado no pueden llegar a Barranquilla por no permitirlo el delta del río, cubierto de peligrosos bancos de arena. (Crevaux & Wiener, 1884)

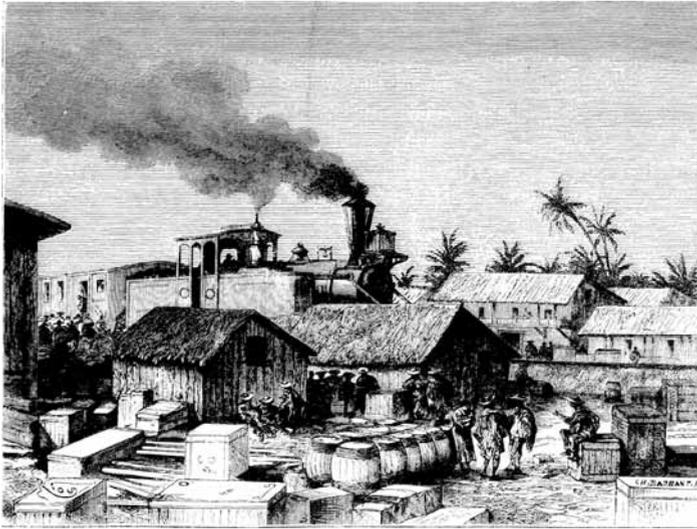
El río Magdalena mostraba dificultades desde ese entonces para la navegación.

Salgar no es más que un tórrido desierto de arena rodeado de algunas dunas,

en las cuales crecen tan solo arbustos raquíuticos... triste regalo para la vista humana. Los lagartos grises y verdes, muchos de los cuales miden más de un metro de longitud, se escabullen al oír ruido de pasos, escondiéndose entre las hierbas secas, o bien, se paran un rato, contemplando asombrados al hombre para escabullirse al menor movimiento. (Crevaux & Wiener, 1884)

La fauna salvaje generaba gran impacto en los europeos; eran animales que nunca en su vida habían contemplado tan de cerca.

Desembarcados los equipajes, nos acompañan a la aduana, vasto edificio de tablas, cuatro o cinco empleados, pringosos e indolentes; dan la misma idea pobre de la administración neogranadina, ¿debe atribuirse a la influencia de un clima de fuego esa depresión de fuerzas, morales e intelectuales, que se observan en esos tristes funcionarios? Ocho horas nos hace pasar, aguardando a que esos señores se dignen facturar nuestras cajas y recibir nuestro dinero. Las tarifas en aquel país son altamente draconianas: todo pasajero goza de una franquicia de 75 kilos, debiendo luego abonar 2 francos 25 céntimos por cada kilo de exceso, sin exclusión del embalaje, de modo que un honrado comerciante de Medellín, don Próspero Restrepo, hubo de aflo-



Estación del tren en Barranquilla en el año de 1880.
Grabado de C. H. Barbant, tomado de la obra "América
Pintoresca" originalmente editada por Montaner y Simón
Editores, Barcelona, 1884, y reimpressa en edición especial
por Carvajal S. A., de Colombia, en diciembre de 1981.

jar en presencia nuestra 1.200 francos de derechos por algunos objetos de su uso particular que trajo de Europa, solo por ir embalados en cajas demasiado macizas y pesadas. (Crevaux & Wiener, 1884)

Los agentes diplomáticos están exentos de este impuesto, habiendo beneficiado estas disposiciones, que no se hicieron extensivas a nosotros, a los señores O'Leary, cónsul inglés, y De Montbrun, canciller de la legación francesa en Bogotá. En vano exhibí mi pasaporte diplomático; se me obligó a satisfacer 500 francos de excedentes por los papeles para el herbario, las cajas de zinc y frascos para conservar insectos, y los objetos de campaña, de lo cual nada absolutamente podía ser considerado como artículo de comercio. Después supe que el fisco se presta allí a determinadas componendas, bastando deslizar con tino algunas monedas de oro en la mano de aquellos dragones de las Hespérides, para desarmar su severidad y rigores. (Crevaux & Wiener, 1884)

La corrupción se hacía notar en todo puesto de control, como si nada pasara.

A las tres de la tarde tomamos el tren de Barranquilla, habiéndonos costado este trayecto, con ser tan corto, la friolera de 25 francos. La locomotora, de

una forma muy original, es de construcción norteamericana: los vagones son abiertos cual así conviene a un país tan cálido, y el trayecto presenta una soledad verdaderamente sospechosa. La línea atraviesa varias lagunas plantadas de manglares. Legiones enteras de grandes zancudas (garzas blancas) contemplan el paso del tren sosegadamente. (Crevaux & Wiener, 1884)

Este comentario refleja la desconfianza del europeo en estas tierras lejanas para él.

