

**“IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1930”**

YASMEIDIS ALICIA CONSTANTE FIGUEROA

**Trabajo de Grado para optar al título de
Magister en Patrimonio Cultural y Territorio**

**Director
Jorge Caballero Leguizamón
Arq. Magister en Historia**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
MAESTRÍA EN PATRIMONIO CULTURAL Y TERRITORIO
BOGOTÁ D.C**

JUNIO DE 2011

IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1930



TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
0. INTRODUCCIÓN	9
1. JUSTIFICACIÓN	11
2. OBJETIVOS	13
2.1. Objetivo general	13
2.2. Objetivos específicos	13
3. METODOLOGIA	14
3.1. Primera fase. Búsqueda de fuentes bibliográficas.	14
3.2. Segunda fase. Análisis de datos obtenidos.	15
CAPITULO I :	17
DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA DE BARRANQUILLA	
4. DESCRIPCION GEOGRÁFICA DE BARRANQUILLA	18
4.1. EL ESPACIO GEOGRÁFICO	18
4.1.1. Origen de Barranquilla	20
4.1.2. Origen de Sabanilla	22
4.2. ADELANTOS EN LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	23
4.3. DESARROLLO URBANO	28
4.3.1. La arquitectura y el desarrollo industrial	31
4.3.2. La transformación del territorio en el siglo XX	33
CAPITULO II:	36
REVOLUCION INDUSTRIAL Y SU INSERCIÓN EN BARRANQUILLA	
5. REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y SU INSERCIÓN EN BARRANQUILLA	37
5.1. Causas de la Revolución industrial	39
5.1.1. Revolución tecnológica	39
5.1.1.1. El acero reemplazo al hierro	39

5.1.1.2. La electricidad y el transporte a petróleo	40
5.1.1.3. Producción en serie	40
5.1.1.4. La ciencia al servicio de la industria	40
5.1.2. Revolución agraria	41
5.1.3. Revolución de los medios de transportes	41
5.2. ARQUITECTURA INDUSTRIAL EN OCCIDENTE	43
5.3. LA INDUSTRIA A BARRANQUILLA	45
5.3.1. Las condiciones de partida	45
5.3.1.1. Condiciones geográficas	45
5.3.1.2. Condiciones sociológicas	45
5.3.1.3. Condiciones políticas	46
5.3.1.4. Condiciones de transportes	46
5.3.2. LA PROTOINDUSTRIA EN BARRANQUILLA	49
5.3.2.1. Aserraderos y astilleros.	53
5.3.2.2. Fábricas de ladrillos, tejas y mosaicos.	55
5.3.2.3. Talleres de carpintería y ebanistería	55
5.3.2.4. Talleres de herrería, armería, fundición y metalmecánica.	55
5.3.2.5. Fábricas de calzado y artículos de cuero	57
5.3.2.6. Sastrerías	57
5.3.2.7. Fábricas de sombreros	57
5.3.2.8. Desmotadora de algodón.	58
5.3.2.9. Fábricas de productos alimenticios	58
5.3.2.10. Fábricas de aceites y grasas vegetales	58
5.3.2.11. Molinos de trigo y fábricas de pastas alimenticias	59
5.3.2.12. Molinos de café	59
5.3.2.13. Fábricas de chocolates	60
5.3.2.14. Fábricas de licores	60
5.3.2.15. Fábrica de textiles	60

5.3.2.16. Fábricas de bebidas gaseosas, hielo y cervezas	60
5.3.2.17. Fábricas de jabones y velas esteáricas	61
5.3.2.18. Fábrica de puntillas	61
5.3.2.19. Fábricas de pinturas y barnices	61
5.3.2.20. Fábricas de vidrios	61
5.3.2.21. Fábricas de cigarrillos y fósforos	62
CAPITULO III	63
LA COMUNIDAD BARRANQUILLERA: LUGAREÑOS Y FORÁNEOS	
6.1. LOS PROTAGONISTAS DE LA INDUSTRIALIZACION	69
6.1.1. Los ganaderos y los productos primarios para la industria	69
6.1.2. Los empresarios de la navegación y su efecto en la industrialización	70
6.1.3. Los comerciantes y su papel en los procesos industriales	72
6.1.4. Los banqueros y su participación en la industria barranquillera	72
6.1.5. Los industriales forjadores de la “Puerta de Oro de Colombia”	76
6.1.6. Nuevas culturas en la ciudad. Los otros protagonistas	81
CAPITULO IV	83
ALGUNAS APROXIMACIONES PARA LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA	
7. LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA	84
7.1. EL CONTEXTO GENERAL DE LA VISIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL	84
7.2. ALGUNAS IDEAS SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN COLOMBIA	86
7.3. PROCESO DE JERARQUIZACIÓN Y VALORACIÓN	88
7.3.1. Identificación del patrimonio industrial de Barranquilla entre 1877 y 1930	89
7.3.2. Descripción por tipos de instalaciones productivas siglo: 1877–1930.	89
7.3.2.1. Instalaciones productivas tipo artesanal	90
7.3.2.2. Instalaciones productivas tipo Taller manufacturero	91
7.3.2.3. Instalaciones productivas tipo Industria maquinizada	92
7.3.3. Clasificación de las instalaciones productivas de acuerdo al tipo de proceso de producción	94
7.3.3.1. Fábricas de productos alimenticios:	94

7.3.3.2. Fábricas de bebidas y cervezas:	94
7.3.3.3. Fábricas de licores:	94
7.3.3.4. Fábricas de Calzado y artículos en cuero:	95
7.3.3.5. Fábricas de Jabones y Velas Esteáricas.	95
7.3.3.6. Fábricas de Cigarrillos, tabaco y fósforo.	95
7.3.3.7. Fábricas de materiales de construcción	95
7.3.3.8. Fábricas de textiles, tejidos y ropa:	95
7.3.3.9. Desmotadora de algodón.	95
7.4. CARACTERIZACIÓN ARQUITECTÓNICA DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS	95
7.5. LA JERARQUIZACIÓN	96
CONCLUSIONES	101
BIBLIOGRAFÍA	104
ANEXOS	109
Anexo 1: Cuadro general. Instalaciones productivas durante el último cuarto del siglo XIX	110
Anexo 2: Cuadros de instalaciones productivas	111
Anexo 3: Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial	122
Anexo 4: Plano de localización de instalaciones productivas 1877 - 1900	128
Anexo 5: Plano de localización de instalaciones productivas 1900- 1930	129
Anexo 6: Ficha de identificación de las instalaciones productivas 1877 - 1930	130
Anexo 7: Ficha de caracterización y clasificación de las instalaciones productivas por lenguaje arquitectónico	131
Anexo 8: Fichas de jerarquización y valoración de las instalaciones productivas	137

TABLA DE MAPAS, PLANOS Y GRÁFICOS

MAPAS

Mapa N°1

Cartografía antigua del Río Magdalena: Fragata fidelidad 1824. Fuente: Entorno natural de 17 ciudades de Colombia. Michel Hermelin. 2007.

Mapa N° 2

Desembocadura del río Magdalena (Caños y Ciénagas). Fuente: Barranquilla: Umbral de la Arquitectura en Colombia, Consuegra Ignacio. 2001. Grijalbo.

Mapa N° 3.

Plano antiguo de Sabanilla

Mapa N° 4. Plano de la conectividad industrial entre el Puerto fluvial en Barranquilla y el puerto marítimo en Puerto Colombia, primeras décadas del siglo XX. Fuente: reconstrucción imaginaria del corredor portuario. Autor. 2011

PLANOS

Plano N°1. Plano de Barranquilla para el año 1777. Aproximación realizada por el Arq. Porfirio Ospino, en El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1777 - 1993.

Plano N°2. Plano de la ciudad de Barranquilla en 1897.

Plano N° 3. Barranquilla en 1905. Entonces Barranquilla llegaba al sur hasta el Callejón El Porvenir, al norte hasta El Topacio, al occidente hasta la Calle de La Manga de Oro, más tarde bautizada con el nombre de Callejón de Cisneros. Fuente: Archivo departamento Administrativo de Planeación departamental. Autor. Desconocido.

Plano N° 4. Plano de la ciudad y el Prado. Aproximación realizada por el Arq. Porfirio Ospino, en El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1777 - 1993.

Plano N° 5. Plano de comercio entre América y el resto del mundo a siglos XVIII y XIX. Fuente: www.portalplanetasedna.com.ar/archivos_varios... (Visitada en febrero de 2011)

TABLA DE FOTOGRAFÍAS E IMÁGENES

FOTOGRAFÍAS

Fotografía N°1. Sabanilla

Fotografía N° 2. Muelle de Puerto Colombia finales del siglo XIX.

Fotografía N° 3. Muelle de Puerto Colombia finales del siglo XX.

Fotografía N°4. Vista de la urbanización El Prado comienzo década de los treinta.

Fuente: Revista Memorias. La Barranquilla visual de las primeras décadas de siglo XX.

Año 7, N° 13. Barranquilla, 2010

Fotografía N° 7. Barranquilla. Fotografía aérea de la Scadta del año 1932. Fuente:

Revista Memorias. La Barranquilla visual de las primeras décadas de siglo XX. Año 7,

N° 13. Barranquilla, 2010.

Fotografía N° 8. Puente sobre el río Monongahela, Pittsburg

Fotografía N°9. Una ciudad a inicios de la revolución industrial. Fuente:

.bp.blogspot.com/.../revolucion+industrial.jpg,tamycecilia.blogspot.com/2009/08/revoluci
ón-...Visitada en febrero de 2011.

Fotografía N° 10. Juan B. Elbers. Fuente:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/elbejuan.htm>

IMÁGENES

Imagen N°1. Un calle de Barranquilla en el siglo XIX. Dibujo de Riu. Tomado de Geografía Pintoresca.

Imagen N°2. Panorama de la Barranquilla con la introducción del Ferrocarril. Dibujo de Riu. Tomado de Geografía Pintoresca.

Imagen N° 3. Mujer hilando. Fuente: w3.cnice.mec.es/.../imagenes/mujerhila2.jpg (Visitada en febrero de 2011).

Imagen N°4. El ferrocarril como parte de la revolución del transporte y las comunicaciones. Fuente: www.kalipedia.com/kalipediamedia/historia/med... (Visitada en febrero de 2011).

0. INTRODUCCIÓN

Cuando descubrimos aquellas ciudades llenas de manifestaciones materiales de la cultura, y de múltiples facetas que integran la identidad de un pueblo, nos damos cuenta que la ciudad es la resultante de una estratificación histórica de su paso por el tiempo, que las huellas estéticas y técnicas como testimonios materiales de los procesos sociales, económicos, políticos y culturales significan la vida de la ciudad.

Por ello, para reconocer nuestro patrimonio cultural arraigado en la memoria e identidad urbana de la ciudad, de la gente y del alma de nuestro pueblo, es necesario, observar y percibir los testimonios tangibles e intangibles que significan la vida de la misma a través de dichos hitos. En nuestro país, un hito urbano de gran importancia es la ciudad de Barranquilla como activísimo puerto marítimo y fluvial, pionero en la apertura hacia nuevos mercados, receptivo de diferentes culturas y muestra de la mejor expresión del cosmopolitismo vivida en el país durante el siglo XX y reflejada en una nueva arquitectura, en nuevas formas de desarrollo y variadas manifestaciones culturales presentes en la ciudad colombiana.

El interés de esta investigación es el de centrarse en este aspecto de Barranquilla, en el marco de su concepción como patrimonio industrial colombiano, específicamente, al heredado por la influencia de la actividad portuaria e industrial del principal puerto marítimo y fluvial del país. Barranquilla ha sido entendida como “puerta de entrada” a una nueva manera de hacer urbanismo y arquitectura, particularmente en la ciudad de Barranquilla, como puerto fluvial y marítimo. Su importancia, radica en que merece ser preservado en la memoria de las sucesivas generaciones para asegurarles una identidad histórica, como su aporte a la modernización e industrialización del país, de igual manera, por ser testigo y vestigio del desarrollo urbano y arquitectónico de la ciudad – puerto.

La defensa y conservación del patrimonio industrial, tiende a realizar acciones concretas destinadas a devolver al ciudadano lo que le pertenece, haciéndole sentirse orgulloso de su herencia. La preservación de los vestigios históricos y el desarrollo de las posibles soluciones para integrar estas edificaciones que hicieron parte de un proceso de modernización de la ciudad han llegado a ser consideradas como contribuciones al desarrollo económico para la ciudad. Para ello, cada sociedad debe valorar en sus propios términos la naturaleza y la precariedad de sus recursos patrimoniales y definir los usos que ella desea hacer de ellos, no con un espíritu de nostalgia sino con un espíritu de desarrollo vinculándolos y articulándolos a las nuevas dinámicas de la ciudad.

En virtud de ello, es que se ha planteado esta investigación apuntando no tan sólo a conocimiento, identificación, caracterización y valoración del patrimonio industrial

existente en esta ciudad, porque al estar inserto en un sitio especial, con gente especial debe entonces valorarse como patrimonio cultural, sino también, apuntando a generar el interés y reconocimiento por nuestro patrimonio industrial a través de la identificación y valoración de estos vestigios industriales como símbolos representativos de una época de auge para la región y el país; lo que al mismo tiempo, lograría preservar en la memoria colectiva de la sociedad barranquillera este legado propio de la ciudad – puerto.

De esta manera, el patrimonio industrial que ofrece la ciudad se condensa en una historia tanto social como económica paralela al crecimiento de la misma, así como también con referencia al urbanismo y la arquitectura, como expresión física de dichos procesos en una época en que las actividades comerciales e industriales generaron un notable y marcado desarrollo dentro de esta población con respecto a otras ciudades del país.

Pero, ¿Qué se entiende por patrimonio industrial? ¿Qué elementos incluye esta denominación? y, ¿Cuál es el origen de este nuevo enfoque del patrimonio? Comenzaré por decir que el origen de este nuevo término surge a partir de una publicación de Michel Rix titulada “*El Historiador Amateur*” en el año 1955, donde se enfatiza la importancia de la conservación de los testimonios heredados de la revolución industrial, tanto por el valor histórico que poseen como por su importancia en la formación de la identidad de los grupos sociales involucrados. A partir de esta fecha, y durante las décadas del 50 y del 60’ se comenzarían con los primeros estudios sobre arqueología industrial en Inglaterra, Estados Unidos y otros países, que han continuado en la actualidad en diversas partes del mundo.

El patrimonio industrial tiene una fuerte relación con la palabra herencia, y en este caso particular, es todo lo referente a la industria y como tal, ésta comprende aquel sistema de producción por medios mecánicos y en serie activados por energía cuyo origen no sea humano. Por lo tanto, el patrimonio industrial es todo aquel vestigio tangible e intangible surgido en torno a la industria, siendo de diversos orígenes ya sea de determinada fuerza motriz (hidráulica, eólica, vapor, eléctrica, etc.), o definida por el tipo de producción: textiles, minería, ingenios, etc. A su vez, puede dividirse en tangible: como son los bienes inmuebles (de producción, caseríos, tiendas, etc.) y los bienes muebles (archivos, mobiliario, maquinaria, herramientas, etc.), e intangible: relacionado a la cultura obrera (formas de vida, costumbres y tradiciones, etc.)¹. En fin, el patrimonio industrial es toda evidencia relacionada con la existencia de un determinado sitio industrial, denominándose éste como complejo en su aspecto integral.

Además, vale la pena agregar, que el patrimonio industrial es más que la expresión tangible e intangible de los procesos sociales y económicos representativos de una época, donde las actividades comerciales e industriales generan un marcado desarrollo en las ciudades. Es un patrimonio estrechamente ligado al proceso largo y continuo de

¹ GUZMÁN RAMOS, Aldo y FERNÁNDEZ, Guillermina. 2003. “*El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinarias*”, en Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. Vol. VIII, Nº 480, 20 de diciembre de 2003.

urbanización de las ciudades durante los siglos XIX y XX, y al abandono de la vida rural y a la concentración de la industria en la ciudad. Para comprender el patrimonio industrial desde las perspectivas de la arquitectura y el urbanismo, es importante hablar sobre la arquitectura industrial. La arquitectura industrial no es más que una rama del arte de la construcción que tiene una finalidad explotativa, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en unas necesidades socio – económicas.

Esta investigación se realizó mediante una secuencia histórica que sirvió de marco contextual para profundizar en el primer puerto fluvial y marítimo del área de Barranquilla; en la cual, se hizo una identificación de las instalaciones productivas² presentes; se hizo un análisis comparativo, clasificatorio y de valoración de las instalaciones productivas teniendo en cuenta los siguientes aspectos. Tipo de instalaciones productivas existentes en el periodo en estudio, las diferentes características arquitectónicas de las instalaciones industriales y un análisis de la información obtenida sintetizada en la valoración de este patrimonio industrial

² Entiéndase por instalación productiva como aquel lugar donde se desarrollan actividades de producción, fabricación y transformación de materias primas en productos elaborados. De acuerdo a su volumen de producción, mano de obra empleada y calificada, máquinas industriales, equipos y herramientas para la fabricación de los productos se clasifican en: Artesanal, taller manufacturero e industrias maquinizadas.

1. JUSTIFICACIÓN.

El patrimonio industrial colombiano a través de la historia ha sido testigo de un proceso de subvaloración que ha conllevado a la degradación de las estructuras y edificaciones representativas de una época de auge y florecimiento para algunas ciudades. La industria es transformadora del territorio donde se inserta y de los grupos humanos directamente involucrados por ella, por lo que incide en la imagen urbana y en las prácticas productivas y de consumo de los individuos. Al ir estas desapareciendo, se va perdiendo información valiosa para la comprensión de los procesos tecnológicos, de las relaciones sociales e ideológicas y del desarrollo urbano, entre otros hechos, que moldearon la arquitectura y la historia moderna en un momento específico del país (Therrien, 2004).

En nuestro país, la ciudad de Barranquilla, ha sido un territorio que fue modificado y transformado por estas prácticas productivas desde sus inicios al ser un puerto fluvial en primera instancia y luego, en el siglo XIX su consolidación comercial e industrial con la apertura del puerto marítimo. De este proceso de transformación del territorio y de la imagen urbana, aún quedan algunas edificaciones de toda tipología arquitectónica que han sido declaradas como bienes de interés cultural – BIC- en la categoría de Patrimonio Arquitectónico, dentro de las cuales se incluyen especialmente las pertenecientes a las de viviendas, edificios de carácter civil e institucional, comercial, hoteles, colegios, clubes, entre otros, pertenecientes al período en estudio. Sin embargo, la mayoría de estas edificaciones que han sido declaradas monumentos de interés cultural, se encuentra especialmente dentro del centro histórico y en el Barrio El Prado, aunque vale la pena resaltar, que existen otras edificaciones que han sido declaradas como monumentos y no se encuentran dentro de este perímetro, como por ejemplo: el Castillo de Salgar que en el siglo XIX fue la aduana de Sabanilla, y el Muelle de Puerto Colombia. En algunos casos, ciertas edificaciones han contado con la intervención y la protección adecuada para su conservación, entre las que puedo mencionar: la Aduana, la Estación Montoya, el Castillo de Salgar, el Muelle de Puerto Colombia, etc.

Todas estas edificaciones fueron declaradas como patrimonio cultural de la ciudad, se clasificaron según sus características arquitectónicas pertenecientes a una arquitectura republicana, pero no se tuvo en cuenta las edificaciones revestidas de una nueva arquitectura, la industrial, presente también en inmediaciones y dentro de este centro histórico. Algunas de estas edificaciones industriales persisten en la memoria de sus habitantes por testimonio oral - aunque hace falta reconocerlas y valorarlas. Otras, que han contado con mayor

suerte, aún se mantienen en pie, aunque han cambiado su razón social y su originalidad en cuanto a espacios y forma arquitectónica por requerimientos de la industria más especializada y, por ende, más espacio y altura. O simplemente, han cambiado de uso. Sin embargo, no se tiene un inventario de estas instalaciones productivas, ni un estudio y análisis de sus tipologías, características arquitectónicas, urbanísticas y su incidencia en las nuevas formas de trabajo y cambios en la estructura social para poner en valor estas edificaciones que en un momento de la historia del país hicieron parte del proceso de modernización del mismo.

No obstante, muchas ya han desaparecido, no lograron perdurar en el tiempo a pesar de muchos intentos por hacerlo. En algunos casos, a mediados de los años 30's del siglo XX, cerraron sus puertas a causa de la crisis económica que se vivió a nivel mundial.

Es conveniente exponer que, una de las razones por las cuales no se ha tenido en cuenta este patrimonio industrial, es la falta de información, y conocimiento que existe acerca de este tipo de arquitectura en la ciudad, de cómo se inició su proceso de asentamiento, por qué y donde se ubicó, lo que generó en todos los aspectos de la vida cultural de esta sociedad, en cómo influyó en el desarrollo urbano, arquitectura y en los cambios morfológicos de la ciudad y cómo fue modelando el crecimiento evidente de la urbe a partir del desarrollo industrial y comercial que tuvo Barranquilla a raíz de la apertura de los puertos en el período de estudio que comprende esta investigación.

Por consiguiente, de esta fuerte razón antes expuesta, nace el interés por darle una nueva perspectiva a la manera de mirar y valorar el patrimonio cultural, no sólo en la ciudad de Barranquilla sino también en otras ciudades del país que al igual que esta urbe floreciente de las actividades comerciales e industriales, fortalecieron su desarrollo cultural sustentados en estos condicionantes importantes para el progreso y evolución de una ciudad.

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVO GENERAL

Hacer un estudio de las instalaciones productivas en la ciudad de Barranquilla que se establecieron en el período del dinamismo del puerto fluvial y marítimo entre 1832 – 1930, para identificar, caracterizar y valorar el patrimonio industrial y los elementos asociados de dicho legado cultural.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Elaborar un inventario de las instalaciones productivas establecidas entre 1832 – 1930 en la ciudad de Barranquilla.

Caracterizar y clasificar las instalaciones productivas teniendo en cuenta sus componentes de: tipo de instalación productiva, producción que se hacía dentro de estas instalaciones productivas y el lenguaje de su arquitectura.

Proponer y desarrollar una ficha de valoración para las instalaciones productivas con base en los estudios para generar conocimiento, conciencia y sentido de apropiación del patrimonio industrial barranquillero presente en la ciudad.

3. METODOLOGIA

Al pensar en hacer esta investigación de mucha importancia en cuanto al reconocimiento del patrimonio industrial y sus elementos asociados en la ciudad de Barranquilla, me propuse en primera instancia hacer una identificación de las instalaciones productivas que surgieron entre 1880 y 1930, época que fue de mayor auge comercial e industrial en el lugar.

Para la recolección de datos y el posterior análisis y valoración de estas instalaciones productivas, seguí la siguiente metodología que he dividido en dos fases:

3.1. Primera fase. Búsqueda de fuentes bibliográficas.

La recolección de información para esta investigación se recogió a través de fuentes bibliográficas de diversa índole referentes al patrimonio industrial, la ciudad de Barranquilla y la arquitectura industrial que conocedores del tema aportaron. Dentro de estas bibliografías se consultaron aproximadamente 45 libros donde se encontró variada información respecto a la conformación del territorio de Barranquilla, personajes empresarios e industriales de la ciudad, la comunidad y aspectos de la arquitectura del lugar de la época en estudio.

Se realizó consulta en los siguientes lugares:

En la Biblioteca Nacional de Colombia, en la sección de Hemeroteca, se revisaron treinta (30) , periódicos y revistas de la época en estudio para buscar información referente a los avisos publicitarios de las instalaciones productivas de la época, esto con el fin de recolectar datos relevantes de cada una de ellas, como por ejemplo: fecha de fundación que en muchos casos en el aviso aparecían, dirección o sitio donde funcionaban, nombre del propietario(os) , socios o gerente, fotografías de fachadas o de interiores de dichas instalaciones industriales e información acerca de los productos que ofrecían; en algunas ocasiones se encontró información acerca de si los productos de acuerdo a su calidad habían sido premiados con medallas de oro, plata y bronce o con diplomas de honor en las diferentes exposiciones industriales que se realizaron para tal época.