Anuncian la proximidad de Barranquilla algunos algodonaes, extensos pastos de Panicum, diversos grupos de cocoteros y cabañas en gradual aumento. Una vez en la estación nos acomete una chusma de gente multicolor, sucia y bulliciosa, que por su indiscreta solicitud para con los pasajeros que bajan del tren recuerda la que pulula en los principales puertos italianos. Ha anochecido y uno no sabe hacia qué lado volverse. Señor, por aquí hay una posada, dicen unos. ¿Adónde va su equipaje?, preguntan otros. ¿Necesita su merced un carretón?, interroga un tercero. Ahora bien, desconfiad de la posada, del carretón y de los que se ofrecen para conducir vuestro equipaje, pues nada es más fácil que perder un bulto entre el barullo. (Crevaux & Wiener, 1884)



Calle típica de Barranquilla en el año de 1880. Grabado de Rioux, tomado de la obra "América Pintoresca", originalmente editada por Montaner y Simón Editores, Barcelona, 1884, y reimpresa en edición especial por Carvajal S. A., de Colombia, en diciembre de 1981.

razones ciertas o en otros casos por razones no infundadas.

La estación de Barranquilla se halla emplazada en uno de los extremos de la población, a media hora larga del centro de la ciudad. El camino está cubierto de un polvo que abrasa el gaznate, de modo que esta jornada de tribulaciones y molestias nos fastidió de lo lindo, aguando en cierto modo la satisfacción que sentíamos de pisar la tierra firme. Nos hospedamos en un mal mesón, engalanado con el pomposo título de Hotel Francés y situado frente por frente de la iglesia. Nuestro anfitrión es un tipo digno de estudio. Figuraos un hombre que ha recorrido todo el mundo y un poco más y que si ha acabado por sentar sus reales en una población tórrida y malsana, lo ha hecho por pura filantropía. Por algunos pesos fuertes lleva su amabilidad al extremo de cedernos su aposento blanqueado con cal y sin otro ajuar que cuatro estacas de palo con un cuero de buey distendido y una sábana encima, una palangana desportillada y una toalla que no dudo que en sus buenos tiempos hubo de ser limpia. (Crevaux & Wiener, 1884)

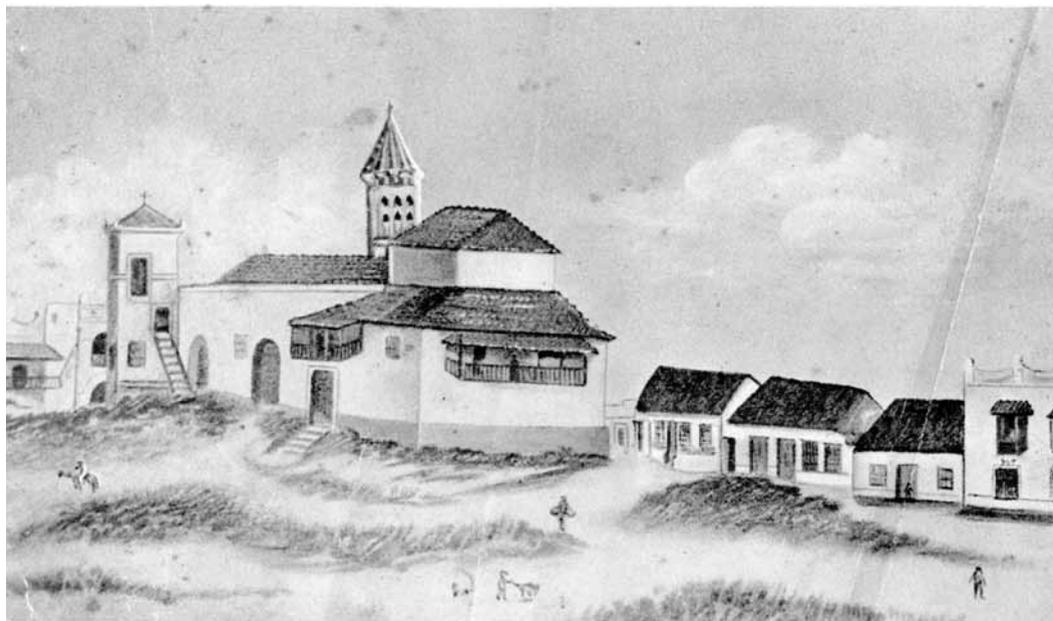
Como buenos exploradores, Crevaux y Wiener hacían estos viajes, según ellos, por filantropía, aunque en estos comentarios se denota una cierta intención de

menosprecio hacia el habitante de estas tierras.