En el Archivo General de la Nación, en la sección de Mapoteca, se encontró un (1) plano de Barranquilla de 1897 donde se referencian los lugares que existían a la fecha de su elaboración que sirvió para develar el desarrollo urbano de la ciudad y la aparición o no de las instalaciones industriales dentro del período de estudio. Esto con el fin de verificar la consolidación de las mismas dentro de la ciudad.

En el Archivo Histórico del Atlántico y en la Biblioteca de la Cámara de Comercio en la ciudad de Barranquilla se encontró información sobre las diferentes instalaciones industriales en: cinco (5) archivos de la notaria primera de Barranquilla, diez (10) periódicos de la época donde se describían dichas instalaciones industriales, diez (10) libros de bibliografía referente a la ciudad de Barranquilla, cuatro (4) directorios comerciales y dos (2) anuarios comerciales e industriales donde aparecen según el año de publicación la existencia o no de estas instalaciones industriales en la ciudad. En el Museo Romántico de Barranquilla se encontró información general de la ciudad y algunas fotografías de archivo de la ciudad a principios del Siglo XX.

Vale la pena decir, que hoy que retomo la investigación después de cinco años, se pudo ahondar y llegar a mayor y mejores fuentes de información donde se halló valiosa documentación al respecto lo que facilitó y complementó la información obtenida en años anteriores. Para esta investigación y el proceso de síntesis de la información histórica obtenida, fue pertinente incluir los temas acerca el territorio y espacio geográfico de Barranquilla, la industria y los personajes involucrados en la transformación del territorio asociado con el desarrollo industrial de Barranquilla como punto inicial e introductorio al patrimonio industrial.

3.2. Segunda fase. Análisis de datos obtenidos.

Para el posterior análisis de estos datos obtenidos y recolectados toda la información obtenida se condensa en un documento organizado de la siguiente manera:

Primeramente, toda la información obtenida se condensó en una ficha de identificación (ver anexo) que surge de una primera observación general sobre los documentos históricos que se tienen donde se consignaron los datos relevantes de cada instalación productiva en general. En la ficha de identificación que se diseñó, se registró información por décadas comprendidas entre el período de 1880 y 1930, donde se evidenció toda la información referente a la fecha de fundación o de construcción de la instalación productiva, la denominación de la instalación industrial y quien la fundó; la localización en la ciudad a nivel urbano; se ubicó una fotografía de fachada, interiores o avisos publicitarios.

Luego se realizó un análisis comparativo y clasificatorio entre las instalaciones productivas, donde se hizo una primera clasificación que se sustenta en la caracterización de estas instalaciones productivas de acuerdo al tipo de instalación productiva - artesanal, taller manufacturero o industria maquinizada - al que pertenecían las fábricas y a la época al que correspondían – período comprendido entre 1877 a 1930.

Una segunda clasificación, fue la desarrollada de acuerdo a la caracterización arquitectónica de las instalaciones productivas a las cuales se les pudo encontrar evidencia fotográfica de sus fachadas y que en total fueron treinta (30), donde se analizó su lenguaje arquitectónico y se conformaron cinco (5) grupos de la siguiente manera: lenguaje formal geométrico básico, lenguaje formal geométrico con énfasis volumétrico, lenguaje formal de origen historicista (eclecticismo: fachadas elaboradas), lenguaje formal Deco: fachadas geométricas y volumen; y, lenguaje formal pre moderno: funcionalistas. Esta información se encuentra en la ficha de clasificación (ver anexo), se registró información referente a la denominación de la instalación industrial y la actividad productiva a la que se dedicaban; la fecha de fundación o construcción; fotografías de las fachadas de interiores, y el análisis del tipo de lenguaje al que pertenecían.

Adicionalmente, luego de hacer esta clasificación, se realizó una depuración de la información analizada donde se sintetizó en una jerarquización de diez (10) instalaciones productivas y su respectiva valoración teniendo en cuenta los criterios de valoración que la Carta Internacional para el patrimonio industrial contiene. Todo este análisis se condensó en una ficha de valoración elaborada especialmente para tal fin (ver anexo).

CAPITULO I
DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA DE BARRANQUILLA

“...había en la ciudad tres caños o desagües naturales. El más grande era el de La Tablaza por donde salían rumbo al mar, las plantas flotantes y otros materiales que arrastraba la corriente. El Caño Arriba y el Caño de Los Tramosos servían sobre todo de desagüe de la ciénaga en períodos de creciente”³.

Domingo Malabet

4. DESCRIPCION GEOGRÁFICA DE BARRANQUILLA

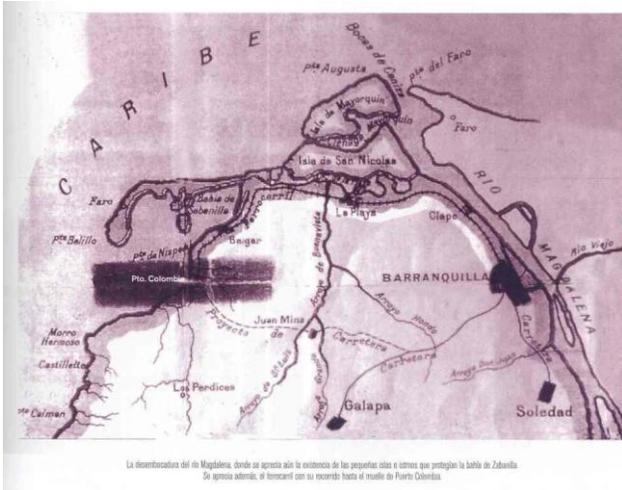
4.1. El espacio geográfico

El espacio geográfico donde está ubicada la ciudad de Barranquilla, está caracterizado por pertenecer al borde occidental del delta de la desembocadura del río Magdalena, creado por los brazos del río en su salida al mar Caribe.

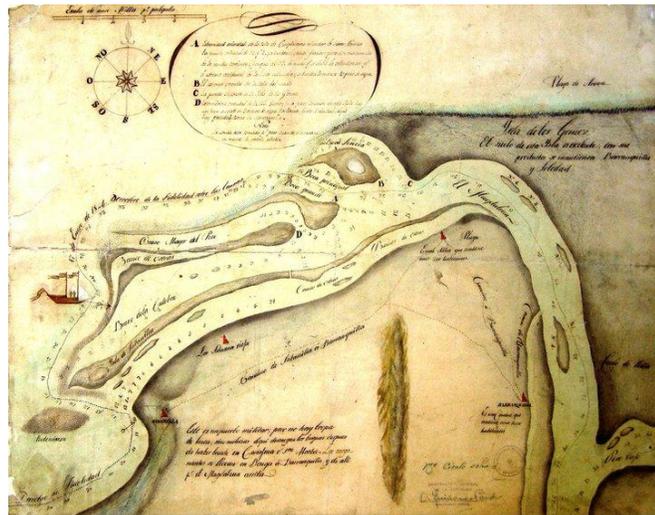
El clima de Barranquilla es de tipo tropical seco con temperaturas promedio de 28 grados centígrados, presenta unos períodos de intensas lluvias entre febrero y abril y entre agosto y octubre, y de estaciones secas en el resto del año; así mismo, en el mes de diciembre y enero se presentan vientos constantes y fuertes que refrescan las altas temperaturas.

Los brazos del río crean una extensa zona de ciénagas y caños que fueron vías de comunicación e intercambio entre las comunidades aborígenes prehispánicas y, durante el periodo colonial, rutas para la salida y entrada a la Nueva Granada desde los puertos de Santa Marta y Cartagena (Caballero: 56). Los caños fueron siempre decisivos pues por sus aguas circularon las mercancías y personas de “subida” o de “bajada” desde y hacia el interior del país, donde además, comunicaban como el Canal de La Piña, hoy desaparecido con el mar y la posibilidad portuaria marítima..

³ VERGARA, José Ramón y BAENA, Fernando. (1946). *“Barranquilla: su pasado y su presente”*. Barranquilla. Banco Dugand. No tiene ISBN.



Mapa N° 1.
Desembocadura del río Magdalena (Caños y Ciénagas).



Mapa N° 2
Cartografía antigua del Río Magdalena: Fragata fidelidad 1824.

Estas tierras fueron pocas propicias a la agricultura, sobre todo por sus propias condiciones fisicoquímicas y también por las dificultades de comunicación terrestre, a las frecuentes inundaciones invernales y al poco valor productivo que aparentemente tenían.

Esta condición de ubicación estratégica de la ciudad, es de suma importancia para poder comprender el territorio en el que se desarrolló puesto que, “juntos el límite marítimo, el río Magdalena y el Canal del Dique al sur, configuran un ámbito geográfico semejante al de una isla” (Caballero: 34).

4.1.1. Origen de Barranquilla

El lugar en que fue establecida la Hacienda de San Nicolás de Tolentino, en el siglo XVII, era un sitio tradicional de intercambio regional. (Caballero: 56). Sobre el caño del río, que penetraba hasta las barrancas próximas a la hacienda, se originó un punto de atraque de las pequeñas embarcaciones que circulaban por las ciénagas y los caños del delta del Río Magdalena. Este lugar, de acuerdo con el cronista de la ciudad, Domingo Malabet (Montoya 1929:23), comprendía lo que hoy ocupa la Plaza de San Nicolás y las calles al nororiente hasta el actual borde del caño, incluida la Plaza Ujueta. Siguiendo al mismo cronista es posible decir que las instalaciones de la hacienda y este pequeño atracadero dieron origen a Barranquilla.

En época colonial, Barranquilla cumplía funciones de puerto (o al menos de lugar de desembarcar y sacar bienes), es decir que, fue un simple atracadero de canoas con fines de intercambio comercial, una “barranca”⁴ – que en su caso fue sólo una barranquilla -, como en ese entonces, se denominaba a tales puntos ribereños, que poco a poco se transformaría en un primitivo asentamiento sin ningún sentido urbano. Fue un sencillo conglomerado, un caserío, integrado por cultivadores y pastores en tierras ajenas, que a partir del siglo XVIII deciden adquirir los terrenos donde se levantaría en el futuro la ciudad de Barranquilla.

A comienzos del siglo XIX, la ciudad iniciaba su conocimiento en la economía nacional como puerto fluvial, pues por allí pasaban los productos de exportación de la época, tales como el algodón y los tintes, y las mercancías de importación, como textiles y maquinarias, y donde los champanes cargaban los productos que iban hacia el interior y descargaban las exportaciones para ser llevadas por los caños hasta el puerto marítimo. Sin embargo, gran parte del comercio marítimo no podía llevarse a cabo directamente por Barranquilla debido a las dificultades de navegación en la desembocadura del Magdalena, lo que hacía necesario emplear puertos satélites, entre los cuales Sabanilla figura como el más antiguo.

En los primeros años del siglo XIX, las actividades económicas en el ámbito regional de Barranquilla, se relacionaban con los pescadores ribereños río arriba del Magdalena y con algunos poblados cercanos.⁵ Su importancia comenzó a crecer debido al paso constante y obligado de comerciantes del litoral Caribe. Para los años del conflicto de la independencia, Barranquilla era un puerto fluvial de significativa importancia, donde se concentraban intereses de comerciantes y transportadores, dedicados éstos a usufructuar el negocio de los bongos y

⁴ *Entiéndase por barranca la depresión accidentada del terreno, de pendiente pronunciada, por cuyo fondo generalmente pasan corrientes de agua.*

⁵ “A comienzos del siglo XIX, Barranquilla había consolidado en el bajo Magdalena importancia como puerto fluvial. Podría decirse que acaparaba una buena porción del comercio regional desplazando en ese ámbito a otros pequeños puertos de tránsito y almacenaje, como la barranca de Malambo, la de Mateo, Barrancavieja, Barrancanueva y otros. Su importancia deriva de su ubicación geográfica al lado de un caño o surgidero y de un Puerto de Permision, conocido con el nombre de Sabanilla” (Zambrano 1979:40).

champanes, que se hablan convertido en un incentivo para el desarrollo de los oficios artesanales, como la construcción de embarcaciones, la carpintería, la herrería.

Su relevancia como puerto, llegaría hasta la segunda mitad del siglo XIX, promovida por la entrega en comodato de la navegación a vapor por el río Magdalena al ciudadano alemán Juan Bernardo Elbers por parte del Libertador a inicios de la Gran Colombia en 1823, ruta abierta el 10 de noviembre de 1825.⁶ Barranquilla iniciaba de esta manera un intenso intercambio comercial con las principales ciudades y poblaciones del interior del país, así como con los mercados internacionales, y se convertía en el principal puerto exportador de café.⁷ Este ciclo se cierra en 1849, cuando el Presidente Mosquera habilita oficialmente al puerto de Sabanilla para la importación y exportación de mercancías,⁸ hasta entonces monopolio de Santa Marta y Cartagena. Al tiempo que se da esta decisión, “Barranquilla es elevada a la categoría de ciudad en 1857, mediante Ley 7 de Octubre” (Montoya 1929:61).

En 1855, Eliseo Reclus, hace una descripción de este puerto, así:

“...enfrente de nosotros, entre una isla de paletuvios y las escarpaduras de la costa, se extendía una gran laguna en que reposaban muchas embarcaciones ancladas: era el puerto de Sabanilla. Sabiendo que este puerto es el que exporta al extranjero casi todos los productos de la agricultura y de la industria granadina, buscaba con la vista, la ciudad y sus edificios; pero no veía sino una casa blanca recién construida para el servicio de la aduana y en la cual nadie habitaba. Después me hicieron notar al borde del agua una larga hilera de chozas cubiertas de hoja de palma, y que se confundían de lejos con el terreno rojizo sobre el cual están construidas; tal era la ciudad floreciente cuyo puerto ha sido heredero del comercio de Cartagena de Indias”⁹.

⁶ GOENAGA, Miguel (1953). *Lecturas locales*. Barranquilla: Imprenta Departamental. pp. 230.

⁷ Biblioteca Luis Ángel Arango. «Decreto Que Concede a Juan Bernardo Elbers Privilegio Exclusivo para Establecer Buques de Vapor en el Río de Magdalena.» (En español).

⁸ “...El Presidente Mosquera habilitó para recibir importaciones a Sabanilla, mediante Decreto Ejecutivo de febrero de 1849.(...) El Comercio importador, oficializado desde este año, enfrentaba dificultades de comunicación entre el puerto marítimo y Barranquilla; el traslado de mercancías se realizaba por el Canal de la Piña, por el caño Trupillo o por los polvorientos caminos empleando medios acuáticos y animales de transporte y carga”(Zambrano Pérez 1998: 31).

⁹ RECLUS, Eliseo. 1855. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*. Bogotá. Tercer Mundo. 1992. En: Biblioteca V Centenario Colcultura: Viajeros por Colombia. Traducción: Gregorio Obregón. Foción Mantilla. 1869. Original. París, 1861. pp.: 65 – 75.

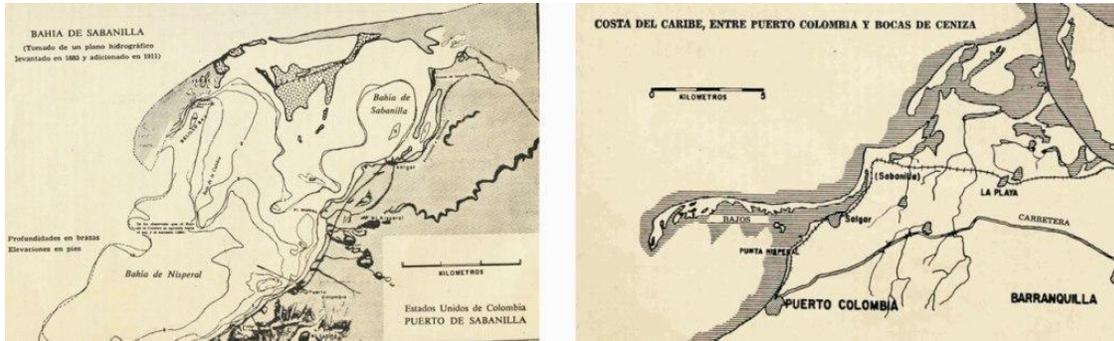
En 1823, el Congreso, aprobó una medida que convirtió a Sabanilla en un puerto libre. Sólo podía recibir el comercio de exportación.

4.1.2. Origen de Sabanilla

Población situada en el extremo oriente de la bahía del mismo nombre, tuvo un desarrollo tardío a pesar de haber prosperado como centro comercial y de haber sido el primer puerto satélite que tuvo Barranquilla para tener acceso directo al mar Caribe. Su puerto habría de desempeñar un importante papel en la historia del país durante el siglo XIX, por ser el que consolidó las relaciones comerciales con el mundo. Es decir, Sabanilla era la puerta al mar que Barranquilla requería.

A partir de esta decisión portuaria, la ciudad se empieza a constituir en el puerto privilegiado de la Costa Atlántica de Colombia, aprovechando su doble condición de puerto fluvial y marítimo. “Sabanilla, como puerto marítimo, hacía parte de una serie de bahías naturales, localizadas al noroeste de Barranquilla, que sirvieron como lugar de desembarco durante toda la Colonia. La comunicación natural, entre ellas y el puerto fluvial en Barranquilla se realizaba, bien a través de los caños, en especial el de La Piña o, también, por trochas de difícil mantenimiento. Tanto los caños, que se secaban en verano, como los caminos, que eran intransitables en invierno, constituyeron el primer escollo a superar para el logro de la primacía portuaria” (Caballero 2000:59).

Pero como en el pasado, el problema mayor para el comercio era el transporte, y las dificultades de navegación en Bocas de Ceniza hacían necesario que los barcos utilizaran el puerto de Sabanilla en vez de dirigirse directamente a Barranquilla, a pesar de que la comunicación entre estos dos lugares interdependientes era casi tan difícil como el paso por Bocas de Ceniza, muchos visitantes extranjeros, dejaron descripciones acerca de estas poblaciones por donde pasaban en sus viajes; valdría la pena, hacerse una idea de cuál era la apariencia de esta población satélite sobre el mar. En 1852, Sabanilla era una aldea con construcciones de barro y paja que no tenía ni siquiera una plaza central, carecía de iglesia, tenía una escuela, y unas instalaciones aduaneras pintadas de blanco de aspecto muy elegante. La localización de la aduana, inapropiadamente situada sobre una colina, impedía que la mercancía fuese inspeccionada en sus instalaciones.



Mapa 3. Plano antiguo de Sabanilla

En 1855, Eliseo Reclus, describe a la población de Sabanilla de la siguiente manera:

“El pueblecillo de Sabanilla existe únicamente por su proximidad a la embocadura principal del río, con el cual comunica su puerto por los pantanos del delta. No teniendo la barra más de un metro de profundidad, todas las producciones de las provincias ribereñas: el tabaco, la corteza de quina, el café, deben depositarse arriba de la embocadura en los almacenes de Barranquilla, para ser transportados de allí trabajosamente por estrechos canales hasta el puerto de Sabanilla, donde se vuelven a cargar a bordo de embarcaciones que calen menos de cuatro metros de agua”¹⁰.



Fotografía 1. Sabanilla

4.2. ADELANTOS EN LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

A mediados del siglo XIX, las positivas condiciones de la producción nacional y la búsqueda de mercados internacionales para los nuevos productos, produjeron un efectivo impulso sobre las empresas de adecuar el territorio para llevar a cabo tales fines con mayor facilidad. La primera de esas empresas, fue precisamente la de la construcción de una vía entre el puerto marítimo y el puerto fluvial. Esto, se resolvió con la realización de la infraestructura necesaria para conectarla con el mar para el aprovechamiento de sus condiciones geográficas a través de la construcción de una línea de ferrocarril entre Barranquilla y sucesivos puntos sobre el litoral -Ferrocarril de Bolívar -. Al igual que en otros países de América

¹⁰ MC CAUSLAND, Tomas. *“Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824”*. En: Martínez, Antonio y Niebles, Rafael. *“Directorio anuario de Barranquilla”*. Op.cit., pp.:4 – 43.

Latina, en Colombia las primeras vías construidas no lo fueron como parte de un sistema integrado y completo de transporte interno. Sin embargo, el funcionamiento del ferrocarril Sabanilla - Barranquilla a partir de 1871, primera vía férrea inaugurada en lo que hoy es Colombia contribuye a la vinculación del país al mercado exterior.

A pesar de las dificultades de comunicación, Barranquilla y Sabanilla comenzaron a progresar. La construcción del ferrocarril hasta Salgar como vía alterna al Canal y a Bocas de Ceniza, se inició en 1869 - conocido como Ferrocarril de Bolívar -, y su inauguración se efectuó el 1 de enero de 1871. Este factor aportó al ascenso de la ciudad porque le generó un dinamismo comercial entre el puerto fluvial y marítimo, y aumentó su atractivo para los negociantes del resto del país y del exterior al convertirse, de esta manera, en un centro comercial y un puerto importante para el comercio exterior colombiano. El primer tramo construido comunicaba al puerto fluvial con el marítimo, que a la sazón era Sabanilla. Entre tanto, la línea ferroviaria se extendía sucesivamente buscando un lugar más adecuado para la llegada de las naves transoceánicas. Sabanilla se abandonó por Salgar, y lego éste por Puerto Colombia, que duró hasta la tercera década del siglo XX, cuando el puerto es trasladado a Barranquilla.

En 1872, se facilitó el traslado de las instalaciones aduaneras a Salgar, donde también había problemas por la poca profundidad de la bahía y porque los navíos tenían que anclar a 6 o 7 kilómetros de distancia de la costa y despachar sus cargamentos y pasajeros al puerto, donde llegaba la vía férrea, por medio de remolcadores y planchones. Era un sistema de acarreo costoso y se hacía palpable la necesidad de extender el ferrocarril hasta un sitio donde la bahía tuviese mayor profundidad. Se hicieron muchos estudios, pero sólo hasta la década de 1880, uno de éstos fue aceptado. La conexión férrea entre la bahía y el puerto fluvial de Barranquilla constituía un gran aliciente al comercio. Entre 1878 y 1879, se trasladaron las instalaciones de la aduana a Barranquilla, donde podrían atender en mejor forma el comercio que llegaba por ferrocarril o por la vía fluvial.

En 1882, se hablaba de la posibilidad de prolongar la línea férrea hasta un punto de la bahía de Sabanilla que tuviese mayor profundidad. Antes de escoger una solución definitiva a este inconveniente, irrumpió la guerra civil en la región costanera. En dos ocasiones en 1885, los ejércitos revolucionarios ocuparon a Barranquilla para volver luego a perderla. El cierre oficial - durante casi todo el año -, de los puertos de Barranquilla y Sabanilla sólo logró detener momentáneamente la actividad comercial de aquellos puertos.

Es así como, en 1887, una empresa inglesa, la "Barranquilla Railway and Pier Company" adquiere la línea férrea entre Barranquilla y Salgar, y logra prolongarla durante el siguiente año hasta un nuevo puerto sobre la bahía de Sabanilla, Puerto Colombia. En 1893, queda terminado un muelle metálico de 1.200 metros, que permitiría abandonar el anticuado sistema de remolcadores y planchones y facilitaría a los barcos de gran calado descargar directamente en la vía férrea. A

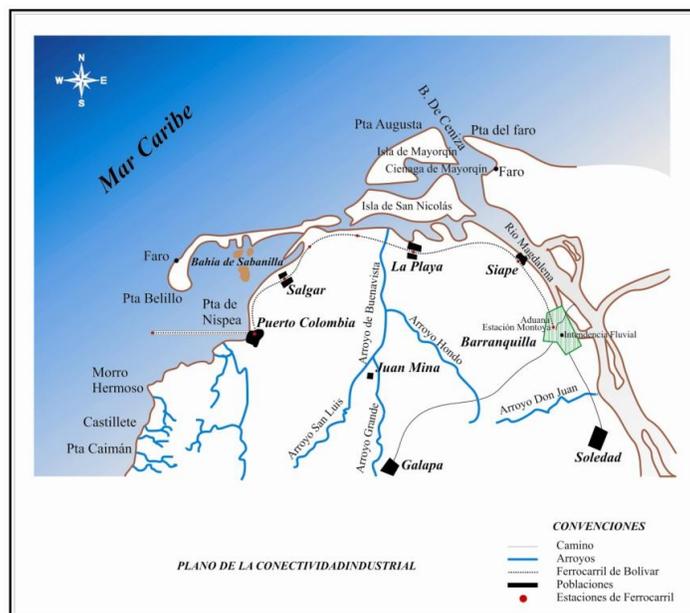
partir de este momento, por la conexión del puerto fluvial con el puerto marítimo a través del ferrocarril, el comercio por Barranquilla aumentó en forma impresionante, mientras que las cifras de la población parecen indicar un crecimiento demográfico bastante notorio y, por ende, un desarrollo en todo el sentido de la palabra, teniendo una marcada incidencia en la conformación de la estructura urbana y arquitectónica de la ciudad.

Puerto Colombia, considerado como el primer puerto de gran importancia para el país por el desempeño en la economía de Barranquilla. Asentamiento que enriqueció y transformó la ciudad por permitir el acceso a revolucionarios inventos y la entrada de inmigrantes extranjeros en las actividades industriales y comerciales de la urbe.

El ferrocarril se extiende primeramente, 21 kilómetros desde Barranquilla, puerto fluvial, hasta Sabanilla, puerto marítimo. Luego, de Sabanilla, se pasó a Salgar y finalmente, a Puerto Colombia en el año de 1888, lugar en el que se emprendió la otra obra de gran importancia territorial de Barranquilla: el Muelle marítimo en Puerto Colombia. El efecto del ferrocarril sobre la relevancia regional e internacional de la ciudad, fue inmediato¹¹. Esta segunda etapa del ferrocarril barranquillero, ahora complementada con el muelle fue vital para la economía nacional. Al finalizar el siglo XIX esta vía ferroviaria manejaba prácticamente todo el comercio exterior colombiano y era agente de la corriente de progreso que transformó a Barranquilla de aldea en moderno centro urbano.

La política económica fundamentada en el libre comercio, adoptada por los gobiernos liberales radicales, le brinda ciertas ventajas a Barranquilla, tales fueron la construcción del ferrocarril, la creación de la Aduana de Salgar y su posterior traslado a la ciudad, el impulso de la navegación a vapor moderna y la consolidación como primer puerto exportador-importador del país. Barranquilla se convierte, entonces, por vocación en una ciudad pujante y atractiva para comerciantes, y es así como: el río Magdalena, la localización geográfica sobre la desembocadura del gran río, el puerto fluvial como fondeadero casi obligado para embarcaciones menores ocupadas en el transporte ribereño entre las poblaciones, el ferrocarril de Bolívar y el muelle de Puerto Colombia se convirtieron en los elementos que avivaron comercialmente al lugar.

¹¹ “El Ferrocarril de Bolívar decantó las tendencias que favorecían el ascenso portuario de la ciudad. En 1871 es inaugurado el servicio de los vapores trasatlánticos por el puerto de Sabanilla, que comienza, con escala permanente, con el Lloyd Norte-Germánico y prosigue con la Compañía de Vapores Correo Hamburguesa-Americana, con la West Indian & Pacific Co., la Royal Mail Steamship Packet Co., la Compagnie Générale Transatlantique y las Atlas Line, en los años 1871 y 1872. La Harrison llega por primera vez el 28 de junio de 1875, la trasatlántica de Barcelona, el 21 de enero de 1882 y la Direct S Line, el 19 de marzo de 1871” (Zambrano Pérez 1998:29).



Mapa N° 4. Plano de la conectividad industrial entre el Puerto fluvial en Barranquilla y el puerto marítimo en Puerto Colombia, primeras décadas del siglo XX.

La ubicación de las ciudades depende muchas veces de la función para la que fueron concebidas, que puede estar relacionada con la defensa, el comercio, los recursos, la administración o la religión. El comercio es otra fuerza, más pacífica, que determina la ubicación de las ciudades. Unas buenas comunicaciones y unas buenas conexiones de transporte son cruciales para que florezcan las ciudades comerciales. Por ejemplo, Barranquilla es una ciudad comercial e industrial que desde un principio tuvo esa disposición por su localización geográfica consolidada como puerto fluvial y marítimo con el transcurrir del tiempo, que aunque desde un comienzo no tuviera muy buenas comunicaciones hacia el mar, fue mejorando sus conexiones mediante la ubicación de puertos satélites, que necesitó hasta convertirse en el principal puerto del país para el comercio de exportaciones e importaciones.

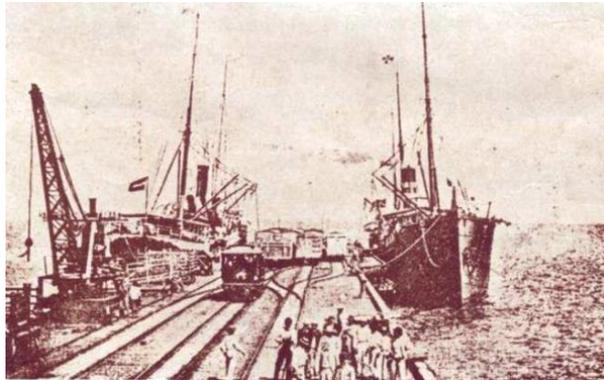
La articulación entre Barranquilla y las ensenadas sobre el litoral fue, para finales del siglo XIX, incluida la definición del puerto natural de óptimas condiciones, una empresa que absorbió toda la atención de la ciudad. Gracias a ese pequeño ferrocarril, Barranquilla superó las barreras geográficas y se convirtió en el primer puerto marítimo y fluvial.

Según Wirt Robinson (EE.UU.), en 1892, en la población de Puerto Colombia no existían comodidades urbanas y la arquitectura del pueblo impresionaba por su simpleza. La describió de la siguiente manera: "... casi todas las casa son de un solo piso, construidas en su mayoría de barro y bambú, cubiertas de argamasa y pintadas de blanco y con techos de enea"¹². Hasta este año, Puerto Colombia fue un caserío. Al tiempo que el puerto tenía auge comercial, en esta población también se generaba un crecimiento urbano. Todo ello aunó fuerzas para que se constituyera en una comunidad de fábrica o pueblo – industrial, pues la empresa que construyó el Ferrocarril, fijó la fuerza de trabajo, en un barrio obrero llamado El Ancla, ubicando a sus empleados

¹² POSADA CARBO, Eduardo. 1987. "Una invitación a la historia de Barranquilla". Fondo Editorial CEREC. Bogotá. Editorial Presencia. Pp.. 124.

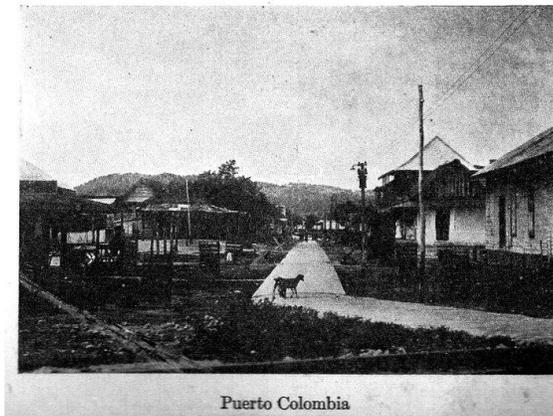
en viviendas y creando una infraestructura de servicios junto con los elementos necesarios para la vida humana.

Para 1896, en Puerto Colombia existían 7 casas regulares, propiedad de la Compañía que construyó el Ferrocarril, las cuales se arrendaban a las familias que salían a tomar baños de mar, y los locales apropiados para las oficinas de la empresa allí establecidas.



Fotografía N° 2.

Muelle de Puerto Colombia finales del siglo XIX.



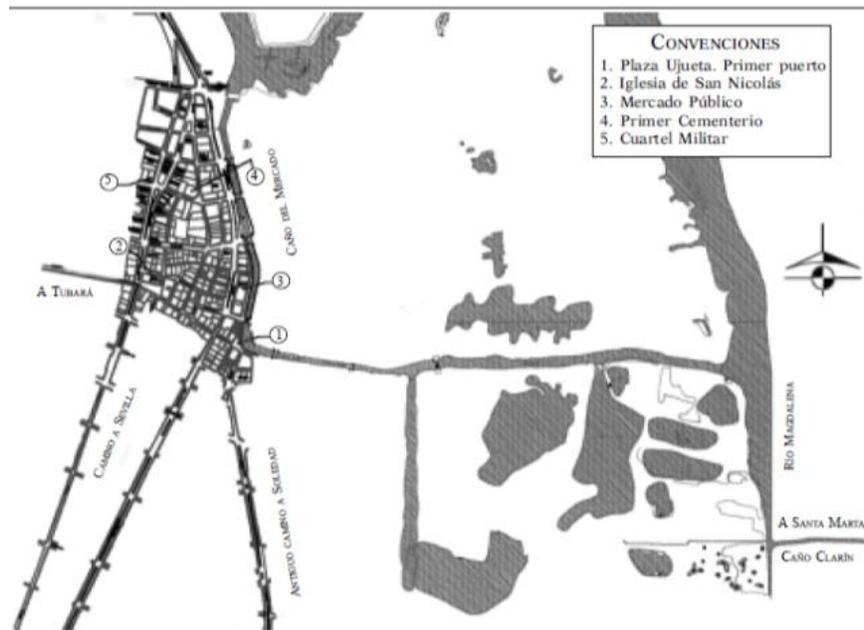
Fotografía N° 3.

Muelle de Puerto Colombia finales del siglo XX.

4.3. DESARROLLO URBANO

A partir de la construcción del ferrocarril, la ciudad comienza un proceso de transformación no solo económica y social, sino también en la infraestructura de servicios, en la expansión urbana y en las manifestaciones culturales, que significaron una ruptura con la situación existente antes de 1871. Los procesos de urbanización y de innovación cultural son elementos que están relacionados con el desarrollo del comercio y una mayor interacción cultural. Es decir, las ciudades pueden ser imaginadas como agrupamientos de personas, bienes e ideas cuya existencia y dinamismo están en su movimiento e intercambio. Esta ciudad le debe mucho a los puertos porque a través de ellos fue como se pudo desarrollar como tal, convirtiéndose en ciudad - puerto.

El crecimiento económico y poblacional del territorio de Barranquilla, se presenta como doblemente anómalo ya que su crecimiento no se soportó en la explotación agropecuaria como en otras regiones durante el siglo XIX, sino, fundamentalmente, en la actividad comercial, financiera y productiva (Caballero, 2000).



Plano N° 1. Plano de Barranquilla para el año de 1777. Fuente: Aproximación realizada por el autor sobre la base de censo de 1977.



Plano N°2. Plano de la ciudad de Barranquilla en 1897.

El trazado de las ciudades es algo más que un mero ejercicio de ordenación geométrica, pues también refleja los valores de los grupos y de las personas cuyo poder les permite decidir sobre el paisaje urbano. En una urbe donde el puerto es el eje del desarrollo urbano y arquitectónico, como es el caso de Barranquilla, la ciudad llega a tener un ser histórico que repercute, a su vez, en el actuar social del hombre. Singularmente, el puerto llega ser el marco en el cual la historia se desarrolla; el escenario, si no exclusivo, es por lo menos fundamental de la presencia activa de los hombres y posiblemente su obra máxima. A medida que aumentan las poblaciones también lo hacen sus necesidades, generando unas formaciones sociales y políticas – económicas características de los espacios urbanos antiguos. Del mismo modo que la ubicación de una ciudad refleja la función del primer asentamiento, el trazado de sus calles, su patrón de uso del suelo y su estilo arquitectónico son resultado de la interacción de distintos factores, entre ellos su propia ubicación, su historia y su función.

El intercambio comercial con el mercado mundial a finales del siglo XIX, del cual Barranquilla sirvió como pivote para todo el país, atrajo a inmigrantes de varias partes del mundo y fue la razón para que se convirtiera en la ciudad colombiana que experimentaba los más notorios índices de crecimiento en aspectos económicos y demográficos.

Particularmente, en la ciudad de Barranquilla, al igual que en otras ciudades – puertos, se dio un proceso de asentamiento urbano teniendo como eje de ese desarrollo, al mismo puerto; este conglomerado urbano creció con respecto a la actividad comercial que en el territorio en mención se producía.

Según Solano De Las Aguas, el puerto *era algo más que un sitio geográfico destinado para el arribo de embarcaciones y depósito de mercaderías; era eso y toda la ciudad, la que durante mucho tiempo fue un simple aditamento. Como sitio geográfico era el punto al que confluía todo el comercio interior y exterior y el mercado diario, dada su condición de lugar de atraque de grandes naves y pequeñas embarcaciones. Durante mucho tiempo mercado y puerto constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural. Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales, obligatoriamente aparecían como sus prolongaciones.*

Su vocación como centro de producción, transformación y redistribución de productos permitió que en su espacio urbano se construyeran elementos arquitectónicos especializados y asociados a la actividad industrial y comercial,

como lo fue el Ferrocarril de Bolívar, tramo que unió al puerto fluvial con el marítimo de Barranquilla. A partir de su construcción la ciudad comenzó un proceso de transformación no solo económica y social, sino también en la infraestructura de servicios, en la expansión urbana y en las manifestaciones culturales, que significaron una ruptura con la situación existente antes del último cuarto del siglo XIX.

Barranquilla, dentro del ámbito colombiano fue un evento urbano que a partir de 1905, pase a ser la cuarta ciudad del país de acuerdo con los indicadores contemporáneos de desarrollo; se convirtió en fuente de recursos en medio de contiendas políticas, al operar como escala comercial obligada para las importaciones y exportaciones en todo momento; que haya promovido y dado paso al interior del país, las innovaciones modernizadoras y modernistas de la cultura occidental, en especial, con su aplicación a las transformaciones de su territorio geográfico – puerto fluvial, vía férrea, muelle marítimo.



Plano N° 3. Barranquilla en 1905. Entonces Barranquilla llegaba al sur hasta el Callejón El Porvenir, al norte hasta El Topacio, al occidente hasta la Calle de La Manga de Oro, más tarde bautizada con el nombre de Callejón de Cisneros.

Al mismo tiempo, el crecimiento de la ciudad de Barranquilla; de 18 calles, 13 carreras y 2.176 viviendas que tenía en 1872, veinticuatro años después, en 1896, el perímetro urbano se había expandido a 30 calles y 24 carreras con un total de 4.120 casas. El crecimiento habitacional era del 43.3% en el que se daba un incremento significativo de las casas de mampostería, explicado por encontrarse en pleno poblamiento el barrio de "Las Quintas". Así mismo, la actividad constructora aumentaba, como lo indicaban las varias caleras, ladrilleras, carpinterías, herrerías y fundiciones que funcionaban en la ciudad. Entre 1875 y 1905 la población de Barranquilla pasa de 16.549 a 40.115 habitantes. Este crecimiento se debe en buena parte a los flujos migratorios los cuales eran

atraídos por las posibilidades que ofrecía esta ciudad. De esta manera se favorece la formación de un mercado de mano de obra para el desarrollo industrial.



Imagen N°1. Un calle de Barranquilla en el siglo XIX.

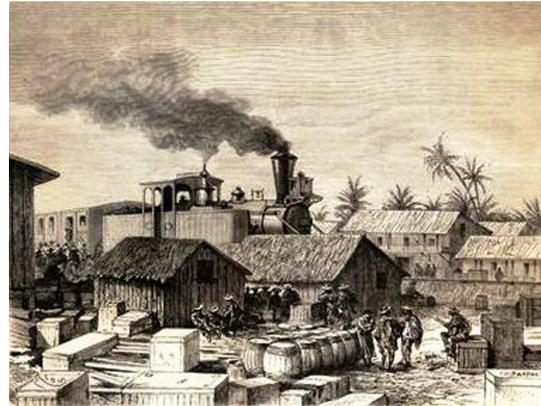


Imagen N°2.

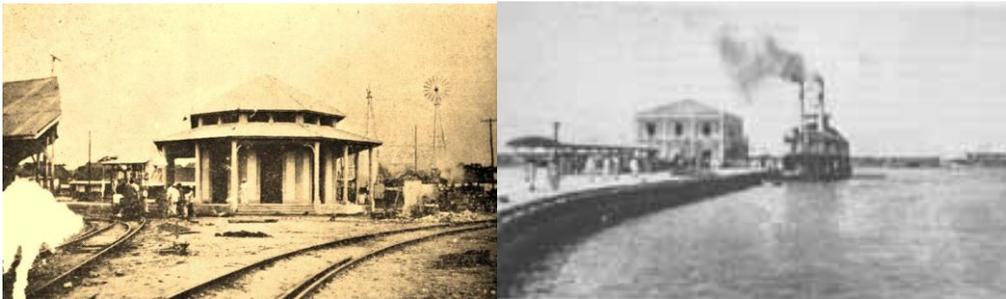
Panorama de la Barranquilla con la introducción del Ferrocarril

Paralelamente la ciudad se modernizaba. La fundación de la Compañía del Acueducto, en 1877 permitió instalar un nuevo servicio de agua que dejaba atrás el antiguo reparto a lomo de burro. Una compañía anónima con un capital de cincuenta mil pesos oro se encargaba del alumbrado eléctrico de la ciudad. A la vuelta del siglo, en 1904, el empresario Juan de Medina y Suárez es favorecido por el Concejo con un contrato provisional por dos años para establecer plantas eléctricas y llevar a cabo el alumbrado eléctrico del parque Bolívar, atrio y parque de San Nicolás, y Camellón Abello.⁶ Otra Compañía organizada por Francisco J. Cisneros explotó el tranvía a través de dos líneas integradas por seis carros para doce pasajeros cada uno, "tirados por cuarenta y dos magníficas mulas". La compañía telegráfica de las Antillas y Chicago, instala 300 aparatos telefónicos entre 1884 y 1897, y extiende en 1891 el servicio al vecino distrito de Soledad. Esta acción puede ser concebida como el inicio de una articulación con el resto de su provincia y un estímulo a los centros urbanos intermedios."

4.3.1. La arquitectura y el desarrollo industrial

La arquitectura en la ciudad de Barranquilla se manifestó con la apertura de los puertos al comercio exterior, plasmada en una nueva manera de construir el espacio y de hacer arquitectura, condensada con los años en una ciudad industrial como lo ha sido ésta. Con el advenimiento de la industrialización en el país, hubo cambios en la morfología, función y escala del centro urbano de la ciudad, incidiendo en los patrones de asentamiento y evolución radical hacia la urbe en estructuras sociales y económicas. Todo ello, inducido por la concentración de mano de obra y energía, materias primas, comunicaciones y transportes, y una explosión demográfica como resultado de las inmigraciones del campo a la ciudad.

Durante el auge comercial e industrial de la ciudad, entre la inauguración del Ferrocarril de Bolívar (1871) y la finalización de las obras del Muelle de Puerto Colombia (1922), que son intervenciones territoriales de gran envergadura de Barranquilla, hay que resaltar las obras arquitectónicas y urbanísticas relacionadas a esta actividad portuaria, industrial y comercial. En primer lugar, está la fundación del poblado denominado Puerto Colombia y, en segundo lugar, la construcción de edificación para estación del tren en Puerto Colombia y en Barranquilla. Este corredor vial requirió más adelante, durante las tres primeras décadas del siglo XX, la construcción del edificio para Intendencia Fluvial y el de la Aduana de Barranquilla, que son también muestras representativas del sentido territorial como recursos culturales asociados a la actividad industrial y comercial.



Fotografía N° 4. Estación de Ferrocarril de Puerto Colombia. Fuente: Archivo del Museo Romántico de Barranquilla.

Fotografía N° 5. Antigua Intendencia Fluvial de Barranquilla. Fuente: Barranquilla Gráfica, Enrique Rash Isla (Ed.), (1940).

También fue importante durante este período la fundación de centros manufactureros dedicados a la producción de artículos de gran demanda en el mercado regional y con pocas posibilidades de competencia por parte de las mercaderías extranjeras. El surgimiento de estos establecimientos, que combinaban características artesanales con las instalaciones modernas, fue común a varias ciudades del país. Paralelo al desarrollo de la actividad del puerto tanto marítimo en Puerto Colombia como fluvial en Barranquilla, en el territorio más inmediato a esta y sobre el borde occidental del río Magdalena y a orillas de los caños del río en el centro de la ciudad, se establecieron un gran número de instalaciones productivas en su diferente clase las cuales son objeto de estudio en un capítulo aparte.

Es importante decir, que este tipo de establecimientos por lo general, estaba localizado en la margen occidental del río Magdalena, a orillas del caño Arriba (hoy caño de la Ahuyama o de las Compañías), específicamente en La Loma, y cuya localización hoy se conoce como las instalaciones de la Base Naval, Eternit, Cárcel de Varones, Electricadora del Atlántico y la Cárcel Modelo. Esta conclusión, se observa en el plano que se encuentra anexo a continuación, donde se observa la implantación de estos aserraderos y astilleros durante la época correspondiente al último cuarto del siglo XIX.

El emplazamiento de estas instalaciones productivas, el equipamiento relacionado a esta actividad industrial y comercial, los barrios y todo lo relacionado creado a partir de la cultura obrera dentro de la ciudad marcaron una dinámica diferente en cuanto a los aspectos de implantación urbana se refiere dentro del territorio y de impacto en la comunidad que lo habitaba.

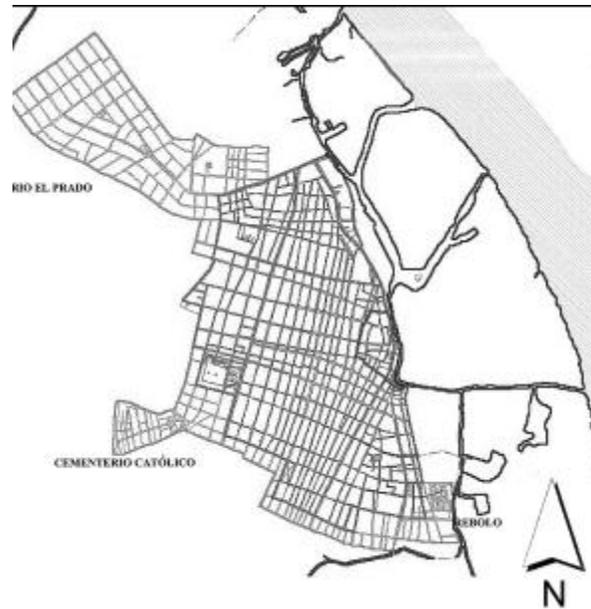
Una descripción de la ciudad, la hace el cronista en 1855:

" Barranquilla, edificada sobre la ribera izquierda de una de las numerosas ramificaciones del río Magdalena, data de ayer, por decirlo así; y sus progresos solamente pueden compararse a los de una ciudad de los Estados Unidos, tan rápidos así han sido. Allí no se ven sino andamios, ladrillos y cal. Sobrepuja ya a Cartagena por el número de mis habitantes, si se tiene en cuenta también la población flotante; además la antigua ciudad de Soledad, situada en la ribera del río a algunos kilómetros más arriba, puede considerarse como un simple barrio de Barranquilla, porque sus habitantes viven únicamente de las diversas industrias que les procura la vecindad de la ciudad naciente, verdadera capital comercial del Estado de Bolívar. Barranquilla proyecta en todas direcciones sus calles tiradas á cordel y cortadas en ángulos rectos, pero formadas la mayor parte de chozas y jardines en que se agrupan los cocoteros y los papayos semejantes a una yerba gigantesca. Las casas de piedra y peristilo se encuentran todas en la vecindad del puesto y en la plaza principal. En cuanto al llano de los alrededores, no presenta nada de pintoresco: el terreno de greda roja, mezclada de venas arenosas, es poco fértil, salvo las depresiones pantanosas."