Barranquilla está situada cerca de la margen izquierda del río Magdalena, a poca distancia de su desembocadura, a once grados de latitud norte. El lecho del río está unido al puerto por medio de un canal o dique de algunos kilómetros de longitud, que atraviesa varias praderas inundadas, cubiertas de altas gramíneas donde pacen en plena libertad numerosos vacas con agua hasta la barriga. El calor es allí muy intenso, siendo de 32° la temperatura media anual, y en las épocas más calurosas, los ardores del sol producen frecuentes insolaciones y otras enfermedades que las más de las veces terminan fatalmente. En pleno día nadie sale a la calle más que los perros y los... franceses, lo mismo que en El Cairo. No sé si justificadamente o no, mas es lo cierto, que en aquellas apartadas tierras gozamos fama de verdaderas salamandras. (Crevaux & Wiener, 1884)

Este comentario es una clara radiografía de las condiciones climáticas extremas que los habitantes de la ciudad deben soportar.

Las calles son muy anchas y están por empedrar, de modo que una de dos, o mucho polvo o barro hasta las rodillas, según llueva o esté seco el tiem-



Iglesia de San Nicolás vista desde la calle ancha. A la derecha se observa una sección de la casa de mampostería perteneciente a Bartolomé Molineras, en donde se alojó el libertador Simón Bolívar. Dibujo de 1880.

Fuente: De Castro Palacio, Arturo. "Ciudades colombianas del Caribe: Santa Marta, Cartagena y Barranquilla".

Barranquilla: Litografía Barranquilla, 1942.

po. En el centro comercial, o sea en la ciudad propiamente dicha, las casas tienen bajos y un piso: este sirve de habitación, y aquellos, que suelen ser muy vastos y están abiertos, hacen las veces de almacenes de mercancías. Esos almacenes resumen en sí la vida material de Colombia. La especialidad de cada comerciante consiste en vender de todo. Allí se hacen negocios de banca y se trafica con todo: se puede ser administrador de correos, cónsul y

boticario en una pieza, y por la noche, hombre de mundo, adornado de los recursos que la civilización ha aportado a aquel país. No hay uno solo de esos trade-gentlemen que no hable 5 o 6 idiomas, obligados como están, a saber de todo, para vender y comprar lo que se presente. Llevan una existencia febril y no obstante, el mayor orden reina en sus asuntos. No tienen otro ideal que la esperanza de lucrar y hacer for-



Aguador en un costado de la plaza de San Nicolás.

Grabado de Rioux, tomado de la obra "América Pintoresca", originalmente editada por Montaner y Simón Editores, Barcelona, 1884, y reimpresso en edición especial por Carvajal S.A., de Colombia, en diciembre de 1981.

tuna en diez o quince años, vender su establecimiento lo mejor que puedan a algún continuador como ellos, ariscado, y largarse luego a vivir a París que es el verdadero El Dorado, que entrevéis allá en el fondo de su imaginación. (Crevaux & Wiener, 1884)

Como buen barranquillero, con anhelos de irse a vivir a Europa.

Durante el día veréis a todo el mundo en mangas de camisa y trabajando. Pero al anochecer, cuando el calor se mitiga, todos se visten, o por mejor decir, se meten dentro de un holgado traje de dril blanco, cálzanse botas de charol, se encasquetan un jipijapa de veinte duros y se van tranquilos a to-

mar refrescos y a ver a los amigos. Por la noche, después de comer, cuando los visitantes se hallan tendidos, quien en un sofá de junco, quien en una hamaca, colgada invariablemente en el centro del salón, la señora de la casa toca una habanera en una mala espineta que lleva el pomposo nombre de piano y que no ha visto afinador desde que salió de la fábrica. En Barranquilla se baila enormemente. Algunas casas principales de la Plaza Mayor, como por ejemplo, la de M. Stacey, cónsul inglés, reciben muy bien a los extranjeros que les han sido presentados. Y una vez allí, lo de siempre: piano y baile. Las muchachas norteamericanas, y en especial las inglesas, saben conservar en medio de aquel clima



Mapa del sector norte del departamento del Atlántico que muestra el trazado de la ruta férrea que unía a Barranquilla con Salgar y Puerto Colombia. Muestra el delta del río Magdalena, la bahía que formaba la Isla Verde, las poblaciones de Galapa y Soledad, y las aldeas de Juan Mina y Clape. Autor anónimo, año de 1922.