4.3.2. La transformación del territorio en el siglo XX

La idea que existió desde la Colonia de hacer viable el ingreso directo de embarcaciones por la desembocadura del río Magdalena desde el mar hasta Barranquilla, volvió con la consolidación del puerto fluvial. Durante la construcción del muelle de Puerto Colombia y el Ferrocarril de Bolívar se logró, en varias ocasiones, el ingreso de embarcaciones y buques de gran calado por las Bocas de Ceniza. Durante las décadas de los años veinte y treinta, el esfuerzo de Barranquilla estuvo enfocado hacia el logro de esa obra de modernización que convertiría a la ciudad en puerto marítimo y fluvial simultáneamente y el acceso directo al mar. La construcción de los tajamares en las Bocas de Ceniza fue una obra de ingeniería costosa y compleja.

En la década de los años veinte, a medida que crecía el establecimiento de industrias y la actividad comercial, la provisión de los servicios públicos, la cobertura de los medios de transportes y vías de comunicaciones en el territorio inmediato al perímetro urbano de la ciudad, se adelantó la urbanización del barrio de los fundadores de las industrias denominado Barrio El Prado (que incluyó a Bellavista y Altos del Prado) lo que más tarde estimuló la creación de nuevos barrios. Este fenómeno de ocupación territorial fue el inicio de la expansión urbana como la ciudad planeada, como una unidad urbana vinculada pero independiente del perímetro construido y ya consolidado como se puede observar en el plano.



Plano N° 4. Plano de la ciudad y el Prado

“El crecimiento urbano de Barranquilla hasta antes de El Prado fue regular en anillos sucesivos e inmediatos a las áreas previamente urbanizadas. El Prado, por su parte, constituyó una implantación autónoma sobre un territorio próximo pero aislado del núcleo urbano existente, con base en un proceso de planificación integral.”(Caballero 2000: 62).



Fotografía N°6. Vista de la urbanización El Prado comienzo década de los treinta

La obra de los tajamares de Bocas de Ceniza, implicó la adecuación simultánea de un puerto fluvial de grandes dimensiones por el tráfico de embarcaciones y el flujo de la economía. El Puerto de Barranquilla se construyó en el inmediato entorno de la ciudad en los terrenos ribereños del sur del centro tradicional de la misma. Estas obras de adecuación territorial, incidieron en otros sectores ocupados por ciénagas y caños en el mismo borde de Barranquilla, con lo que se amplió el área urbanizada próxima al antiguo centro comercial o puerto fluvial como lo fue el caso de lo que hoy conocemos como Barranquillita o Villanueva. Pero a la vez destruyó los flujos naturales de los caños con las inundaciones de rigor en Barranquilla y el efecto marítimo de desaparición de playas e islotes.



Fotografías N° 7 y 8. (Izquierda) Vista de Bocas de Ceniza comienzo década de los treinta. (Derecha) Tajamares en Bocas de Ceniza.

En los años cuarenta del siglo XX, con la apertura de Bocas de Ceniza y concluidas las obras de acondicionamiento del Nuevo Puerto Fluvial, se consolida el primer puerto fluvial y marítimo del país. Sin embargo, debido a ello, el río, los caños y su dinámica dentro de la ciudad en relación directa con el centro, la utilización del ferrocarril de Bolívar, el equipamiento asociado a esta medio de transporte y el muelle de Puerto Colombia, empiezan su decaimiento vertiginoso en la historia de su concepción y desarrollo, después de tantos años quedando al olvido y al abandono por la inactividad.



Fotografía N° 9. Barranquilla. Fotografía aérea de la Scadta del año 1932. Fuente: Revista Memorias. La Barranquilla visual de las primeras décadas de siglo XX. Año 7, N° 13. Barranquilla, 2010.

CAPITULO II
REVOLUCION INDUSTRIAL Y SU INSERCIÓN EN BARRANQUILLA

5. REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y SU INSERCIÓN EN BARRANQUILLA

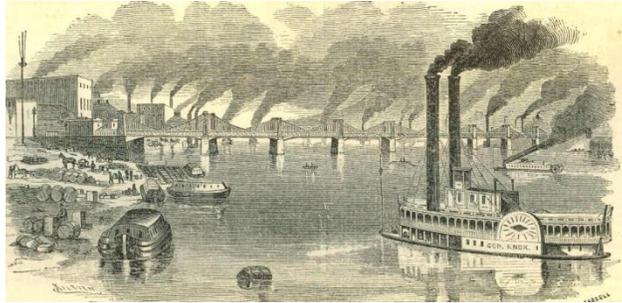
Para tener mayor claridad acerca de la revolución industrial y su inserción en la ciudad de Barranquilla, es pertinente aclarar que la industria debe ser entendida como un conjunto de procesos y actividades cuya finalidad es la de transformar materias primas en productos elaborados de forma masiva.

Esta a su vez, ha tenido en la historia de su evolución diferentes connotaciones de acuerdo a los tipos de instalaciones productivas que contienen procesos de elaboración y fabricación, formas y personal de trabajo, elementos para realizar dichas transformaciones tales como herramientas, maquinarias y equipos y la magnitud de la producción. De allí que nace la siguiente secuencia o evolución en la historia, que de acuerdo al tipo de instalación productiva y a las características anteriormente expuestas, se clasifican en: taller artesanal, taller manufacturero e industria maquinizada.

El taller artesanal comprende aquel lugar en el cual, el hombre realiza los trabajos en forma manual. Aquí el punto de partida de la producción es el hombre como trabajador que maneja una herramienta que le exige una condición básica: la habilidad como la capacidad de asimilar las enseñanzas del oficio. La característica de este tipo de "industria", es la producción reducida y limitada a pedidos directos de los clientes, sus elementos de trabajo y sus procedimientos de elaboración, no ofrecen mayores variaciones y el individualismo o trabajo aislado es su nota esencial.

El Taller Manufacturero se refiere al sitio o lugar donde se concentraban artesanos de la misma especialidad a realizar algún trabajo, que surgió a mediados del siglo XVI, durante segunda fase del desarrollo del capitalismo en la Industria, cuyas características eran: la realización del oficio en casa (manufactura simple) y, la agrupación de varios artesanos que ejecutan un proceso de producción para crear un determinado producto (manufactura centralizada).

Las instalaciones modernas o la industria maquinizada es aquella que posee una organización sistemática de máquinas y hombres para la producción de un producto a gran escala. En este tipo de industria, el obrero de oficio es sustituido por el obrero especializado, el hombre debe adaptarse a la máquina para realizar sus labores, y la fuerza muscular es reemplazada por la máquina, simplificando de esta manera el trabajo de la producción y utilizando a la máquina como medio de incrementar la producción industrial rápidamente y a bajo costo.



Fotografía N° 10. Puente sobre el río Monongahela, Pittsburg

La industria como tal surgió en uno de los procesos históricos más relevantes de la historia de la humanidad: la revolución industrial, en el último cuarto del siglo XVIII. Aparecieron las fábricas, cuya producción se caracterizaba por tres elementos:

- El uso de máquinas, que consumen gran cantidad de energía. Las industrias poco tecnificadas, como por ejemplo la textil y la del cuero, siguen empleando métodos de producción casi artesanales y mucha mano de obra.
- La especialización de la mano de obra. Se implanta la división del trabajo, que se reparte en tareas pequeñas, y cada trabajador se especializa en una, por lo que no realiza el producto completo.
- La inversión de gran cantidad de capital para sufragar los salarios, los costes de mantenimiento y las inversiones en investigación.

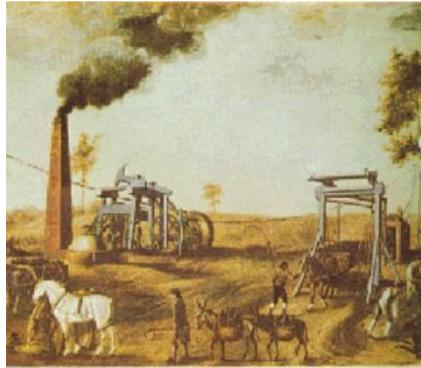
Para finales del siglo XVIII, cuando el proceso de transformación de los recursos naturales sufre un cambio radical, aparece lo que se denomina la *Revolución Industrial*, proceso de cambios ocurridos, particularmente, en Gran Bretaña alrededor de 1780. Inglaterra fue el punto de partida porque era un país que poseía ricos depósitos de carbón y de hierro y que podía obtener enormes cantidades de materias primas procedentes de muchas de sus colonias dispersadas en el mundo. Esta nación, en el siglo XVIII se convirtió en la potencia mercantil e industrial más importante del mundo. Sus posesiones se extendían por todo el globo por lo que las flotas inglesas recorrían todos los mares y sus comerciantes traficaban en todas las latitudes. Todos estos cambios transformaron profundamente la economía agrícola y comercial, en una economía industrializada, gracias a la aplicación de nuevas máquinas en la producción de bienes, en los medios de transporte y en los medios de comunicación, acompañado, todo ello, de importantes cambios en la agricultura y la demografía, y transformaciones políticas (liberalismo) y sociales (movimiento obrero y hegemonía de la burguesía).

5.1. Causas de la Revolución industrial

Basada en la definición de La Revolución industrial que se hace en la página web: www.historiacultural.com/.../segunda-revolucion-industrial.html, este proceso, tuvo sus causas en los siguientes aspectos:

5.1.1. Revolución tecnológica

La aparición de la máquina a vapor se ha considerado como el inicio de la Revolución Industrial. La utilización de esta fuente de energía realmente transformó el sistema de trabajo imperante en el siglo XVIII. Gracias a la máquina de vapor inventada por Watt aplicada en la minería y las industrias textil y siderúrgica, las industrias textiles, experimentaron mejoras en el proceso de hilado con la implementación de la Water Frame (1769) y del tejido con la lanzadera volante (1733) y el telar automático en 1784. El uso de maquinaria, la especialización del trabajo, trajo consigo más producción y menos precio en los productos y las materias primas.



Fotografía N°11. Una ciudad a inicios de la revolución industrial.

Pero, a partir de 1860, se observa un nuevo avance en la evolución de la ciencia y la tecnología, producido por el desarrollo de las ciencias de la naturaleza. A este periodo se le conoce con el nombre de Nueva Revolución Industrial o Segunda Revolución Industrial, caracterizado por la aplicación de la tecnología a todos los aspectos de la existencia humana. La Segunda Revolución fue precedida por tres acontecimientos de enorme trascendencia: el proceso Bessemer para producir acero, inventado en 1856; el perfeccionamiento de la dínamo, más o menos en 1873, y la invención del motor de combustión interna, en 1876.

Este período se caracterizó por las siguientes etapas:

5.1.1.1. El acero reemplazo al hierro

Los métodos para fabricar el acero se conocen desde hace siglos, pero las técnicas eran muy lentas y llenas de dificultades por lo que el producto resultaba caro. Henry Bessemer, en 1856, inventó un procedimiento para producir acero: descubrió que si entraba un poco de aire a un alto horno con hierro candente, se eliminaba hasta el último vestigio de carbón y el hierro se transformaba en acero.

Con este descubrimiento, a partir de 1878 se pudo explotar una vasta escala de hierro de las minas de Inglaterra, Lorena, Bélgica y los Estados Unidos.

5.1.1.2. La electricidad y el transporte a petróleo

La electricidad fue el primer cambio revolucionario que comenzó a competir con el vapor a fines del siglo XIX, al inventarse la dínamo, máquina que permitió transformar el movimiento mecánico en corriente eléctrica, y ésta en movimiento. Así surgieron, en 1879, el tranvía eléctrico y en 1895 la locomotora eléctrica. El uso de la electricidad revolucionó los medios de transporte; también los de comunicación gracias al telégrafo y al teléfono (en la fotografía, uno de los primeros modelos). En 1879, Thomas Alva Edison desarrolló el más revolucionario de todos los inventos, la ampolleta eléctrica, que rápidamente desplazó a las demás fuentes de luz. Otro de las grandes creaciones fue la aparición del cinematógrafo.

El segundo cambio revolucionario consistió en la utilización de los derivados del petróleo. En un comienzo, éste era considerado una curiosidad. Conocido con el nombre de aceite de la India o aceite de Séneca, se vendía en Estados Unidos por sus propiedades medicinales. Era muy escaso hasta que, en 1859, Edwin Drake perforó el primer pozo cerca de Titusville, en Pennsylvania, solucionando el problema del abastecimiento.

En 1876, Nikolaus Otto inventó el primer motor de combustión interna, punto de partida de la era motorizada. Años después se sustituyó el gas natural por la gasolina y Karl Benz equipó los motores de combustión interna con una chispa eléctrica que encendía el combustible. Siguiendo con estas invenciones, Rudolf Diesel creó el motor a petróleo, que se aplicó en las locomotoras y en el transporte marítimo y terrestre.

5.1.1.3. Producción en serie

Todo este adelanto tecnológico provocó una serie de cambios en la industria y trajo aparejado el trabajo especializado. La maquinaria automática estimuló la producción en serie y el volumen de mercaderías industrializadas se multiplicó con el uso de la banda transportadora.

La producción en serie hizo posible que se fabricara un número indefinido de ejemplares de un mismo artículo en forma ininterrumpida, y que la producción se regulara no de acuerdo con la demanda, sino a lo que era capaz de hacer la máquina automática. A la vez, la fabricación en masa exigió de los obreros un trabajo especializado, en que el individuo se dedica todo el día a una tarea simple, y monótona, que lo automatiza y convierte en un servidor de la maquinaria.

5.1.1.4. La ciencia al servicio de la industria

La invención de estas intrincadas maquinarias no sólo trajo cambios en los métodos de producción, sino que hizo que los sabios y laboratorios de las grandes universidades prestaran su colaboración a la industria. Los más importantes descubrimientos salieron de los centros científicos y se pusieron a disposición de

la industria. En 1856, William Henry Perkin fabricó la primera anilina que marcó el comienzo de la era de la química sintética. De esta tintura se derivan la aspirina, sacarina y el ácido fénico. Con el correr de los años se idearon nuevos procedimientos para obtener papel de pulpa de madera, y para producir seda artificial con las fibras de madera.

5.1.2. Revolución agraria

Debido a que los cercamientos y las mejoras técnicas como la introducción de maquinaria y los nuevos sistemas de rotación (sistema Norfolk) provocan un aumento de producción, lo que permite alimentar una población en aumento que vive en ciudades y trabaja en la industria, y al tiempo, que permite acumular capitales para invertir en la industria.



Imagen Nº 3. Mujer hilando.

5.1.3. Revolución de los medios de transportes

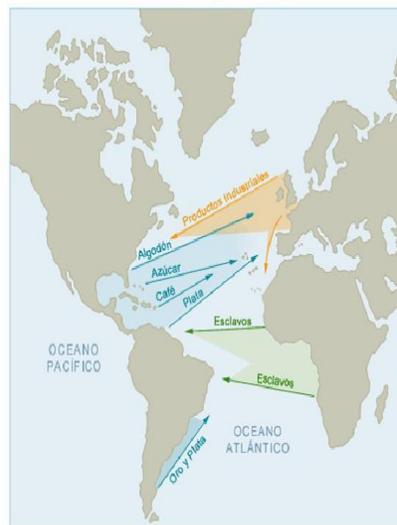
Al comenzar el siglo XIX, tanto Inglaterra como Francia y Estados Unidos comenzaron a tener un acelerado desarrollo en su industria manufacturera y el aprovechamiento de esta nueva energía con la máquina a vapor pronto convierte al ferrocarril y al barco de vapor en transportes rápidos y baratos lo que posibilita el desarrollo del comercio interior y exterior; y, además favorece, los desplazamientos masivos de personas del campo a la ciudad o emigración ultramarina. Lo más importante de la II Revolución Industrial fue, sin duda, el vuelco que experimentaron los transportes y las comunicaciones. A partir de 1860 se ve un auge en la construcción de los ferrocarriles. Los nuevos avances, como el freno automático, la instalación de coches dormitorios y comedores y la señalización automática, contribuyeron a que el ferrocarril llegara a ser el primer y más importante medio de transporte. Con anterioridad a 1860, las locomotoras no desplegaban gran velocidad, por lo que el recorrido de largas distancias era tedioso y cansador. Sin embargo, con la utilización de las locomotoras Diesel, la velocidad llegó a más de 100 kilómetros por hora y el desplazamiento de una ciudad a otra o de un país a otro se convirtió en períodos de atractivo descanso.



Imagen N°4. El ferrocarril como parte de la revolución del transporte y las comunicaciones.

Se da cuando se supera el ciclo demográfico antiguo mediante la transición demográfica definida por la bajada de la mortalidad que provoca el crecimiento demográfico que lleva a la emigración del campo a la ciudad o a la emigración ultramarina de europeos al resto del mundo por razones de tipo político y comercial.

Comercio Atlántico en los siglos XVII y XVIII



Plano N° 5. Plano de comercio entre América y el resto del mundo a siglos XVIII y XIX.

Esta revolución industrial generó una serie de consecuencias tales como: Capitalismo a través del liberalismo económico, una nueva estructura social y una nueva estructura urbana.

Junto con la aparición de la cadena de inventos mencionados, en el último tercio del siglo XIX surge un nuevo periodo, catalogado como capitalismo financiero. Este tuvo sus comienzos en Estados Unidos y luego se extendió a Inglaterra,

Francia y Alemania. Las grandes empresas industriales y comerciales representan la etapa financiera de la evolución del capitalismo contemporáneo, el cual se adaptó, así a las nuevas condiciones que aparecían a medida que el progreso tecnológico avanzaba a un ritmo cada vez mayor.

Se apreciaron cambios en la agricultura, con el uso de los abonos y el empleo de la maquinaria especializada para el cultivo de la tierra. Por sus elevados costos, éstos obligaron a los agricultores a recurrir al crédito bancario. Los propietarios medianos y pequeños debieron formar cooperativas para poder comprar los elementos necesarios para el cultivo y para vender los productos de la tierra.

El comercio también aprovechó los cambios en los medios de transporte, los que distribuían en gran escala la producción industrial y agrícola. Se formaron los grandes almacenes, que ofrecían al público una enorme variedad de mercaderías. La propaganda se encargó de fomentar el consumo masivo de los diferentes productos. Las relaciones comerciales se extendieron por todos los países y continentes y el mundo se convirtió en un gran mercado. Los países europeos abolieron las aduanas proteccionistas y se estableció el libre comercio, el que se practicó durante 20 años hasta que, a fines del siglo XIX, una crisis económica provocada por la baja del precio del trigo, obligó a los países continentales europeos a restablecer el proteccionismo aduanero. Sólo Gran Bretaña se mantuvo ajena a esta medida y fiel a su tradición librecambista.

5.2. ARQUITECTURA INDUSTRIAL EN OCCIDENTE

La forma y los preceptos arquitectónicos surgen a raíz de la Revolución Industrial, la cual cambió el contexto tecnológico y social de la construcción generando nuevas aproximaciones a la arquitectura hasta tal punto que los preceptos antiguos de la composición arquitectónica perdieron su validez.

Los avances tecnológicos, el incremento de la capacidad productiva y la invención de nuevos procesos industriales trajeron consigo la creación de nuevos materiales de construcción, como el hierro colado, el acero laminado o el vidrio plano en grandes dimensiones, y con ellos la posibilidad de construir nuevas composiciones hasta entonces ni siquiera soñadas.

La arquitectura industrial es, entonces, una rama del arte de la construcción que reúne edificios construidos o adaptados a la producción industrial dentro de las actividades: textil, química, metalúrgica, alimenticia, agrícola, papelera, tabacalera, naval, entre muchas otras; así, como lo relacionado a la extracción de materias primas. No solamente edificios de uso genuinamente industrial, sino también la arquitectura de aquellos edificios que son concebidos con unos modelos de pensamiento y praxis derivados de los paradigmas de la era mecánica que apoyan la labor industrial, el equipamiento del desarrollo industrial. Estos modelos están relacionados con la aparición en el mercado de nuevos materiales preparados por

la propia industria como el hierro, acero, o el hormigón armado; y, con la aparición de nuevas tipologías arquitectónicas que surgieron como resultado de las nuevas necesidades de la sociedad industrial.

Dentro de los espacios y edificaciones correspondientes a esta arquitectura, se podrían considerar los siguientes: mercados, mataderos, estaciones, equipamiento técnico puesto al servicio de las colectividades y obra pública, tales como: puentes, canales, ferrocarriles, puertos, comunicaciones, conducción de agua potable, suministro de electricidad y gas. Así mismo, los inmuebles de habitación obrera, fundamentalmente, su estudio sociológico y urbanístico¹³.

Los parámetros de esta arquitectura industrial, los conforman ciertas características formales, funcionales, de expresión y significado, que sin lugar a dudas, la proveen de un lenguaje arquitectónico nuevo. Entre estas características puedo señalar las siguientes:

- Racionalidad, sinceridad y transparencia. Donde se puedan leer los procesos de los elementos constitutivos, relaciones de causa - efecto como: la actividad racional, mecanicista y causal; y, donde el material debía mostrarse en su estricta calidad con sus propias características.
- Funcionalidad. Este parámetro está ligado con criterios de técnicas, economía, producción, orden, tiempo y organización del trabajo. Con respecto a este punto, existen diferentes tipos edilicios que responden a las nuevas necesidades de la industria y de la sociedad; y que surgen de las distintas clases de fábricas, según su sector productivo, tales como: desmotadoras de algodón, aserríos, talleres y astilleros, compañías navieras, fábricas de jabones, fábricas de elaboración de mosaicos, mármoles y ladrillos, curtiembres, fábricas de hielo, fábricas de confecciones, de calzado, fábricas de tejidos, casa comerciales, estaciones de tranvía y ferrocarril, puertos, grandes mercados y galerías comerciales. Aquí la forma y el volumen de la construcción están al servicio de la función que el edificio debe asumir, de la maquinaria que debe acoger y de la organización de la producción que se tenga que establecer¹⁴.

El material idóneo para la nueva arquitectura prefabricada fue el hierro. También se inició la producción masiva de ladrillos, madera y otros elementos como: laminación de raíles, vigas laminadas de hierro con perfil en forma de I utilizadas en la construcción de forjados. Estas condiciones generaron una arquitectura de ensamblaje que comprende las actividades de ensamblaje, selección, economía y reutilización; más que todo utilizada en la construcción de fábricas.

¹³ AGUILAR CIVERA, Inmaculada. 1.998. *“Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes”*. Colección Arqueología industrial. Talleres Gráficos Ripoll, S.A. Paterna, Valencia. Pp.: 297.

¹⁴ AGUILAR CIVERA, Inmaculada. 1.998. *“Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes”*. Colección Arqueología industrial. Talleres Gráficos Ripoll, S.A. Paterna, Valencia. Pp.: 297.

Además, se utilizó una arquitectura estándar, la cual servirá para abastecer las necesidades de construcción de un barrio obrero, una colonia, una línea férrea y estaciones de ferrocarriles; teniendo su utilización por reducir gastos y tiempo. Al igual que ésta, también se da una arquitectura de empresa, donde el lenguaje o estilo que adopta la misma, crea su identidad propia; es la representada en empresas ferroviarias, bancos, hoteles, empresas de seguros, compañías y almacenes.

En lo referente al espacio arquitectónico de lo genuinamente industrial, hay que contemplar la arquitectura fabril como contenedor o contenido del desarrollo productivo y tecnológico, a través de aspectos como:

- Distintos sistemas de producción para observar las transformaciones técnicas que sufren los edificios fabriles, según sectores industriales.
- Distintas maneras de obtención de energía y junto a ello sus implicaciones en el territorio o la ciudad.
- Nuevos sistemas de construcción y nuevas tecnologías aplicadas a la arquitectura.
- Espacios de trabajo y la relación del trabajador sometido al orden y jerarquía de la fábrica.
- La evolución estética en relación con una ley de mercado cada vez más competitiva. Lenguaje que emerge con lentitud, pero que no está exento de un lenguaje individualizado con su morfología y sintaxis¹⁵.

5.3. LA INDUSTRIA A BARRANQUILLA

5.3.1. Las condiciones de partida

5.3.1.1. Condiciones geográficas

La revolución industrial no sólo se dio en Europa y EEUU, sino que también trascendió a otras culturas si bien en una escala y dimensión menores con respecto a Europa. Una de las ciudades colombianas pioneras y privilegiadas dentro de este proceso fue la ciudad – puerto de Barranquilla que, gracias a su condición geográfica como punto de comunicación le dieron la oportunidad de llegar a ser llamada la “Puerta de Oro” de Colombia hacia el mundo.

5.3.1.2. Condiciones sociológicas

Además, de esas condiciones geográficas, hubo condiciones sociológicas por ser un espacio pluricultural desde sus inicios por ser un sitio de libres donde llegaban

¹⁵ Ibídem.

inmigrantes desde el interior y exterior del país en busca de progreso y aprovechamiento de las condiciones políticas dadas por las bonanzas exportadoras como incentivos por el gobierno para el desarrollo de la economía desde la segunda mitad del siglo XIX.

Al igual que su relación con el mercado, el puerto, los talleres y astilleros que atendían las necesidades del tráfico, y de las embarcaciones y los ferrocarriles constituían una sola entidad espacial, económica, social y cultural, dependiendo de su dimensión e importancia, tanto del volumen de la intensidad del tráfico comercial que concentraban. Así, dada la importancia del puerto de Barranquilla durante todo el período en estudio, él se constituyó en un espacio laboral y de relación con la tecnología moderna de mayores dimensiones que el de Cartagena y Santa Marta, debido a que en nuestro país la navegación fluvial tuvo más importancia en cuanto actividad industrial y comercial que marítima.

5.3.1.3. Condiciones políticas

En la fundación de las instalaciones productivas en Barranquilla, se combinó la iniciativa empresarial y la política económica impulsada oficialmente. En efecto, a partir de 1878 el Estado Soberano de Bolívar comenzó a promulgar leyes que otorgaban derechos exclusivos, privilegios rentísticos y subvenciones a quienes establecieran en su territorio industrias fabriles. Esta política en gran medida fue inspirada por Rafael Núñez, quien había presenciado en Inglaterra el desarrollo fabril estimulado con la aplicación de medidas proteccionistas. En 1880 el gobierno colombiano también emitió una política proteccionista para favorecer el montaje de fábricas o instalaciones productivas.

Esta medida estimula las peticiones de "fuertes capitalistas" del litoral Atlántico para promoverlas; incluso mediante la Ley 40 de 1880 se busca proteger actividades como la zapatería, la fabricación de muebles y la talabartería elevando los derechos de aduana o productos extranjeros similares. Si bien tales políticas tuvieron relativo éxito no sería arriesgado ponerlas a consideración; otro fue el caso de la banca, tratado más adelante. Fueron estos ensayos de política económica, practicados bajo el influjo de Rafael Núñez en ese laboratorio que fue el Estado Soberano de Bolívar y más tarde ejecutados por el movimiento de la Regeneración del cual él mismo sería su principal conductor.

5.3.1.4. Condiciones de transportes

Debido a las necesidades de transporte de la época con las nuevas medidas liberales en la economía; la navegación a vapor comenzó a labrar su auge en el desarrollo de la economía tanto de Barranquilla como del país a causa del volumen del tráfico y comercialización del tabaco, traducida esta condición como una condición de comunicación fluvial. Las primeras compañías tuvieron su base en Santa Marta y Cartagena, pero ambas presentaron problemas en su

comunicación con el río Magdalena; la primera, en su navegación por los caños, y la segunda, por la continua sedimentación del Canal del Dique.

La navegación a vapor y los astilleros que comenzaron a crearse en número cada vez más creciente a partir de 1828, constituyeron el sedimento cultural y tecnológico sobre el cual descansaría el posterior desarrollo industrial de Barranquilla¹⁶.

Estas condiciones propiciaron el desarrollo comercial e industrial de la ciudad – puerto apoyadas, también en las condiciones económicas de Colombia con respecto a las políticas de libre cambio que posibilitaron la utilización sistemática de bienes manufacturados de origen europeo y la exportación de productos tropicales desde Cartagena y Santa Marta por Barranquilla.

Ciertas circunstancias favorables durante el último cuarto del siglo XIX sirvieron para que algunos empresarios con capitales acumulados en las esferas del comercio, la ganadería y el transporte, se decidieran a diversificar sus inversiones en sectores netamente productivos que se podían beneficiar de las materias primas que abundaban en la región, las que en parte representaban un subproducto de sus inversiones esenciales. Tal fue el caso de las instalaciones productivas de tipo manufacturero y artesanal e intentos de industria maquinizada que se crearon en Barranquilla entre 1875 y 1899, los que también se aprovecharon de la imposibilidad que afrontaba la competencia de productos extranjeros de igual índole en razón de los altos costos del transporte y los altos volúmenes de carga que no eran compensados por su comercio en el mercado regional costero en formación.

Se puede decir, que en la última década del siglo XIX, la urbe se componía de negocios pequeños, medianos y grandes que se encontraban dispersos en toda la ciudad. Los diferentes tipos de establecimientos pertenecían a sociedades o individuos de la tierra, de la región, y de otras partes del país o del exterior. Este auge comercial e industrial, generó un crecimiento demográfico y, por ende, un crecimiento en la estructura urbana y cambios en la tipología arquitectónica existente.

La economía colombiana en éste periodo estaba realizando los primeros impulsos industriales, pero debido a que las condiciones internas dadas no permitían establecer colectivos industriales de gran envergadura; estos intentos no se llevaron a cabo de una manera constante. Barranquilla mediante la actividad

¹⁶ Alejandro López, “Barranquilla industrial”, en *Liga de Comercio de Barranquilla*, N° 69, Barranquilla, 1937, p. 3. Empresarios del tránsito de siglo como Francisco J. Palacio, Federico Pérez Rosa, Ricardo Roca, Diego A. de Castro y otros, entraron en relación con la moderna tecnología de la época (motor a vapor) y con sistemas administrativos modernos, laborando en sus años juveniles en calidad de contadores y técnicos de los vapores. Al respecto ver: Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite Empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1993, pp. 21-36, y Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura, 2003, pp. 55-78.

comercial, tanto de importación como de exportación, logró algunas acumulaciones de dinero que le permitió realizar la instalación de 65 establecimientos industriales en los años comprendidos entre 1905 a 1916; lo que permitió deducir un incremento con respecto al periodo anterior.

Una de las características de las industrias en aquella época era el cambio de razón social o las continuas sociedades y disoluciones de las mismas que surgían solo para fortalecer sus capitales. Además, muchas industrias ampliaron su cobertura en cuanto a fabricación de otros productos lo que generó la modificación de sus instalaciones y por ende, su modo de operación. Algunas se creaban solo por un tiempo limitado. Muchos de estos establecimientos fabriles ya tenían trayectoria en la ciudad, en el país y en el exterior; de las cuales llegaron a exponer sus productos en las Exposiciones Comerciales e industriales que se realizaban en distintos sitios y obtenían medallas y diplomas de primera clase.

Un ejemplo de estos casos de modificaciones, lo conforman las instalaciones de la Cía. Alemana, que para 1907 pasaron a formar parte de la Compañía Gieseken, siendo ensanchadas y reacondicionadas. “Constaban de un varadero o dock (107 x 64 metros), un slip (230 x 260 metros) con seis cabrestantes movidos por máquinas de vapor, otro slip (120 x 186 metros), un taller mecánico y de fundición construido en mampostería (123 x 90 metros), una bodega (con su respectivo muelle, 2 edificios y atracadero, de 124 x 30 metros), nueve edificaciones juntas (oficinas, almacenes, bodegas de exportación y muelles con un área construida de 179 x 220 metros) y varias bodegas de importación (189 x 41 metros). En total un área construida de 955.000 m²”¹⁷.

La actividad comercial siguió su ciclo activo en este período, pero luego fue afectada considerablemente por la incidencia de la primera guerra mundial, notándose una apreciable disminución en la fundación de nuevos negocios en los años de 1.916 a 1.920; lo cual es un indicativo de la repercusión del conflicto internacional. Sin embargo, “para comienzos de los años 30’s del siglo XX, el total de establecimientos fundados fue de 285 con un capital total de \$3.503.101. Un hecho resultante es la inversión extranjera que se ubicó en Barranquilla, dedicada a la actividad aseguradora y a la navegación, a la compra y venta de mercancías para exportar e importar; entre estos tenemos Gastón y Company of Colombia y la compañía Galo Colombiana”¹⁸.

¹⁷ ZAMBRANO PEREZ, Milton. (1998). *“El desarrollo del empresariado en Barranquilla: 1880 – 1945”*. Artes Gráficas Industriales. Barranquilla. Pp.: 240.

¹⁸ *Ibíd.*

5.3.2. LA PROTOINDUSTRIA EN BARRANQUILLA

La inserción de Colombia en el sistema internacional, y de Barranquilla como su puerto, ocurrió en el momento en que el proyecto de la modernidad alcanzaba su punto culminante con el desarrollo de la sociedad industrial en Europa y los Estados Unidos. Barranquilla se convirtió, en este contexto, en una ciudad vinculada con la cultura material y espiritual de occidente, compartiendo además, la idea del progreso ampliamente aceptada en ese momento.

La arqueología de los establecimientos fabriles la podemos rastrear a partir de la “Casa de la Sierra” que había fundado en 1832 Juan B. Elbers, la que estaba provista de forjas, fuelles, etc., antecesora del primer astillero construido por la Compañía Unida en 1856. Un navegante que conoció las instalaciones de esta empresa las describió así: “... el edificio en que estuvieron sus oficinas, bodegas de cal y canto como de hierro, ranflas para muelles, fraguas, carpintería, ramadas para facilitar la carga y descarga de los buques, un famoso varadero para ponerlos en seco al armarlos y refaccionarlos y varias planchas y bongos”¹⁹.

Ciertas circunstancias favorables durante el último cuarto del siglo XIX sirvieron para que algunos empresarios con capitales acumulados en las esferas del comercio, la ganadería y el transporte, se decidieran a diversificar sus inversiones en sectores netamente productivos que se podían beneficiar de las materias primas que abundaban en la región, las que en parte representaban un subproducto de sus inversiones esenciales. Tal fue el caso de las instalaciones productivas de tipo manufacturero y artesanal e intentos de industria maquinizada que se crearon en Barranquilla entre 1875 y 1899, los que también se aprovecharon de la imposibilidad que afrontaba la competencia de productos extranjeros de igual índole en razón de los altos costos del transporte y los altos volúmenes de carga que no eran compensados por su comercio en el mercado regional costeño en formación.

En efecto, instalaciones productivas como las jabonerías, velas esteáricas, curtimbres, desmotadoras de algodón y cigarrerías, surgieron gracias al desarrollo de la actividad agropecuaria de la ganadera y del tabaco. En especial, con la industria del cuero, porque tuvo que responder a la exigencias de un mercado centroamericano y del Caribe insular, generado por la guerra de los Diez Años en Cuba (1868-1878), la que le imposibilitó abastecer esos mercados de carnes y de cueros, pero también por el incremento de la demanda de carnes, calzado, aperos de cabalgadura, cueros para muebles y camas, velas esteáricas para el

¹⁹ RASCH SILVA, Enrique. 1.910. “Directorio comercial ilustrado de Barranquilla”. pp. 221.

alumbrado y jabones para el aseo, estimuladas por el crecimiento del mercado urbano regional de toda la Costa Caribe. El surgimiento de estos establecimientos, que combinaban características artesanales con las instalaciones modernas, fue común a varias ciudades del país, tales como Bogotá, Medellín, Cartagena y otras.

De otra parte, para el mercado del tabaco colombiano el momento era estimulante pues la crisis del tabaco en los mercados europeos a mediados de los años setenta, afectó a muchas casas comerciales barranquilleras que se dedicaban a la introducción de mercaderías foráneas, coyuntura aprovechada por empresarios nacionales para invertir dinero en los establecimientos de este tipo, los que contaban a su favor con una demanda ya creada por los artículos extranjeros y la producción artesanal²⁰.

En tal sentido, se puede afirmar que la navegación a vapor y los astilleros que comenzaron a crearse en número cada vez más creciente a partir de 1828, constituyeron el cimiento cultural y tecnológico sobre el cual descansaría el posterior desarrollo industrial de Barranquilla.

También las políticas de estímulos y protección al incipiente desarrollo industrial regional iniciadas desde 1875 por el Estado Soberano de Bolívar y por el Gobierno Nacional y posteriormente desarrolladas por la administración de Rafael Reyes (1904 -1909), auxiliaron a la formación de esa capacidad de riesgo entre el empresariado barranquillero²¹.

Así que para la segunda mitad del decenio de 1870 se percibía que estaba surgiendo un nuevo sector de comerciantes resultado en parte de las mejoras técnicas introducidas en la navegación marítima internacional, la que permitió el arribo permanente de buques de empresas transoceánicas. Este hecho quebró el predominio que habían tenido pocos comerciantes, quienes fletaban barcos, traían

²⁰ Uno de los cambios a destacar por la fuerte influencia que tuvo para la economía del país, y especialmente para la Barranquilla, fue la liberación del estanco del tabaco y el surgimiento de éste como producto de exportación. El estanco del tabaco constituía una de las fuentes de ingreso más alta para el gobierno colonial y su vigencia se mantuvo durante las tres primeras décadas de vida republicana. Sin embargo, ya desde la década de 1830 se vislumbra el tabaco como producto de exportación con demanda en los mercados extranjeros. El temor de los gobernantes de la época de no poder reemplazar esta fuente de ingreso fiscal por otras igualmente productivas, permitió que el monopolio se extendiera hasta 1850, cuando el cultivo del tabaco se declaró libre en toda la República y los impuestos, con los que se había gravado la siembra y exportación del mismo, quedaron abolidos (Nieto: 195-222). Solo con la total liberación de la siembra y exportación, en 1850, es cuando comienzan a realizarse las posibilidades del tabaco como producto mayoritario de exportación, con la consiguiente repercusión en la actividad portuaria y comercial de Barranquilla y su considerable crecimiento en las décadas siguientes.

²¹ Ahora, al lado del proyecto agroexportador se señaló con creciente insistencia, la necesidad de desarrollar la economía urbana (la unidad fabril moderna), modernizar los servicios públicos e introducir algunos elementos de la cultura urbana occidental. Síntoma de estas modificaciones fueron las críticas realizadas por algunos jóvenes empresarios del último cuarto de la mencionada centuria al modelo que regía en la economía urbana (comercio internacional concentrado en pocas manos), exigiendo cambios, tales como el desarrollo del espíritu de asociación de capitales para afrontar nuevos riesgos en las inversiones.

mercancías, las distribuían y exportaban los productos nativos estableciendo condiciones onerosas.

Desde los años de 1860 se había ido incrementando la presencia de esos barcos, facilitando el libre acceso de pequeños y medianos comerciantes a las importaciones y exportaciones: “Hoy no tenemos como antes, ocho o diez comerciantes acaudalados, pero en cambio tenemos ochenta o cien con capital de consideración, que se mueven más, que se hacen una competencia saludable... y que fomentan por conveniencia la agricultura, la ganadería y las artes” (El Porvenir. 1879).

El primer ensayo fabril creado en Barranquilla gracias a estos factores fue La Industria de los hermanos Salzedo Ramón, de ascendencia sefardí. Fundada en 1875 con una cadena de producción de alta tecnología de la época, se propuso introducir en la región Caribe el hábito de consumir aceites vegetales extraídos de semillas oleaginosas, pero el peso de la tradición del consumo de aceite de coco y de manteca de cerdo, prontamente le obligó a diversificar su producción hacia el desmote de algodón con cierta demanda en el mercado internacional, la producción de jabones y velas y el aserradero de madera. A este establecimiento, que logró sobrevivir a la crisis de 1929, se le unió en 1878 la fábrica de jabones El Porvenir de Francisco de J. Palacio y la fábrica de azúcar La Perseverancia un año después. Y así, entre 1875 y 1899 se fundaron 26 talleres manufactureros y factorías semifabriles, en su mayoría en los sectores productivos ya anotados, establecimientos que por el escaso empleo de tecnología y de mano de obra no pueden ser catalogados como unidades industriales modernas propiamente dichas.

Los barranquilleros decimonónicos se formaron en el ámbito del comercio internacional, aprovecharon los diversos ciclos mercantiles que se presentaron, trasladaron sus inversiones acorde con dichos ciclos, y por tanto, desarrollaron una gran capacidad especulativa.

También fue importante durante este período la fundación de talleres manufactureros dedicados a la producción de artículos de gran demanda en el mercado regional y con pocas posibilidades de competencia por parte de las mercaderías extranjeras tal como explicado en el capítulo de la revolución industrial y su inserción en la ciudad de Barranquilla. El surgimiento de estos establecimientos, que combinaban características artesanales con las instalaciones modernas, fue común a varias ciudades del país, tales como Bogotá, Medellín, Cartagena y otras. Empresarios como los hermanos Salzedo, Ricardo Arjona Sardá, Luis G. Pochet, José F. Insignares Sierra, Diego A. de Castro, Evaristo Obregón e Hijos, Antonio J. Angulo, Joaquín M. Lascano, José A. Correa y Mauricio Heilbron, entre otros fundaron aserraderos, talabarterías, curtiembres y fábricas de jabones, establecimientos que fueron pioneros de la industria

barranquillera. Ver cuadro anexo de Instalaciones productivas durante el último cuarto del siglo XIX.

Con la vuelta de siglo el proceso de industrialización tomó un carácter más amplio sin que por ello Barranquilla perdiera su ya tradicional condición de centro comercial y portuario, sino por el contrario las industrias de inicios del presente siglo nacieron ligadas a ese doble aspecto de la vida económica. Aunque continuaron creándose instalaciones productivas de taller manufacturero y artesanal, hubo una importante colocación de capitales en industrias maquinizadas en el sentido estricto del término, las que comenzaron a emplear alta tecnología y a utilizar significativas cantidades de mano de obra asalariada que sobrepasaban, en ambos aspectos, a las factorías heredadas del siglo XIX.

Al igual que lo sucedido en otras ciudades colombianas, durante los treinta primeros años del siglo XX Barranquilla fue escenario propicio para el establecimiento de la unidad fabril moderna, la que introdujo modificaciones significativas en las relaciones sociales y en sus estructuras demográfica y urbana. Pero hubo un periodo de preparación e incubación de estos desarrollos industriales, propiamente dichos.

Además, es de mucha importancia decir que el auge de las instalaciones industriales, la tecnificación en las mismas, se debió al establecimiento del servicio de la energía eléctrica en la ciudad. Aunque, ya para finales del siglo XIX existía pero el servicio era muy precario. A partir de esta novedad, en la ciudad se dio la apertura de fábricas y sociedades industriales modernas que recibían el suministro de la energía eléctrica y de otras que permitieron abandonar el carácter rudimentario - al menos en buena parte - de las industrias ya existentes. Por lo tanto, este hecho influyó de manera muy marcada en el proceso de industrialización de la ciudad, la región y del país.

Por tal razón, hubo un incremento notable y considerable en las actividades industriales de la ciudad, como se dijo anteriormente, pues de 65 establecimientos abiertos para el año de 1916, se aumentó a 285 para 1930. Este crecimiento industrial de los años 20's y 30's del siglo XX, se debió a la apertura de modernas y nuevas factorías que a la expansión de las ya existentes; en ciertos casos, tal crecimiento apoyado en la mejora de capacidad instalada se presentó, especialmente en los astilleros, en industrias alimenticias, en las productoras de artículos de cuero, de textiles, en algunos aserraderos, entre otros.

Entre las principales industrias establecidas en este periodo tenemos: La Compañía The Colombian Oil and Gas Company of Canadá Ltda., cuya finalidad era la explotación de petróleo en el yacimiento de Urabá; la fábrica de tejidos Obregón; la fábrica de Aceites Vegetales. Es apreciable como se va dando una gran diversificación en la industria, las hay de velas, calzado, carteras, sombreros; se establece la cervecería Barranquilla, la fábrica de Gaseosas El Rosario.

Durante los tres primeros decenios del siglo XX, cada nueva compañía naviera construía talleres y astilleros o heredaba los de las empresas que se fusionaban o desaparecían. Cuando en 1903 la firma Francisco Pineda López creó la Compañía Internacional del Magdalena, compró patios, levantó bodegas, muelles, astilleros y talleres y, ya para mediados de 1905, se habían construido cuatro vapores con una capacidad total de 890 toneladas. “Para 1916 la Compañía Antioqueña de Transportes tenía invertido el 83% de su capital en las naves (7 vapores, 15 planchones y 3 botes) y el 13% restante estaba representado en bodegas, muelles, slip y talleres”²². Ya para 1925 existían en esta ciudad ocho astilleros a saber: The Colombia Railway and Navigations Co. Ltd., Tropical Oil Company, Sociedad Colombiana de Transportes, Compañía Antioqueña de Transportes, Cristóbal Striedinguer, Manuel Betancourt, Naviera Colombiana y Pedro López y Cía. Para cerrar el período de estudio, en 1930 se creó el astillero Unión Industrial, con capital alemán.

A continuación se referencian las instalaciones productivas establecidas en el periodo de estudio de esta investigación:

5.3.2.1. Aserraderos y astilleros.

Esta labor estaba relacionada con la navegación fluvial. Los aserraderos y astilleros se desarrollaron paralelos al crecimiento de las compañías navieras, al contar éstas con instalaciones propias para armar y reparar embarcaciones. Así mismo, se consolidaban empresas dedicadas a producir otros bienes. Un ejemplo, es la empresa La Industria, que “...producía muebles de diversos tipos, jabones, velas o bujías esteáricas, y el mismo tiempo, era aserradero. También había desmotadora de algodón: allí se limpiaba y empaquetaba algodón, en muchos casos con destino a la exportación”²³.

Una característica de estos establecimientos es que siempre estaban acompañados de otras instalaciones de complemento para la realización de las mismas, formando un conjunto en donde se generaban y desarrollaban diferentes actividades tales como: herrería y fundición de piezas para el armado de embarcaciones, carpintería, aserrado de maderas y astillero y almacenes de depósitos, además de las oficinas de administración pero que estaban integrados con el mismo fin, el cual era la reparación y fabricación de embarcaciones para satisfacer las necesidades del sector de la navegación.

La categorización de instalaciones productivas de estos aserraderos y astilleros corresponde a un modelo de arquitectura primario pues se logra entender en la

²² SOLANO, Sergio Paolo y CONDE CALDERON, Jorge Enrique. (1.993). “*Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla: 1875 – 1930*”. Ediciones Uniatlántico. Barranquilla, Colombia. pp.: 175

²³ SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. “*Un ensayo empresarial en la Barranquilla del siglo XIX: La Industria de las Salcedo Ramón*”, en: *Diario del Caribe*. Barranquilla, junio 8 de 1988; también de este autor véase, “*Ensayos fabriles y estructura social de Barranquilla finales del siglo XIX*”, en: Revista Informativa de la Cámara de Comercio de Barranquilla. N° 161. Vol. XVI, Primer Trimestre 1989.

construcción de estas instalaciones para tal fin y en su infraestructura complementaria, característica de esta actividad. El impacto ambiental, visual y urbano es de gran escala porque para el desarrollo de las actividades, su infraestructura se representa en chimeneas, hornos, y la utilización de maquinaria industrial.

Para mayor conocimiento de algunas instalaciones de este sector industrial, observar las fichas de identificación correspondientes a esta categoría de patrimonio industrial que se encuentran al final del texto incluidas en los anexos.