Plano de la ciudad de Barranquilla en el año 1928. La ciudad se ha extendido principalmente hacia el occidente, y ya se observa el trazado vial de las Urbanizaciones El Prado y Boston. Hacia el sur la ciudad mantiene su perímetro más o menos hasta la carrera 27, aunque en el área de influencia de la calle 30 (Avda. Boyacá) comienza a crecer el barrio Montes.

Fuente: Rasch Isla, Enrique (editor). Directorio Comercial Pro Barranquilla, 1928. Barcelona, España: Tipografía Académica, 1928.

enervador, una elasticidad de piernas sorprendente, problema a mi ver, tan insoluble como la cuadratura del círculo. (Crevaux & Wiener, 1884)

La alegría y la amabilidad del barranquillero siempre han estado presentes.

Las casas son de madera y de tierra apisonada o adobe: las de los arrabales están cubiertas de hojas de Iraca. Las del interior de la ciudad, llamadas casas altas, tienen un piso con corredor y un balcón y una cubierta de tejas fabricadas a mano y secadas al sol. Generalmente todas esas casas están construidas bajo el mismo modelo: solo da a la calle una puerta de entrada, cerrada con un portón y de aquí el nombre de casa claustrada con que se las conoce; a continuación del portón se encuentra el zaguán empedrado con ladrillos, si bien lo más frecuente es que el piso se componga de una serie de guijarros negros y blancos formando una especie de mosaico, al cual se añaden caprichosos dibujos hechos con rótulas de carnero. La casa desarrolla sus cuatro crujías alrededor de un jardín central llamado patio, como en España, sobre el cual los tejados vierten las aguas pluviales, que se reúnen en una cisterna situada en el centro. Alrededor de estos patios corre una galería llamada corredor, con balaustrada de madera que allí toma el nombre de pretil. El corredor está a pie

llano del piso de los aposentos, cuyas puertas de ingreso dan todas al patio, mientras las ventanas provistas de rejas de madera pero sin cristales, toman la luz de la calle o del campo vecino. Si la casa tiene piso alto, la escalera parte del corredor. En este caso las habitaciones están dispuestas en el piso superior, y los locales que dan a la calle se alquilan a los comerciantes a precios casi siempre elevados. (Crevaux & Wiener, 1884)

Se describe claramente la organización del espacio interior de la tipología de vivienda en Barranquilla, fundamentada en la tipología de las casas de Andalucía, en España, con patio interior para que el clima se refresque.

En Barranquilla son contados los edificios públicos, siendo el principal una iglesia espaciosa con cubierta de tejas y campanario de base octogonal en forma de pagoda de tres cuerpos. El párroco que había cuando estuve allí era un anciano de 82 años. La casa Consistorial y la del cónsul de Inglaterra, así como las de algunos comerciantes acaudalados, aunque no son más que de regular apariencia, completan la ornamentación arquitectónica de la ciudad. (Crevaux & Wiener, 1884)

Los barrios bajos, situados cerca del río, son abominables. Los terrenos,

baldíos en sus tres cuartas partes, háyanse convertidos en un inmenso estercolero. Todas las inmundicias de la ciudad afluyen allí y allí se descomponen, y envenenan el aire con sus pútridas emanaciones, provocando y dando pábulo a esas espantosas epidemias que con frecuencia se convierten en azote de la población. Hacen las veces de basureros unos enormes buitres grandes y negros, llamados allí Gallinazos; pero no bastan para purgar tanta inmundicia, ni con la ayuda de un sinfín de perros vagabundos, pelones, de orejas largas, hocico puntiagudo, tísicos, famélicos y asquerosos. (Crevaux & Wiener, 1884)

Solo así se comprende que sean tan impuras las aguas muertas del canal aledaño a la ciudad, y con todo, de ellas se surte el consumo público ¿veis ese robusto gañán montado entre dos cubas puestas en equilibrio sobre el lomo de un rocín, que lleva por todo vestido un sombrero de ancha ala y que aguja constantemente al animal con un palo terminado en punta? Es el aguador que se pasa el día haciendo viajes del río a las casas y de estas al río, transportando ese inmundo líquido, destinado no solo a la cocción de alimentos sino también, a la bebida. (Crevaux & Wiener, 1884)

Este escrito permite tener una idea global de cómo era el desenvolvimiento de la

vida cotidiana de la ciudad de Barranquilla en los momentos en que se daba su auge tanto comercial-industrial como poblacional, y las consecuencias que esto trajo para la futura urbe.