Aunque existe una característica muy particular y se trata de la fusión de la mayoría de los aserraderos y astilleros existentes en la ciudad desde los inicios del siglo XX, como es el caso, de la Unión Industrial y Astilleros Barranquilla “UNIAL S.A”, que es el resultado de la unión de todos los astilleros a partir de los 30’s, apareciendo con esta nueva razón social. Entre estas instalaciones de industria maquinizada están: Compañía Nacional de Maderas “La Industria S.A.” (Antiguo Aserradero La Industria); Unión Industrial y Astilleros Barranquilla “UNIAL S.A.” de Alberto Samper, J. Louis Reynolds, Julio Mario Santodomingo, otros; y, Industria Colombiana de Maderas de Penso & Navia5.3.2.2. Fábricas de ladrillos, tejas y mosaicos.

El crecimiento urbano, impulsado por la expansión poblacional, dio origen a la aparición de las industrias de producción de ladrillo, de caleras, de tejas, mosaicos y otros. Existieron durante este período en estudio, 14 establecimientos que se dedicaban a la fabricación de ladrillos, los cuales se encontraban localizados en las afueras de la ciudad hacia el norte. Así mismo, también había 12 caleras situadas a las afueras de la ciudad, entre las cuales están: Fábrica de tejas de Jenaro Salazar, Fábrica de tejas El Porvenir de Barranquilla de Juan Ujueta. Observar la tabla correspondiente a este tipo de instalación productiva en los anexos.

En varios casos, los empresarios e industriales propietarios de compañías urbanizadoras, tenían sus ladrilleras, caleras y fábricas de tejas localizadas preferiblemente en las afueras de la ciudad para abastecer al sector de la construcción y, por ende, la demanda de edificaciones. Una de ellas fue la Compañía Urbanizadora del Prado.

No hay información referente a datos específicos de una fábrica de esta naturaleza, al modelo arquitectónico industrial de este tipo de establecimientos para desarrollar las actividades de transformación y fabricación de tejas y ladrillos; por lo cual, no se elaboraron fichas. Sólo existen en algunos directorios industriales y comerciales, avisos publicitarios y su localización.

Sin embargo, considerando alguna información muy generalizada de este tipo de fábricas, se puede deducir que eran construcciones diseñadas específicamente

para albergar este tipo de actividades y que debieron haber tenido una infraestructura singular y al tiempo muy característica de este tipo de fábricas compuesta por hornos, chimeneas, almacenes, depósitos, patios y oficinas de administración; todo ello, generado a partir del proceso de elaboración de los productos o materiales.

En el plano de localización de las instalaciones productivas artesanales, podemos notar que este tipo de establecimientos se localizaban en su mayoría esparcidos por toda la ciudad, y que no se tenía ningún patrón urbano específico a seguir para la ubicación o implantación de estos dentro de la misma.

5.3.2.3. Talleres de carpintería y ebanistería

Entre los talleres que existieron en este periodo de estudio, están: Fábrica de muebles “La Lucha” de Víctor Mejía Vélez y otros; Industria Nacional de muebles; Fábrica Nacional de Baúles Americanos y la Fábrica de Baúles americanos “Nacional” de Héctor de Castro.

5.3.2.4. Talleres de herrería, armería, fundición y metalmecánica.

El desarrollo de estos talleres, se dio por medio de la industria naval en la ciudad ya que en ellos se producían piezas y repuestos para las embarcaciones de vapor, automotores, pequeños instrumentos utilizando pequeños hornos de fundición y soldadura, herraduras, clavos, bisagras, fundición de piezas para calderas, armado de embarcaciones, entre otros. La gran mayoría de estos establecimientos, no pasaron de ser sencillos talleres manufactureros de poca inversión en instalaciones, equipos y mano de obra, en comparación con los talleres establecidos a principios del siglo XX; además, se puede deducir que se encontraban esparcidos por toda la ciudad, y que por lo general, fueron establecidos en las casa de habitación de sus propietarios en su gran mayoría.

Sin embargo, algunos ejemplos de herrerías establecidas durante el período en estudio, nos demuestran que para esta época, ya se estaban organizando lugares para desarrollar este tipo de actividad con talleres que pasaban de ser solo artesanales, entre ellos se pueden mencionar: los talleres de herrería del Acueducto y los del Ferrocarril de Bolívar.

Para 1892, la ciudad pasó de 7 herrerías a 18. Por la gran cantidad de herreros, latoneros, martilleros, carpinteros y otros que tenía la ciudad en este año, se puede inferir el peso de las actividades artesanales; Barranquilla era una ciudad de industrias incipientes que sólo en contados casos, sobrepasaban el nivel artesanal. Solo hasta fines del siglo XIX, al lado de los talleres de las sociedades fluviales comenzaron a crecer las labores industriales en la ciudad.

Observar en las fichas de identificación correspondientes a esta categoría de patrimonio industrial que se encuentran en los anexos, algunos talleres de herrerías que existían en la ciudad para este período en estudio, se mencionan a continuación: La herrería de Eusebio Camargo, Juan José Poveda, Nicolás Coronado, Herrería del Acueducto, Herrería del Ferrocarril de Bolívar, Taller de herrería de Simón Lavallo, de Alejandro Ariza, Manuel Arévalo, Manuel Arévalo, Julio Bernet, Miguel Elías, Miguel Ángel Geraldino, Gabriel Hoenigsberg, Alejandro Isaac, Eduardo Mozo, Gabino Muñoz, Bartolo Matos y Pedro Zúñiga.²⁴

Sus limitaciones dependían fundamentalmente del tardío desarrollo de la industria siderúrgica nacional y, de la ausencia de yacimientos férricos en la Costa Atlántica. Sin embargo, en los talleres que se establecieron en la ciudad, se logró realizar actividades muy considerables para la industria naval y en general, estableciéndose por tal motivo, los talleres metalmeccánicos y de fundición para el armado, fabricación y reparación de piezas y la producción de buques y embarcaciones navales. Entre los talleres que se habían establecido para la época en estudio, están los siguientes: Taller “De Lima” de los Hermanos Mortimer De Lima, Taller “Impulso” de Capitalino Escobar y Julio Amor, el Taller “Colombiano” de la Sociedad Colectiva mecánica – industrial De Lima, Pure & Cía., y los Talleres de la Compañía Colombiana de Transportes; como se pueden observar en la ficha de identificación en los anexos.

En cuanto a los talleres que se fundaron en el siglo XX observamos que con la aparición de las grandes industrias y la tecnificación en ellas, hubo reducción en el establecimiento de este tipo de instalaciones productivas, en lo que respecta a las instalaciones artesanales. Pues, al igual que muchos otros sectores de la industria, se unieron y fusionaron empresarios para establecerse como grandes talleres. Tal es el caso del Taller de mecánica Colombia, conocido en la ciudad y el más representativo de esta actividad, cambiaron sus instalaciones, conformaron una nueva sociedad y ampliaron su capacidad productiva según los requerimientos de la industria naval y fluvial. Otros fueron: Taller de mecánica Colombia de la Sociedad colectiva industrial De Lima – Pure & Cía. y las Industrias Colombianas Metalurgias INCOL de Nucci Hermanos.

La mayoría de estos talleres de mecánica y fundición, correspondían a un modelo de arquitectura con modificación de vivienda para uso industrial los cuales pudieron haber tenido un impacto visual y ambiental al adicionar chimeneas por lo hornos de fundición, o correspondían al modelo de arquitectura industrial sin modificar, lo cual no interfería con el paisaje urbano ni mucho menos tenía un gran impacto con respecto a las demás edificaciones que las rodeaban.

²⁴ RASCH SILVA, Enrique. 1910. “Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla”. MARTINEZ APARICIO, Antonio y NIEBLES A., Rafael. 1894. “Directorio Anuario de Barranquilla. Papelería de Samper Matiz. Bogotá. Año II., pp.: 204. SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo y CONDE CALDERON, Jorge. 1993. “Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla: 1875 – 1930”. Ediciones Uniatlántico. Barranquilla, Colombia., pp.: 175. ZAMBRANO PEREZ, Milton. Agosto de 1998. “El desarrollo del empresario en Barranquilla: 1880 – 1945”. Colección de Ciencias Sociales y Económicas. Universidad del Atlántico., pp.: 240.

5.3.2.5. Fábricas de calzado y artículos de cuero

La fabricación de calzado, y en general de artículos de cuero de uso masivo en la localidad y en la región, fue otro renglón fundamental en la industria barranquillera. Entre las empresas dedicadas a la producción de tales productos cabe mencionar las siguientes: Fábrica “El Sello Nacional” de Rosado e Iguarán; Fábrica de zapatos y curtiduría “La Chiquinquirá” de Joaquín M. Lascano, Fábrica de zapatos “El Faro” de Lázaro Ruiz R, y Aníbal Pérez L.; Fábrica “La Perfección” de Lázaro Ruiz R.; Fábrica de calzado “La Granadina” de Froilán Ballesteros; Fábrica de calzado “La Italiana” de Juan F. Faillace; Fábrica de suelas “El Morro” de Correa, Heilbron & Cía.; Curtiembre “El Morro” de Joaquín M. Palacio; Curtiembre “Veranillo” de Rodríguez, Müller & Cía.; Fábrica de calzado “La Mascota” de José Martínez S.; Curtiembre “Santa Ana” de Ferrans Hermanos; Fábrica de calzado “El Zapato de Oro” de Luís María Salas; Fábrica de calzado “La Zapatería” de Alejandro Pinedo; Zapatería de N. Prieto; Fábrica de zapatos “Miguel del Gallego”; Fábrica de suelas “La Esmeralda” de Manuel Insignares S.

A comienzos del siglo XIX, se establecieron las siguientes fábricas de calzado y artículos de cuero: Fábrica de Suelas de Lascano & Cía., Fábrica Nacional de Calzado, Fábrica de cinturones “Klausin Importing Company”, Fábrica Italiana de Calzado de Juan F. Faillace & Hermanos, Fábrica de Calzado Popular

Isaac Senior, Herman Wolf, Luís C. Noguera, otros; Talabartería “La Santandereana” de José del Carmen Silva, Talabartería de Guillermo Campbell, Talabartería de Jesús Mayoral, Empresa Curtidora de Barranquilla S.A. de José Noguera Gnecco, Sigifredo Domínguez y otros, Fábrica de Calzado “La Mejor”, Fábrica de Calzado Espriella Hermanos, Fábrica de Calzado “El Piave”, Fábrica de calzado “La Fama” de Pinedo Hermanos, y la Curtiembre “El Morro Moderno”.

5.3.2.6. Sastrerías

Estas instalaciones productivas eran talleres manufactureros entre las cuales están: Sastrería de Carlos Greune; Sastrería del señor Juan Castro, Sastrería de Antonio Meléndez, Sastrería de Zagarra Hnos., Sastrería Carbonell & Cía., Sastrería “Parisiense”, Sastrería “El Progreso”, Sastrería “La Moda Elegante”, Sastrería “La Juventud”, Sastrería de Jacobo Correa, Sastrería “Italiana”, Sastrería de David M. Vos, la Sastrería de M. Pirela, Sastrería Pimienta y la Sastrería Colombiana. Ver cuadro de anexo.

5.3.2.7. Fábricas de sombreros

Sombrerería de Paccini Hermanos, Fábrica de sombreros “Britania”, Fábrica Nacional de sombreros, Ltda y la Industria de Sombreros Ítalo – Colombiana.

5.3.2.8. Desmotadora de algodón.

Hubo intentos en la ciudad por abrir empresas desmotadoras de algodón que prepararan el producto para la exportación. Las que lograron subsistir, abastecían a algunas fábricas de tejidos de algodón, una de ellas fue la desmotadora de algodón “El Impulso” de Senior, De Sola & Cía.; S.P de Senior & Cía. y David López Penha Jr.

5.3.2.9. Fábricas de productos alimenticios

Los establecimientos dedicados a la producción de alimentos fueron pocos a causa de la proliferación de casas extranjeras importadoras de alimentos, bebidas y otros productos similares en la ciudad, razón por la cual, se limitó la fundación de fábricas dedicadas a este tipo de producción durante este período. Sin embargo, se dio la apertura de instalaciones productivas dedicadas a la producción de diversos bienes o a la preparación de productos comercializables, entre las que se pueden mencionar los siguientes: industrias dedicadas a la producción de alimentos, a la jabonería, a la elaboración de artículos en cuero, de pastas alimenticias, de fósforos, de ron, de puntillas, de telas, ladrilleras, etc.

En aquel tiempo la ciudad hacia muestra fabril, aunque no con las materias primas colombianas, sino importadas para ser transformadas. Los primeros iniciadores de fábricas, fueron el general Francisco J. Palacios, con la suya de licores y jabones; don Rafael Salcedo, con la de aceite vegetal y velas, considerada el ensayo empresarial más importante en la ciudad en ese siglo porque constituyó el primer intento industrial; la de hielo, que fundaron el Dr. Enrique Rodríguez Blanco y Don Ricardo Arjona S., vendida después a don Luís G. Pochet, y otros que a continuación se explicarían con mayor detenimiento.

5.3.2.10. Fábricas de aceites y grasas vegetales

Las fábricas de aceites y grasas vegetales no poseían ningún parámetro específico urbano a seguir en cuanto a su implantación dentro de la ciudad, pero con respecto a su clasificación dentro de los modelos arquitectónicos industriales, pertenecían al modelo de arquitectura primario pues eran fábricas diseñadas para albergar actividades de este tipo con una infraestructura de complemento propia de estas fábricas, estaba conformada por: chimeneas, almacenes, depósitos, oficinas de administración, salón de empaques, otros dependiendo de la magnitud de la fábrica.

Entre estas instalaciones productivas están: Fábrica de aceites y grasas vegetales “La Industria “de Rafael Salcedo y Fábrica de aceites y grasas vegetales “El Porvenir” de Francisco J. Palacio durante el último cuarto del siglo XIX. Más adelante, en las primeras décadas del siglo XX, encontramos: Fábrica de Grasas y Aceites Vegetales de Alberto R. Osorio y Tirso Schemell, Fábricas Unidas de aceites y grasas vegetales S.A. FAGRAVE de Curazao Trading Company e Industria Nacional de Grasa Vegetales S.A.

5.3.2.11. Molinos de trigo y fábricas de pastas alimenticias

Dentro de este tipo de producción industrial, encontramos un solo ejemplo de industria del cual se tiene registro. Este establecimiento fabril se dedicó a la fabricación de pastas italianas que surtían no solo el mercado local y regional sino que también, exportaban sus productos a otros países. Tal es el caso de la Fábrica de Pastas Italianas “La Napolitana”, cuyo propietario, el señor José Dufeu fundó a finales del siglo XIX. Durante las primeras décadas del siglo XX, se fundaron la fábrica de pastas alimenticias “Guadalupe” de Dolores de Vives; Fábrica de pastas alimenticias “La Insuperable” de Adalgiso y Generoso Manzini; Fábrica de pastas alimenticias de Carmen de Carbonell; Fábrica de pastas alimenticias “Vital Rosanía” de Vital Rosanía; Fábrica de pastas alimenticias “La Mascota” de Domínguez & Martínez, Molino de trigo “La Nevada” de Urueta & Salcedo, , Molinos de trigo Roncallo Hermanos & Cía. S.A., Harinas Santa Teresita, S.A de José Francisco Insignares, Ramón Urueta Méndez, otros; Unión Harinera del Atlántico de Pablo Roncallo y la Fábrica Nacional de pastas alimenticias “La Napolitana”; que en la tabla correspondiente a este tipo de instalaciones productivas se encuentran en los anexos.

5.3.2.12. Molinos de café

Aunque el crecimiento de las exportaciones cafeteras a finales del siglo XIX, fue de mucha importancia para la ciudad de Barranquilla por ser esta, el principal puerto fluvial y marítimo de enlace con el mercado mundial, las máquinas para limpiar el café y los molinos de café no tuvieron mucha incidencia en este lugar como en otras ciudades del país.

Si observamos en el cuadro general de establecimientos fabriles fundados durante el período correspondiente al último cuarto del siglo XIX, para el año de 1872 solo existían en la ciudad de Barranquilla 7 máquinas para limpiar el café y aún no había indicios de molinos de café. Sólo hasta 1892, veinte años más tarde, se instalaron los primeros 4 molinos de café en la ciudad, entre los cuales encontramos: el molino de café “La Americana”, cuyo propietario era el señor Juan De La Espriella, el molino de café “La Barranquillera”, cuyo propietario era el señor Diego A. De Castro, Molinos de trigo “El Caribe” de Diego y Julio de Castro & Cía., Molinos de las señoritas Ramón, Fábrica de vapor de chocolate “La Fama” de Ángel Giacometto y Molino de Café de Francisca N. De Vega; que en la tabla correspondiente a este tipo de instalaciones productivas se encuentran en los anexos.

Durante la primera década del siglo XX, se establecieron los siguientes molinos de café en la ciudad con el uso de maquinaria y de instalaciones más industrializadas para la realización de dicha producción: Tostadora de café “Cafetería Almendra Tropical” de Celio Villalba R. (ver anexos).

5.3.2.13. Fábricas de chocolates

Se fundaron en la ciudad fábricas de chocolates, dentro de las cuales están: Fábrica de Chocolates “El Indio” de Alberto Urueta Méndez y Luis E. Pochet; Fábrica de Chocolates “La Gloria” de Rodolfo Eckardt, Rafael Cotes, otros; Fábrica de Chocolates “La Román” de Salas Román & Cía.; y , Fábrica de Chocolates “Ideal”.

5.3.2.14. Fábricas de licores

Para 1872, en la ciudad de Barranquilla, existían 11 fábricas de licores o de aguardiente pero ya, para el año 1892, solo existían 7 fábricas de este tipo como está consignado en el cuadro general de establecimientos semifabriles y fabriles que se fundaron durante el último cuarto del siglo XIX. Dentro de las fábricas de licores podemos mencionar las que a continuación se referencia: Fábrica de Licores “La Alcoholicina” de la Sociedad Mercantil Martínez Ribón & Cía.; Fábrica de licores “El Buen Retiro” de Antonia C. de Macías, Fábrica de licores “El Diamante” de la Viuda de Pedro Palacio Rada, Fábrica de licores “La Esmeralda” de J. F & Manuel Insignares S.; Fábrica de licores “La Perla” de José Angulo Ruiz S. & Cía.; Fábrica de licores “El Porvenir” de Francisco J. Palacio; Fábrica de licores “El Rubí” de J. Vengoechea e hijos.; Fabrica de Ron “San Clemente” de Diego A. De Castro, Fábrica de licores “La Favorita” de Francisco J. Palacio, Fábrica de licores “La Gota de Oro” de Flohr Price & Cía.

Para inicios del siglo XX, se estableció la Empresa de Licores del Atlántico de Diego A. de Castro, Napoleón Salcedo Román, José Francisco Insignares, Alejandro M. Lafaurie.

5.3.2.15. Fábrica de textiles

Empresa Algodonera e Industrial de José Manuel Weeber, Fábrica de tejidos de punto de Campo & Carbonell Cía., Fábrica de tejidos de Henry Helm, Empresa de tejidos “La Nacional” de Pinedo – Weeber & Cía., Fábrica de driles e hilos de Mayans Hermanos, Empresa de hilados y cultivos de algodón de Pinedo – Weeber & Cía., Compañía de tejidos del Atlántico, Fábrica de tejidos Obregón de Evaristo Obregón, Textiles del Atlántico S.A. “Texat” de Emilio F. Faillace, Julio Angulo Roncallo, Ramón Santodomingo, Helena Carbonell de Santodomingo, otros; Fábrica de tejidos A. Aycardi & Cía., Fábrica de camisas F.J. Lara, Fábrica de camisas F.J. Lara, Compañía Industrial de Tejidos, Compañía Manufacturera de Barranquilla y Fábrica de camisas, pantalones “Sabat” de José Sabat.

5.3.2.16. Fábricas de bebidas gaseosas, hielo y cervezas

Las fábricas de bebidas gaseosas, hielo y de cervezas se establecieron en el lugar por las condiciones ambientales y climáticas de la ciudad. Entre estas están: Fábrica de hielo de Ricardo Arjona & Rodríguez Blanco, vendida luego a Luis Pochet; Fábrica de hielo y aguas gaseosas. “La Estrella” de David Pereira, Fábrica

de hielo Bolívar “The Walthers Brewing & Ice Making Co. Ltda.”; Fábrica de gaseosas Posada y Tobón, POSTOBÓN de Posada & Tobón, Fábrica de cervezas “La Muchacha” y Fábrica de cerveza “El Cóndor”.

Para inicios del siglo XX, se establecen las siguientes instalaciones productivas de este tipo de producción en la ciudad: Cervecería Cortissoz & Cía., Cervecería Barranquilla The Walters Brewing & Ice Making Co, Ltda. Que más tarde se fusionara con la Fábrica de cervezas y hielo Bolívar de Alberto R. Osorio para fundar la Cervecería Barranquilla y Bolívar S.A. de Jacobo Cortissoz y Alberto R. Osorio; Fábrica de productos gaseosos “Rosario” y Fábrica de bebidas gaseosas “La Barranquillera”.

5.3.2.17. Fábricas de jabones y velas esteáricas

Existían las siguientes fábricas: Fábrica de jabones de Francisco Carbonell, Fábrica de jabones La Cubana de Ricardo Arjona, Fábrica de jabones La Española de Carlos m. Mayans, Fábrica de jabones La Industria de Rafael Salcedo, Fábrica de jabones La Piña de José L. Infante, la Fábrica de jabones “La Luz X” de la Empresa Hanseática, Fábrica de jabones “La Costeña” de Andrés Obregón A., Fábrica de jabones “Las Llaves” de Francisco Carbonell González y Fábrica de jabones “La Dominicana” de Jacob Senior.

Dentro de esta catalogación encontramos algunas instalaciones productivas que se dedicaban a varias actividades de producción al tiempo. Como por ejemplo, existieron algunas que mientras se dedicaban a producir jabones, también alternaban esta actividad industrial con el de aserradero y astillero; otras, que se dedicaban a la producción y fabricación de aguardiente, al mismo tiempo elaboraban jabones, aceites y velas esteáricas.

5.3.2.18. Fábrica de puntillas

Había dos fábricas de puntillas en la ciudad, estas fueron: Fábrica de puntillas París de Juan D. Medina y la Fábrica de puntillas “Colombia Industrial” de Juan Medina & Cía.

5.3.2.19. Fábricas de pinturas y barnices

Solo existió durante este periodo una instalación de este tipo de producción, la Fábrica de pinturas y barnices “El Sello Rojo”.

5.3.2.20. Fábricas de vidrios

Existió una fábrica de vidrios, la Fábrica de vidrios “La Veneciana”.

5.3.2.21. Fábricas de cigarrillos y fósforos

Compañía Nacional de Tabaco “COLTABACO” de Ángel Palma, Fábrica Nacional de Fósforos “El Águila” de Federico E. Schemell, Fábrica de cigarrillos “Flor Patria” de Ángel Palma, Fábrica Nacional de cigarrillos “Emiliani” de Hermanos Emiliani, Fábrica Nacional de fósforos “El Cóndor”, Fábrica de Cigarrillos de la “Unión Cigarrera S.A.”, Fábrica de cigarrillos “La Libertad” de Flohr Price & Cía., Compañía Unida de Fósforos

Federico E. Schemell y sucesores, Carlos Roca, otros.; Compañía Fosforera Colombiana, Fábrica de cigarrillos Ángel Palma y la Industria Colombiana de Cigarrillos.

CAPITULO III
LA COMUNIDAD BARRANQUILLERA: LUGAREÑOS Y FORÁNEOS

6. LA COMUNIDAD BARRANQUILLERA: LUGAREÑOS Y FORANEOS

Las concepciones políticas del siglo de las luces, inicialmente catalizaron el proceso de evolución política en la Nueva Granada y posteriormente, impulsaron las ideas económicas resultado de la industrialización en los movimientos liberales y federalistas; como resultado de estos procesos, establecieron la posibilidad legal a los grupos capitalistas predominantes en la nación de integrantes al nuevo orden económico internacional.

Con las reformas liberales que modifican los viejos patrones comerciales restrictivos heredados de la Colonia y cuando se adecúa la infraestructura física que va a permitir la expansión del comercio exterior y el enganche del país dentro de la esfera capitalista mundial, con Inglaterra como metrópolis principal, es cuando Barranquilla experimenta un intenso desarrollo social, político y demográfico.

La segunda mitad del siglo XIX se inició en el país bajo una atmósfera de confrontación de ideas sobre progreso y civilización que ocupó a los líderes políticos del momento. Los dirigentes tomaron como modelos a Inglaterra y a Francia; bebieron las fuentes del racionalismo y el utilitarismo procedentes de estos dos países.

“En 1848, líderes del partido liberal del país que ocupaban cargos directivos en el gobierno, expidieron leyes para impulsar cambios tendientes a borrar los rezagos del pasado colonial y transformar las ideas que de él quedaban. El mismo sentido tuvieron las reformas constitucionales de 1853. En esta nueva etapa del país, a Barranquilla la favorecen dos situaciones que la llevaron a colocarse como población mejor preparada para asumir el cambio. Por una parte tenía una situación geográfica privilegiada como punto de comunicación para la nueva economía y por otra, la poca herencia española y colonial, que daba paso con menor obstáculo a las recientes ideas”²⁵

Los acontecimientos políticos en Colombia a partir de la Independencia y los avances tecnológicos y económicos de Occidente, juegan un papel muy importante en la transformación de este lugar y el aprovechamiento de sus potencialidades en cuanto a su ubicación estratégica dentro del país. Junto con el Decreto que erigió como villa a Barranquilla en 1813, se produjo otro dirigido a promover la inmigración extranjera y propiciar la ocupación productiva del territorio de

²⁵ ABELLO, Margarita; BUELVAS, Mirta, otros. (1995). Arquitectura Republicana de Barranquilla 1880 – 1930: Tercer informe, Material Inédito. Barranquilla. PP.: 55

Sabanilla. Debido a esto, Sabanilla en su condición de puerto, ostenta el reconocimiento internacional para abrir las puertas del territorio de Barranquilla a agentes provenientes de Europa, Estados Unidos, Medio Oriente, Cuenca del Caribe y de otras regiones de la Costa y el país.

A ella arribaron núcleos de medianos comerciantes provenientes de Mompox y de Santa Marta, catalanes los de esta última, que introdujeron, al entonces sitio de vecinos libres, máquinas de madera para desmotar algodón, acaparando este y otros productos y produciendo una movilidad social que después se convertiría en una de las características de la ciudad y en factor de atracción de corrientes migratorias. Ellos se encargaron de darle los primeros impulsos a la villa, estableciendo en sus inmediaciones talleres para construir y reparar las embarcaciones,²⁶ impulsando su carácter y vocación portuaria, y al mismo tiempo, haciendo atractiva a la población para nuevos inmigrantes que vieron en la navegación, el comercio y la incipiente industria naviera, posibilidades de progreso y de trabajo.

Con el flujo de inmigrantes que ingresaron por estos puertos, se fueron estableciendo en la ciudad negocios, industrias, agencias comerciales, almacenes y demás elementos que generaba ese dinamismo comercial característico en la urbe.

Los relatos de los viajeros describen los puertos fluviales como “sitios de confluencia de un gran número de personas quienes subían a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, pequeños, vagos, vendedores, prostitutas, niños, aurigas, carretilleros, limosneros, etc.); si el pasajero se bajaba a tierra y recorría sus inmediaciones lo que avizoraba eran mesas de juego, fandangos nocturnos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, hoteles de mala muerte, vagos y lupanares”²⁷.

Sin embargo, el puerto también era el lugar de trabajo más amplio que pudiera conocerse. Él, más que cualquier otro espacio laboral y cultural, en sus muelles, astilleros, talleres, bodegas, ferrocarriles y embarcaciones fluviales y marítimas concentraba significativas cantidades de trabajadores a quienes familiarizaban con la tecnología moderna.

La existencia de un núcleo de empresarios no nacionales con capitales en el comercio y en el transporte fluvial a vapor y en el ferrocarrilero, también, contribuyó a crear un marco benéfico para aventurar inversiones en el área semifabril. Modernos sistemas contables y administrativos, alta capacidad de

²⁶ “La navegación por el río trajo desde muy temprano el aprovechamiento económico del territorio de Barranquilla, pues en 1837 se vota al agua el primer barco construido por Juan Bernardo Elbers, es un aserrío movido por máquinas de vapor que levantó el mismo Elbers y que podría constituir uno de los primeros “establecimientos fabriles modernos en Barranquilla”(Zambrano Pérez 1998:50).

²⁷ MUMFORD, Lewis. “*La ciudad en la historia*”. Capítulo III: Formas y pautas ancestrales. Ediciones Infinito. Buenos Aires. Pp.: 435.

riesgo en las inversiones e introducción de la tecnología moderna representada en la máquina a vapor y en herramientas y productos metalmecánicos y todos los conocimientos físicos, químicos y matemáticos que les son concomitantes, se constituyeron en el aporte más apreciable de este grupo de personas al desarrollo empresarial de Barranquilla. Así, muchos de los primeros empresarios que arriesgaron capitales en talleres y establecimientos semifabriles habían asimilado el “espíritu empresarial” laborando en calidad de dependientes en casas mercantiles extranjeras, como contadores de vapores y auxiliares de los ingenieros mecánicos venidos de los Estados Unidos y de Inglaterra para las operaciones de ensamblaje de los vapores que hacían el tráfico por el río Magdalena y para dirigir los astilleros en donde se realizaban estas labores.

Este crecimiento del comercio exportador-importador experimentado por la ciudad originó cambios en la infraestructura portuaria. Las transformaciones ocurridas en Barranquilla durante este período estimularon oleadas selectivas de inmigrantes nacionales y extranjeros. Con la construcción del ferrocarril de Bolívar hasta Sabanilla, primeramente, se radicaron miembros de la élite samaria y cartagenera vinculados al negocio tabacalero y ganadero. Unidas a esas inmigraciones selectivas sucedieron las de familias pudientes de pueblos circunvecinos atraídos por las oportunidades económicas brindadas por la ciudad.

El empleo asalariado estaba diseminado en talleres, y la Compañía Colombiana de Transportes ocupaba la mayor cantidad de trabajadores con 20 oficinistas, cinco almacenistas, nueve bodegueros, 86 operarios en los talleres y el astillero, 544 tripulantes y 120 jornaleros. La Aduana de Barranquilla tenía 77 empleados. La industria, el establecimiento fabril de mayores proporciones de 47 operarios que tenía en 1879 pasó a 140 en 1883, dedicados a la producción de jabones y aceites. Este dato indica el empleo del trabajo asalariado en los talleres de los cuales el sector ligado al transporte era el que demandaba el mayor número de trabajadores.

La concentración del transporte fluvial en pocas empresas, para finales del siglo XIX, ocasionó la reducción a la condición de asalariados de muchos prácticos y capitanes que habían comenzado como socios menores de algunas compañías. La tendencia terminó imponiéndose totalmente con el ascenso en 1904 de Rafael Reyes al poder, quien concentró la navegación fluvial en dos monopolios navieros: la empresa de navegación Louis Gieseken y The Magdalena River Steamboat Co. Ld.

Al mismo tiempo el ensamblaje de las embarcaciones a vapor, cuyas piezas eran importadas fue cediendo terreno a la elaboración de las partes en los talleres locales por artesanos que habían aprendido el oficio al lado de técnicos extranjeros. En un principio estos artesanos elaboraban las piezas en sus talleres. Sin embargo, cuando el negocio de la navegación a vapor se hizo rentable las compañías navieras establecieron sus propios astilleros, y contrataron a muchos de esos artesanos que colocaron en la condición de asalariados.

Aunque es posible que este sector de asalariados procediera de las oleadas de inmigrantes, no se puede descartar su procedencia del sector local dedicado a las actividades agropecuarias. El decrecimiento del número de trabajadores ocupados en faenas agrícolas se acentuó en los últimos decenios del siglo XIX por un acelerado proceso de apropiación de los terrenos comunales del distrito de Barranquilla.

En 1886, Antonio Abello, alcalde Distrital de Barranquilla, se quejaba ante el Concejo Municipal de la voraz apropiación de los terrenos comunales llevada a cabo "por los capitalistas [asegurando] que dentro de una década, al paso que van las ocupaciones de bosques, el pobre labrador no encontrará siquiera un ángulo de tierra para cultivarla, y entonces tendrá que pagarle teraje al opulento propietario". Seguidamente agregaba que muchos labradores habían abandonado su ocupación por lo que había decretado "impedir la continuación de ciertas obras que tienden a abarcar una indecible cantidad de monte para poner término a la crisis que comienza atravesarse".

Dos años más tarde, el 26 de mayo de 1888 un grupo de vecinos elevaba un memorial al Concejo para impedir el cercado de la "sierra de San Nicolás" por el señor Joaquín Núñez, un pariente del presidente Rafael Núñez, quien sembró "de pastos artificiales las sabanas y costas de aquellos terrenos y los caños y esteros que en las altas mareas sirven de paso a las embarcaciones que trafican por ellas para ir a la pesca en las ciénagas interiores o por el acarreo de maderas y enea, industria de que vive este vecindario". La pertenencia al común de dichos terrenos, por lo cual no podía ser objeto de comercialización, se había establecido en la Gaceta Municipal de 1876 a causa de similares motivos, la usurpación por particulares de los títulos de propiedad. Además, con el señor Joaquín Núñez existían los antecedentes de los terrenos que iban desde la margen occidental del río Magdalena, cerca de su desembocadura, hasta los playones del rodeo, reclamados como de propiedad, "también los cercó e impidió labores del vecindario".

El proceso de apropiación de tierras comunales y el descenso del número de pobladores consagrados a las actividades agrícolas, pone en manifiesto una de las claves de los orígenes de los capitales que se invertían en muchas de las empresas del siglo anterior. Desde 1878 al gobernador de la Provincia de Barranquilla, Nicolás del Valle, en mensaje dirigido a la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar, mostraba marcado interés en la disolución de los resguardos de Tubará, Galapa y Malambo, argumentando que poseía tierras aptas para la ganadería extensiva, actividad económica en la que comenzaban a invertir algunos miembros de la élite barranquillera. Este interés era determinado por el inicio del renglón de exportación de carne, ganado en pie y cueros al mercado antillano. Además, el abastecimiento de mercados locales también estimulaba la inversión en esta área que tenía una tendencia creciente, según se colige al

observar que los ingresos al fisco municipal de Barranquilla por concepto de degüello pasaron de representar el 23.5% del total en 1876 al 33% en 1889.

Entre 1875 y 1905 la población de Barranquilla pasa de 16.549 a 40.115 habitantes. Este crecimiento se debe en buena parte a los flujos migratorios los cuales eran atraídos por las posibilidades que ofrecía esta ciudad. De esta manera se favorece la formación de un mercado de mano de obra para el desarrollo industrial. Sus grandes empresarios industriales, llegaron a la ciudad sin mayores o sin ninguna posibilidad pecunarias, pero pusieron a contribución su ingenio y sus capacidades de trabajo e inmediatamente los resultados no se dejaron esperar.

El crecimiento económico de la ciudad, se expresaba en la dinámica expansiva de la misma a través de la utilización "desordenada" y discriminatoria del espacio público, hecho que, en 1897, fue observado por el viajero francés Pierre D'Epagnat, quien con cierta melancolía escribía: "Pero mientras la proximidad del río atrae hacia la izquierda, a los barrios opulentos, el enjambre humano se extiende sin cesar hacia la llanura derecha, mezclándose las cabañas de paja con las pobres viviendas diseminadas por la campiña rojiza, viviendas cada vez más pobres y más diseminadas a medida que se acercan a los cementerios"²⁸. Otra parte de ese crecimiento económico, se refería a la conformación de una estructura social de tipo piramidal, donde los sectores sociales estaban definidos primordialmente por sus situaciones económicas.

De esta manera, "en la amplia base se encontraba una clase social integrada por los agricultores, un grupo social en vía decreciente que en 1905 representaba el 12.8% de la población económicamente activa (el total de la PEA era 7.748 personas); los artesanos (carpinteros y latoneros) representaban el 20.8% y los jornaleros (braceros y operarios) un porcentaje del 28.45%"²⁹.

Una segunda clase social estaba integrada por los mecánicos, los ingenieros, los abastecedores, los dueños de tiendas minoristas y panaderías, y los propietarios de pequeñas y medianas embarcaciones, que representaban el 19.25 % de la población económicamente activa.

La tercera clase social, colocada en el vértice de la pirámide era lo que indistintamente se ha venido llamando élite barranquillera, integrada por comerciantes, transportadores, banqueros, ganaderos y empresarios fabriles, que en la mayoría de los casos era una misma persona. Esta clase social nutrida por empresarios nacionales y extranjeros con una mentalidad pragmática para los negocios, configuró el sector "opulento" de la sociedad barranquillera, representada por un 9.6% aproximadamente.

²⁸ D'EPAGNAT, Pierre. (1897). Crónicas de viajes por el Magdalena.

²⁹ SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. (2003). *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura.

Imposible definir por la función económica, una franja social integrada por los empleados públicos y las profesiones liberales (profesores, dibujantes, escultores, abogados y filatelistas). Este sector, algo numeroso," formaba parte de una ciudad que en mentalidad racionalista del viajero francés citado se consideraba: "vulgar y demasiado joven, preocupada únicamente del comercio, de industrias, de relaciones marítimas, creada por la fuerza de la necesidad bajo la presión económica del rico país que desemboca en ella"³⁰.

Aunque la sociedad barranquillera manifestaba una pronunciada estratificación social y concentración de la riqueza, comparada con la cartagenera, era más abierta. Su crecimiento económico permitía la movilidad social y el ascenso de los sectores vinculados al comercio, banca, transportadores, ganadería e industria, actividades económicas claves en el empuje que vivía la ciudad. Como se referencia a continuación.

6.1. LOS PROTAGONISTAS DE LA INDUSTRIALIZACION

6.1.1. Los ganaderos y los productos primarios para la industria

Una actividad generadora de riquezas en Barranquilla durante el período fue la cría y comercialización de ganado. Tal hecho estuvo condicionado tanto por la necesidad de satisfacer la demanda local de carne de res como por la de atender la exportación de ganado en pie y de cueros hacia Centroamérica y las Antillas.

En el primer caso actuó el crecimiento demográfico experimentado por la ciudad; y en el segundo, la Guerra de los diez años en Cuba (1868-1878), que dio lugar a una primera bonanza de exportaciones de ganado hacia la isla. Esta fue aprovechada por empresarios locales para incrementar sus inversiones en la ganadería y como en el caso de Esteban Márquez, a la compra de grandes extensiones de tierras en los perímetros Distritales de Barranquilla, Soledad y Sitionuevo, destinándolas al pastaje de ganado que compraban a pequeños y medianos ganaderos. A propósito del empresario Esteban Márquez, este aparecía en 1880 como el personaje económicamente más poderoso de la ciudad, también lo había sido en la política, secundado por su hijo, Manuel María.

Una segunda bonanza exportadora de ganado y cuero vivió el comercio exterior colombiano con el fin de la Guerra de Independencia cubana. Sus beneficios se extendieron al puerto de Barranquilla cuando el país se encontraba en plena Guerra de los Mil Días (1899-1902). Durante el primer año de la guerra salieron del puerto de Barranquilla 14.400 cabezas de ganado; al año siguiente, 1900, 154.000 cabezas. Don Andrés Caballero De la Hoz era el gran exportador.

³⁰ Ibídem

Entre los personajes que forjaron la industria alrededor del cuero están industriales en este sector que sobresalieron, se encuentran:

- Don Luis María Salas: Fábrica de calzado “El zapato de Oro”.
- Don Ricardo E. Echevarría: Introdujo a Barranquilla la primera máquina para la fabricación de calzado en grande escala. Vendió en 1912 a Celia & Barletta.

6.1.2. Los empresarios de la navegación y su efecto en la industrialización

Otros de los personajes importantes para el desarrollo de Barranquilla, además de la liberación del tabaco, fue la regularización de la navegación a vapor por el río Magdalena. Los primeros esfuerzos para implantar la navegación de este río fueron iniciados por Juan Bernardo Elbers en 1823:



“Empresario alemán (Mulheim, 1776 Bogotá, 1853). Pionero de la navegación a vapor en Colombia, Juan Bernardo Elbers es a la navegación fluvial, lo que Francisco Javier Cisneros al desarrollo de los ferrocarriles. Conocido como traficante de armas que proveía al ejército revolucionario durante la Independencia, sus actividades se extendían por los Estados Unidos y el Caribe. Elbers fue reconocido como factor decisivo para el éxito de la campaña de 1819, por haber prestado sus embarcaciones para transportar tropas para la toma de Portobello y Cartagena... El invento del buque de vapor motivó a los primeros gobernantes de la República a establecer la navegación con este tipo de barcos por el río Magdalena, a través de la concesión de privilegios exclusivos a los empresarios que hicieran una propuesta razonable para la prestación del servicio”¹. La propuesta de Elbers fue acogida por el Congreso y por el vicepresidente Francisco de Paula Santander en 1823 y concedida mediante Decreto 1 de Julio 3 de 1823¹
...Para él fueron veinte años de esfuerzos sin ganancias, pero su aporte consistió en la exploración y el estudio del problema, aprovechados más tarde para el desarrollo de la navegación a vapor por el río Magdalena...”¹

Fotografía N°10. Juan B. Elbers. Fuente:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/elbejuan.htm>

Además, Elbers es considerado como el iniciador de los establecimientos fabriles modernos en Barranquilla³¹ puesto que construyó en inmediaciones de la ciudad un astillero y aserrío movido por máquinas a vapor para trabajar en la construcción y mantenimiento de buques a vapor. Su aparición en el acontecer económico e industrial, que permitió la introducción de la primera máquina a vapor para aserrar madera, la importación de un conjunto de operarios y técnicos que mostraron los procesos modernos a la población; se originó en la necesidad que vio de que las naves a vapor fueran construidas en el puerto del río.

Al igual que él, los intentos de sus competidores fueron infructuosos, y sólo en 1848, el presidente Tomás Cipriano de Mosquera pudo afirmar ante el Congreso

³¹ RODRÍGUEZ, Manuel y RESTREPO, Jorge. “Los empresariados extranjeros en Barranquilla”, op. Cit., pp: 87 y 88.

de la República que la navegación a vapor por el río Magdalena era un hecho cumplido.

Las huellas de Elbers, las siguió un comerciante antioqueño, Francisco Montoya junto con otros socios en 1839, quien fundara en Londres la Compañía de Navegación Anglo-granadina, con capital inglés y colombiano³². Montoya le disputó el privilegio concedido por el gobierno para navegar por el río hasta que en 1841, el Gobierno lo expropió del vapor “Unión” para el transporte de tropas en la guerra, el cual fue atacado y hundido. El río, quedó desde ese año sin vapores, y hasta 1847, se continuó con el antiguo sistema de canoas, bongos y champanes.

Ya desde 1855, algunas empresas se establecen en Barranquilla aprovechando sus ventajas de localización de puerto fluvial y recientemente como puerto marítimo con la apertura del puerto de Sabanilla a la importación. Tanto la navegación a vapor por el río Magdalena como las exportaciones del tabaco fueron dos hechos claves para la inserción del país dentro del comercio, resultando a la vez definitivo para el desarrollo de Barranquilla. Respecto a esta situación Nichols señala que “Barranquilla durante toda la década de 1850 tuvo un crecimiento comercial y demográfico vertiginoso. El uno con el establecimiento permanente de la navegación a vapor por el río Magdalena y el otro, con el auge del comercio tabacalero” (1973:177).

Entre 1860 y 1886, ligado al comercio de tabaco hasta 1875, tras el corto período de comercialización de la quina y a los comienzos de la exportación del café existieron varias empresas de las cuales la más importante fue la Compañía Alemana, fundada en 1869 por la casa comercial de Julio Hoenigsberg y Martín Wessels.

En 1886 la Compañía Colombiana de Transportes³³, organizada por iniciativa de Francisco Javier Cisneros y David López Penha, realizó lo que puede ser definido como el primer ensayo de centralización industrial en Colombia al fusionar las tres compañías, la Compañía Alemana, la Compañía Internacional y la Empresa Cisneros, que prestaban el servicio de transporte fluvial por el río Magdalena. La estructura administrativa, los equipos y las instalaciones señalan a Colombiana de Transportes como la mayor empresa de su género en el país durante el pasado siglo.

Otro colombiano de descendencia francesa, Vicente Lafaurie, fundó la compañía Colombiana de Navegación y colaboró con Francisco Javier Cisneros en la empresa del Ferrocarril de Barranquilla.

³² ZAMBRANO, Fabio. 1979. “La navegación a vapor por el río Magdalena”, en: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, N° 9, Bogotá. Pp.: 63 – 64.

³³ Tiene un espacioso local, y está provisto de casi todas las máquinas que pueden necesitarse, hornos de fundición y todos los demás elementos necesarios para fabricar desde la pieza más insignificante hasta una caldera. GRAU, Eusebio (1896), en *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Imprenta de La Luz. Bogotá, Colombia. Pp: 110.

El aporte de la navegación fluvial a vapor en el desarrollo del espíritu empresarial en Barranquilla fue fundamental no solo porque las empresas que se constituyeron desarrollaran estructuras administrativas complejas, sino porque en ellas una joven generación de empresarios barranquilleros aprende modernos sistemas contables, entra en contacto con la tecnología moderna y conoce los "secretos" del comercio en gran escala.

6.1.3. Los comerciantes y su papel en los procesos industriales

Los primeros extranjeros de participación destacada en el comercio barranquillero fueron los británicos. Sin embargo, hacia el último cuarto del siglo XIX, la actividad comercial conocía la participación significativa de una colonia hebrea de las Antillas, alemanes, italianos, venezolanos, cubanos, norteamericanos, sirio-libaneses y otras nacionalidades. Los extranjeros aportaban una mentalidad pragmática para los negocios y habilidad contable en el manejo de empresas. De esta manera se forma la élite barranquillera, vinculada a los más variados negocios relacionados con las especulaciones financieras, como la compra-venta de letras de cambio, los comisionistas y los agentes de casas comerciales nacionales y extranjeras. Otras actividades económicas que permitieron acumular riquezas fueron la compra-venta de bienes raíces urbanos y rurales y la comercialización del ganado y del transporte fluvial.

Las transformaciones ocurridas en Barranquilla durante este período estimularon oleadas selectivas de inmigrantes nacionales y extranjeros. Con la construcción del ferrocarril de Sabanilla se radicaron miembros de la élite samaria y cartagenera vinculados al negocio tabacalero y ganadero. De la ciudad de Santa Marta arribaron los Vengoechea y los Echeverría; de Cartagena los Aycardi, los Zubiría, los Fortich, y los Del Castillo, entre otros. Unidas a esas inmigraciones selectivas sucedieron las de familias pudientes de pueblos circunvecinos atraídos por las oportunidades económicas brindadas por la ciudad.

6.1.4. Los banqueros y su participación en la industria barranquillera

Por su parte, el intenso movimiento comercial llevó a que en Barranquilla, considerada entonces la segunda ciudad de Colombia, prosperaran al lado de las casas comerciales instituciones bancarias encargadas de emitir billetes, bonos, pagarés y seguros, antes de operarse la centralización de la banca colombiana con las políticas económicas de la regeneración. Para el puerto de Barranquilla el incremento de las exportaciones se sintió por el número de vapores que arribaban y la disputa de las compañías transatlánticas europeas y norteamericanas por monopolizar el tráfico comercial, este tráfico comercial permite señalar que el destino de las exportaciones colombianas era principalmente Gran Bretaña, Alemania, Estados Unidos y Francia, al tiempo que el origen de las mercaderías importadas eran esos mismos países, con algunas cargas procedentes de España, Italia y Dinamarca.