Barranquilla inicia en el siglo XX como capital del recién creado Departamento del Atlántico (Ley 17 del 11 de abril de 1905). La ciudad crece sin planificación. No había existido desde el comienzo de los tiempos un instrumento que permitiera dirigir su desarrollo urbanístico y arquitectónico, razón por la cual durante el período 1900-1930, se encuentra una Barranquilla que crece aceleradamente, sin correctivos de ninguna clase. La urbe experimenta un crecimiento acelerado de tal magnitud, que para el año de 1928 el área que ocupaba Barranquilla, había duplicado al área que ocupaba en 1897. En el período 1880-1930 los barrios Las Nieves, Boyacá, Atlántico, Montes y parte del barrio San José, en el sector sur; los barrios Lucero, El Recreo, Las Delicias, Colombia, Nueva Granada, Boston, Urbanización El Prado, Montecristo y María Modelo, en los sectores oeste y norte de la ciudad; por el sector oriental la ciudad todavía no había traspasado los límites de influencia del Caño del Mercado, más

o menos hasta la actual calle 26 (Rasch Isla, 1928).

Conclusiones

El cómputo que de su progreso hace Barranquilla, es satisfactorio en grado sumo. Para 1870 Barranquilla era casi una aldea de escasa significancia comercial y política y, durante el período 1900-1930, en cambio, se disputó con Medellín la categoría de segunda ciudad, en un país cuyos centros de población crecían como espuma.

Barranquilla ha crecido en función del río; tiene su propio emplazamiento que le otorga una fisonomía de acuerdo con sus necesidades como área urbana. Así ha crecido, enfrentada a la condición de subdesarrollo como el resto de las ciudades de la Nueva Granada, a un ritmo muy rápido, creciendo orgánicamente. Durante el siglo XIX Barranquilla era indiscutiblemente el puerto más importante de Colombia, pasando en pocas décadas de ser un insignificante asentamiento ribereño a esta eminente posición. Los factores políticos parecen no haber tenido influencia; las facciones iban y venían al igual que las revoluciones, pero el crecimiento cons-

tante de Barranquilla escasamente se vio afectado. La construcción del ferrocarril fue una de sus causas de ascenso. Cartagena también fue unida con el río por un ferrocarril, construido en 1894, que llegaba hasta la población de Calamar. Sin embargo, Barranquilla experimentaba un rápido desarrollo aún a mitad del siglo, antes de que comenzara la construcción del ferrocarril. Además mantuvo una alta tasa de crecimiento durante el siglo XX, una vez cesó el funcionamiento del ferrocarril. El principal factor de transporte en Colombia era el río Magdalena, y Barranquilla estaba ubicada cerca de la desembocadura de esta gran arteria, por lo que se convirtió en el puerto más importante del norte de Suramérica, a pesar de Cartagena y Santa Marta.

La importancia comercial de Barranquilla es indiscutible porque nace, no de un capricho ni de una momentánea y fugaz situación favorable, sino de un cúmulo de circunstancias que hacen de ella la Nueva York de Colombia. Es la estación de tránsito forzoso del 70% del tráfico comercial del país; es la señora del Magdalena, sobre cuyas aguas inquietas circula y circulará por mucho tiempo el fruto de los esfuerzos nacionales (Rasch Isla, 1928).

Referencias

- Crevaux, J., & Wiener, C. (1884). América Pintoresca, descripción de viajes al nuevo continente. Barcelona: Montaner & Simon Publishers.
- Devis Echandía, J. (1962). Tomo XIII de La Colección América. En J. Devis Echandía, Atlántico (p. 16). Barranquilla: Costa Libre.
- Nieto Arteta, L. (1941). *Economía y cultura en la historia de Colombia. Homologías colombo-argentinas*. Bogotá: Ediciones Librería Siglo XX.
- Nichols, T. (1955). *The Rise of Barranquilla*. Bogotá, Imprenta Nacional.
- Rasch Isla, E. (1928). *Directorio Comercial Pro Barranquilla*. Barcelona: La Académica, Herederos de Serra y Russell.
- Salcedo, A. (2008). *Barrio Abajo, el barrio de donde somos todos*. Barranquilla: La Iguana Ciega.
- Stevenson Samper, A. (26 de noviembre de 2006). *La lenta agonía del Barrio Abajo*. El Heraldo, p. 11B.
- Viloria Terán, A., De la Torre Silva, Z., & Guardiola Barros, R. (1995). *Barranquilla. Estudio sociológico y documental para una monografía histórica de la ciudad*. Barranquilla: Efemérides.