Sin embargo, a la vuelta del siglo, Estados Unidos comenzaba a ser nuestro principal comprador y vendedor con un índice cercano al 40% del total de cada uno de los rubros. Para entonces el puerto de Barranquilla era el primero en el país. Por él salía y entraba el 60% del comercio exterior colombiano.

Entre 1873 y 1925, se fundaron seis bancos privados en la ciudad de Barranquilla. Durante este período, de intensa actividad económica, se crearon casi todos los bancos que han aparecido a lo largo de la historia de la ciudad. El Banco Dugand fue quizá el más importante en estos años: hacia 1920 llegó a estar entre los cinco principales bancos del país. Ya entonces se encontraba bastante consolidado el Banco Comercial de Barranquilla, sucesor del Banco de Barranquilla, que, aunque más pequeño que el Dugand en 1920, habría de sobrevivir hasta la década de 1960. Fue en 1920 cuando probablemente la industria bancaria local llegó a su ápice. En ese año, más del 50% de las existencias en especies monetarias en el sistema financiero de la ciudad estaba en instituciones barranquilleras —el Dugand, el Crédito Mercantil y el Comercial de Barranquilla.

Todos estos bancos fueron fundados por comerciantes barranquilleros que extendían sus actividades empresariales a otras actividades de la economía. Al finalizar el período 1873-1925, sólo uno de los bancos subsistía: el Comercial de Barranquilla, fundado en 1904 tras la disolución del primer banco de la ciudad, el Banco de Barranquilla. Otros bancos fundados en Barranquilla fueron: el Banco Márquez, 1873, el Banco Americano, 1883, y el Crédito Mercantil, 1914.

En 1873, un grupo de empresarios de Barranquilla y de otras ciudades de la Costa (incluyendo a Ocaña que entonces sostenía significativos vínculos con esta región), se reunieron para formar el Banco de Barranquilla, el primero de la ciudad. Las razones para el surgimiento del banco la daba, de una manera muy simple, el Boletín Industrial: "Los grandes adelantos comerciales que Colombia en general, y esta ciudad en particular, han hecho durante estos dos últimos años, han 'obligado' el establecimiento de un Banco en Barranquilla".

Cincuenta y siete personas suscribieron así 125 acciones por valor unitario de \$ 2.500, para un capital suscrito de \$ 312.500. En la fundación del Banco de Barranquilla resalta el espíritu asociativo y la conjunción de esfuerzos empresariales provenientes de distintas ciudades de la Costa. El grueso de los accionistas era efectivamente de Barranquilla, tales como Esteban Márquez, J. J. Senior, De la Hoz Hermanos, Santodomingo y Jimeno, entre otros; pero también figuraban Trespalacios y Cía., de Mompox, M. Posada y Stevenson Hermanos, de Cartagena, Daniel Moreno, de Tubará y D. Jácome y Hermano y Guillermo R. Quin, de Ocaña³⁴. En la lista de accionistas residentes en Barranquilla abundaban los inmigrantes, ya extranjeros, ya provenientes de otras ciudades de la Costa. En

³⁴ MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBÓ, Eduardo. (1988). *Bancos y banqueros de Barranquilla: 1873 – 1925*. Boletín Cultural y Bibliográfico, Número 17. Volumen XXV.

cierta medida, la formación inicial del banco reflejaba el espíritu empresarial de la Barranquilla de la época: comerciantes en su gran mayoría dispuestos a diversificar sus negocios.

Bajo la administración de Augusto Strunz, el Banco de Barranquilla inició operaciones en 1873. Le sucedieron, entre otros, A. Wolf, David de Sola y Jacob Cortíssoz. Todos estos administradores fueron también accionistas de la entidad. Un informe del cónsul británico de 1896 describía, sucintamente, las actividades del banco: descontar papeles comerciales, otorgar empréstitos, comprar y vender medios de pago sobre Europa y los Estados Unidos: "En efecto, ofrece todas las facilidades tradicionales de los bancos, y presta un gran servicio al comercio de Barranquilla"³⁵.

El 29 de noviembre de 1904, los accionistas resolvieron liquidar el Banco de Barranquilla y fundar otro establecimiento bancario: el Banco Comercial de Barranquilla. Un cronista de la época relata así los orígenes del fracaso: "El Banco de Barranquilla se dejó atropellar del papel moneda desvalorizado de la guerra, como muchos comerciantes, que no tuvieron la visión de otros, que desde que comenzó la guerra de 1899, y el cambio empezó a subir, vendían en oro al cambio del día anterior, por lo que quedaron indemnes"³⁶.

Sin abandonar sus acciones en el Banco de Barranquilla, Esteban Márquez fundó el banco que llevó su nombre y que comenzó operaciones en 1883, el segundo que se fundó en la ciudad. De padre español y madre barranquillera, Esteban Márquez había nacido en Barranquilla en 1799. Concejal, alcalde y jefe político del Cantón de Barranquilla en varias ocasiones, Márquez fue también uno de los empresarios más destacados de la ciudad y "una de las personas más influyentes en la vida de la Villa de Barranquilla". Al parecer, su fortuna la hizo en el comercio a través de los vínculos que logró establecer con Jamaica desde 1829 y posteriormente se dedicó al negocio de la construcción y a la propiedad raíz. Además de edificar "muchas casas grandes" y la Aduana de Sabanilla, Esteban Márquez contrató con el general José Félix Fuenmayor la construcción del Mercado Público en 1882. En una ciudad, cuyo progreso se ha endilgado tradicionalmente a los inmigrantes extranjeros, se destaca pues la labor empresarial de Esteban Márquez: nacido en la localidad, comerciante, urbanizador, político, promotor de la apertura de Sabanilla para las importaciones y de la navegación a través de Bocas de Ceniza.

Y banquero. En el momento de su fundación, Esteban Márquez era el accionista con mayor número de acciones en el Banco de Barranquilla. A su muerte, en 1889, sus hijos heredarían diez acciones, y era todavía uno de los socios con mayor poder individual en el citado banco.

³⁵ Ibíd.

³⁶ Ibíd.

Al cabo de pocos años de fundado, el Banco Dugand se convirtió en el establecimiento bancario más importante de Barranquilla, con una marcada influencia regional: tenía agencias en cinco ciudades de la costa Atlántica, además de otras agencias en los santanderes, poblaciones ribereñas del Magdalena, Medellín y Bogotá. José Víctor Dugand, su cabeza visible, pasó a ser un destacado dirigente de la empresa privada barranquillera. Aunque organizado como sociedad anónima, el Banco Dugand era un establecimiento controlado por la familia que impulsó su fundación. Sin embargo, fueron también accionistas del banco destacados comerciantes de Barranquilla, tales como Heilbron, Wolf y Co., Roca Niz y Co., Pinedo, Weber y Co., Santodomingo y Co., Foschini y Co., Eslait y Eljach, entre los 150 accionistas que poseían intereses en el banco en 1920. En 1922, eran miembros principales de la junta directiva Pellegrino Puccini, quien presidía, Luis Abello, Antonio Faillace, Miguel Traad y J. M. Santodomingo.

Como se dijo con anterioridad, en el período 1873-1926 se fundaron seis bancos en Barranquilla. Fuera de los reseñados anteriormente, también se establecieron el Banco Americano y el Comercial de Barranquilla.

El Banco Americano se había fundado en 1883. Inició operaciones el primero de marzo de ese año con un capital de \$ 565.000. Sus accionistas iniciales eran todos de las familias De la Torre y Ribón. El Banco Americano entró en liquidación en 1904, o sea que desaparece, al igual que el Banco de Barranquilla, en los años del caos creado por la hiperinflación de fines del siglo pasado y comienzos del presente.

En 1904, los accionistas del Banco de Barranquilla, resolvieron liquidar dicho establecimiento y fundar en su reemplazo el Banco Comercial de Barranquilla, el Banco Comercial de Barranquilla fue el único de los bancos fundados entre 1873 y 1925 que sobrevivió más allá de ese período: alcanzó a vivir tres décadas más, antes de ser definitivamente liquidado.

La sociedad colectiva Cortissoz, Correa y Compañía, se estableció el 2 de enero de 1914. Dicha firma tenía principalmente negocios bancarios, que adelantaba bajo el nombre de Crédito Mercantil. Sus principales socios eran: Jacob Cortissoz, Ester Correa de Cortissoz, Enrique Álvarez Correa, Mauricio Heilbron y Rodolfo Cortissoz³⁷, miembros todos de familias de origen judío que formaban parte de esa corriente de inmigrantes que llegó a Barranquilla durante el siglo XIX procedente de las islas de Curazao, Saint Thomas, Jamaica y Venezuela. Los Cortissoz, Álvarez Correa y Heilbron fueron representativos de los empresarios de Barranquilla de la época: ante todo, comerciantes que iban extendiendo sus vínculos a otros sectores de la economía. Los Cortissoz, los Heilbron y los Correa habían sido también accionistas del Banco de Barranquilla; a su turno, los Heilbron también poseían acciones del Banco Dugand. Los Heilbron estaban asociados con

³⁷ MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBÓ, Eduardo. (1988). *Bancos y banqueros de Barranquilla: 1873 – 1925*. Boletín Cultural y Bibliográfico, Número 17. Volumen XXV.

los Correa para comerciar con ganado y con ellos habían fundado, a finales del siglo pasado, la fábrica El Morro, precursora de industria del cuero en Barranquilla.

El gerente del Crédito Mercantil a través de toda su existencia fue Ernesto Cortissoz, quien además era gerente de la fábrica de fósforos El Cóndor, de la empresa de tranvía urbano y del acueducto de la ciudad.

Además de sus actividades bancarias, el Crédito Mercantil tenía una concesión para la explotación de las salinas marítimas. Cuando se inició la administración del General Pedro Nel Ospina, al Crédito Mercantil se le retiró la concesión sobre las salinas. Las dificultades causadas por los problemas con la concesión de las salinas más la muerte de su gerente, Ernesto Cortissoz, llevaron a que el Crédito Mercantil entrara en liquidación en 1924. En ese año el Superintendente Bancario informaba que la liquidación avanzaba con dificultades debido a que: "...se ha venido en conocimiento de serias irregularidades que afectan las cuentas desde años atrás".

A partir de 1921 el Banco Dugand parece haber entrado en crisis. Poco a poco tuvo que ir cerrando sus numerosas sucursales, hasta el punto que en 1923 sólo le quedaba la de Bucaramanga. Ya a finales de 1920, los directivos del banco anunciaban a los accionistas las dificultades que comenzaban a afrontar.

6.1.5. Los industriales forjadores de la “Puerta de Oro de Colombia”

La existencia de un núcleo de empresarios no nacionales con capitales en el comercio y en el transporte fluvial a vapor y en el ferrocarrilero, también, contribuyó a crear un marco benéfico para aventurar inversiones en el área semifabril. Modernos sistemas contables y administrativos, alta capacidad de riesgo en las inversiones e introducción de la tecnología moderna representada en la máquina a vapor y en herramientas y productos metalmecánicos y todos los conocimientos físicos, químicos y matemáticos que les son congénitos, se constituyeron en él aporte más apreciable de este grupo de personas al desarrollo empresarial de Barranquilla. Así, muchos de los primeros empresarios que arriesgaron capitales en talleres y establecimientos semifabriles habían asimilado el “espíritu empresarial” laborando en calidad de dependientes en casas mercantiles extranjeras, como contadores de vapores y auxiliares de los ingenieros mecánicos venidos de los Estados Unidos y de Inglaterra para las operaciones de ensamblaje de los vapores que hacían el tráfico por el río Magdalena y para dirigir los astilleros en donde se realizaban estas labores.

Durante este período en el último cuarto de siglo XIX, se dio la fundación de centros manufactureros dedicados a la producción de artículos de gran demanda en el mercado regional y con pocas posibilidades de competencia por parte de las mercaderías extranjeras.

Empresarios como los hermanos Salzedo, Ricardo Arjona Sardá, Luis G. Pochet, José F. Insignares Sierra, Diego A. de Castro, Evaristo Obregón e Hijos, Antonio J. Angulo, Joaquín M. Lascano, José A. Correa y Mauricio Heilbron, entre otros fundaron aserraderos, talabarterías, curtiembres y fábricas de jabones, establecimientos que fueron pioneros de la industria barranquillera.

El primer ensayo fabril fue el establecimiento fabril denominado La Industria Fundada en 1875 con una cadena de producción de alta tecnología de la época como se describió anteriormente en el presente capítulo³⁸. A este establecimiento, que logró sobrevivir a la crisis de 1929, se le unió en 1878 la fábrica de jabones El Porvenir de Francisco de J. Palacio y la fábrica de azúcar La Perseverancia un año después. Y así, entre 1875 y 1899 se fundaron 26 talleres y factorías semifabriles, en su mayoría en los sectores productivos ya anotados, establecimientos que por el escaso empleo de tecnología y de mano de obra no pueden ser catalogados como unidades industriales modernas propiamente dichas.

Entre los inversionistas de la industria fosforera resaltaron los Cortissoz por mantener una política de diversificación de la inversión, por la capacidad especulativa en el manejo del capital bancario y por las conexiones con el exterior (Curazao y New York), lo que les permitió estar presentes en casi todas las industrias barranquilleras del período; en 1910 en las fosforeras, en 1913 en las cerveceras, al año siguiente en un pool harinero, en 1915 en una desmotadora y en 1920 en un pool fosforero³⁹.

Las cervecerías, empresas de mayores dimensiones, exigieron políticas más amplias de inversionistas o, al menos, algunas reorganizaciones ligadas a los momentos de crisis y/o de aumento del capital en los que vincularon nuevos socios. La Cervecería Bolívar, fundada en 1904 fue reorganizada en 1912 bajo la dirección de Luis G. Pochet con los aportes de 19 accionistas; nuevamente se reestructuró en 1917 bajo la dirección de Alberto Urueta Méndez y el número de socios pasó a 22 y otra vez lo hizo en 1922, pero ya su principal accionista era su rival, la Cervecería Barranquilla, fundada en 1913.

Es de suma importancia referirse a cada uno de los personajes de manera singular y particular resaltando sus aportes a la economía e industria local de la ciudad, entre estos están:

Francisco J. Palacios: (Barranquilla) fundó y estableció la Fábrica de jabón “El Porvenir”, del cual se decía que tenía pacto con el diablo por su producción. Fábrica de licores, de perfumes, desmotadora de algodón.

³⁸ Sergio Paolo Solano, “*La Industria, historia de la primera fábrica en Barranquilla*”, en *Revista Informativa*, N° 168, Barranquilla, Cámara de Comercio, 1990, pp. 37-42.

³⁹ También fueron accionistas en bancos, compañías urbanizadoras y de servicios públicos, transporte fluvial y en el remate de administración de rentas nacionales (salinas).

Rafael y Napoleón Salcedo Ramón: (Samarío) Hicieron el primer intento industrial en la ciudad con el establecimiento denominado “La Industria” que se dedicaba a la fabricación de jabones, velas esteáricas y grasas y aceites vegetales. Además, fueron pioneros en la introducción de los primeros molinos de trigo industrializados establecidos en el país traído de otra parte donde le provisionaron los catálogos, y cuya denominación fue Molinos de trigo “La Nevada”. Aserradero más moderno y mayor del país, Cía. Nacional de Maderas “La Industria S.A”. Fábrica de Licores del Atlántico que después pasó a manos del Departamento. Construyó lo que conocemos hoy el barrio Las Delicias, después de la crisis de 1929. En 1933, creó el Barrio Olaya.

Luis G. Pochet: fundador de la Compañía de Bolívar de Hielo y Madera.

Ricardo Arjona: (Samarío) introdujo a Colombia manufactura de jabones finos y de polvos de arroz para tocador a través de la Fábrica “La Cubana” que tenía renombre en el país por sus productos. Fábrica “Las Llaves”. Además, de establecer y fundar la primera fábrica de hielo en la ciudad. Junto con el General Vicente Carlos Urueta fundaron Molinos “La Nevada”.

Don Evaristo Obregón: (Samarío, España) Aportó al progreso de Barranquilla a través de la fundación e implementación de la Planta Eléctrica de la ciudad de la cual se servían muchos de los establecimientos industriales y comerciales. Además, fundó la primera y gran empresa textil industrializada del país, conocida como la Fábrica de Tejidos “Obregón”.

Don Joaquín M. Lascano: Iniciador de la industria del cuero en la ciudad con la Curtiembre “Chiquinquirá”.

General José Félix Fuenmayor: (venezolano) Inició la construcción del Mercado Público pero lo cedió a Esteban Márquez (Barranquilla).

Don Arturo Aycardi: Fundó la fábrica de tejidos de punto.

Dr. Alberto Osorio: fundó la Cervecería Bolívar, la Fábrica de aceites y grasas vegetales y la Fábrica de gas carbónico como la primera en Colombia.

Don Karl C. Parrish: (EEUU) Fundó la Compañía de Maderas “La Industria”, generó la urbanización del Barrio El Prado en la ciudad en los años 20's.
General Eparquio González: Fundó el Aserradero “San Ignacio”.

Francisco Carbonell Wilches: Fundó una fábrica a gran escala como lo es Fábrica de jabones y ferretería Carbonell a fin de siglo XIX.

General Diego A. de Castro: (Barranquilla) Fundó Cafetería a vapor “Barranquilla”, molinos de trigo “El Caribe” y Fábrica de ron “San Clemente”.

Francisco Ferrans: Aserradero “El Progreso”, Fábrica de jabones “La Americana” y Fábrica de tejas y mosaicos.

Don Juan D. Medina: Fábrica de jabones “La Hispanoamericana”, y Fábrica de “Puntillas de París” que fue la primera en la ciudad.

Esteban Márquez (Barranquilla) Construyó para la ciudad el nuevo Mercado Público a final del siglo XIX, empresario y era el mayor accionista del Banco de Barranquilla, al tiempo, fundó el banco que llevó su nombre y que comenzó operaciones en 1883, el segundo que se fundó en la ciudad. De padre español y madre barranquillera, Esteban Márquez había nacido en Barranquilla en 1799. Concejal, alcalde y jefe político del Cantón de Barranquilla en varias ocasiones, Márquez fue también uno de los empresarios más destacados de la ciudad y "una de las personas más influyentes en la vida de la Villa de Barranquilla". Al parecer, su fortuna la hizo en el comercio a través de los vínculos que logró establecer con Jamaica desde 1829 y posteriormente se dedicó al negocio de la construcción y a la propiedad raíz. Además de edificar "muchas casas grandes" y la Aduana de Sabanilla, Esteban Márquez contrató con el general José Félix Fuenmayor la construcción del Mercado Público en 1882. En una ciudad, cuyo progreso se ha endilgado tradicionalmente a los inmigrantes extranjeros, se destaca pues la labor empresarial de Esteban Márquez: nacido en la localidad, comerciante, urbanizador, político, promotor de la apertura de Sabanilla para las importaciones y de la navegación a través de Bocas de Ceniza. Construyó en la Loma de San Antonio, en sabanilla, el edificio de la aduana, que años después sería conocido como “Castillo de Salgar”.

Ernesto Cortissoz Álvarez-Correa: 1884-1924. Barranquillero más importante en la primera década de los veinte del siglo XX. Uno de los ejecutivos de mayor trascendencia comercial, industrial, financiera y social de Barranquilla. Presidente vitalicio del Club Barranquilla. (Familia de origen judío que formaban parte de esa corriente de inmigrantes que llegó a Barranquilla durante el siglo XIX procedente de las islas de Curazao, Saint Thomas, Jamaica y Venezuela. Barranquilla) Pionero en la aviación en el país y en Suramérica. Fue accionista del Banco de Barranquilla, gerente del Banco de Crédito Mercantil a través de toda su existencia fue Ernesto Cortissoz, fundada por la sociedad colectiva Cortissoz, Correa y Compañía- firma que tenía principalmente negocios bancarios- ; además, era gerente de la fábrica de fósforos El Cóndor, de la empresa de tranvía urbano y del acueducto de la ciudad. Constituyó la empresa de aviación Scadta – Sociedad Colombo Alemana de transporte Aéreo- en 1919: nacimiento de la aviación comercial en América.

Jacobo Cortissoz: Iniciador de muchas empresas en Barranquilla. Propietario de una compañía de navegación fluvial, socio fundador del Banco Comercial de Barranquilla y de Cervecería Águila.

Mario Santo domingo:(Colón, Panamá) accionista del Banco de Barranquilla y del Banco Dugand, fundó la Cervecería Bolívar que luego, al fusionarse con la Cervecería Barranquilla se llamaría con la denominación que hoy conocemos como Cervecería Águila.

David López Penha: Curazao, estableció un astillero cuyo nombre era “Unión del río Magdalena”. Primer cónsul de España en Barranquilla.

Martin Wessell y Julius Hoenisberg: (judíos) Construyeron el ferrocarril desde la “Estación Montoya” hasta el mar en Sabanilla en 1870.

Alberto Roncallo: su padre era Juan B. Roncallo de origen italiano. Nació en Barranquilla. Creador de las rentas municipales y presidente del consejo municipal durante 20 años. Sus hijos eran Alberto, Mario y Pablo, fundadores en 1920 de la casa Roncallo&Cía. Compraron a Napoleón Salcedo Ramón los molinos de trigo y extendieron su radio de acción a Bogotá y Cali. Fue fundador del cultivo de banano en la zona de Tucurinca y se colocó como el primer productor de leche en el Dpto del Atlántico. Fundador de la Litografía barranquilla, una de las más poderosas empresas editoriales de la Costa. Presidente del Banco Comercial de Barranquilla, Diputado a la Asamblea, Presidente del Concejo y de la Cámara de Comercio de la ciudad.

Adolfo Held: Alemán, fue cónsul de Colombia en Bremen desde 1892 a 1927. Formó parte de la firma Müller, Siefken & Co, sucesores de Hoenisberg y Wessels&Co que fueron los dueños de las empresas de vapores Cía. Alemana de Navegación, en 1886 fundó junto Luis Gieseken, la firma Gieseken&Held exportación de tabaco, café, cueros, tagua, etc. e importación de productos que venían de Alemania e Inglaterra. Fundó la empresa Hanseática de vapores en asocio con el Sr. Arturo Stegmann. Además instaló la fábrica de jabones y velas “Luz X”. La empresa hanseática, construyó el Faro que estaba en la desembocadura de Bocas de cenizas. Fundó la Hacienda de ganado Jesús del Río en el Dpto de Bolívar a orillas del Magdalena, hacienda de positiva importancia y beneficio en la industria ganadera del país. En 1912, creó el Banco Alemán Antioqueño junto con otros amigos.

De esta manera se forma la élite barranquillera, vinculada a los más variados negocios relacionados con las especulaciones financieras, como la compra-venta de letras de cambio, los comisionistas y los agentes de casas comerciales nacionales y extranjeras. Otras actividades económicas que permitieron acumular riquezas fueron la compra-venta de bienes raíces urbanos y rurales y la comercialización del ganado y del transporte fluvial.

6.1.6. Nuevas culturas en la ciudad. Los otros protagonistas

Pero no todo era comercio e industrias. La sociedad barranquillera también empezaba a tener contacto con otras formas de vida urbana. Para fines del siglo XIX funcionaban en la ciudad cuatro clubes sociales, el Barranquilla, el San Carlos, el Louvre y el Internacional. El Club Barranquilla que había sido fundado el 12 de octubre de 1888, lo integraban 150 miembros.

La trama de relaciones económicas, sociales y urbanas que el puerto determina y teje, ilustra una singularidad de las ciudades portuarias. A diferencia de otros epicentros urbanos, el corazón (centro de poder) de aquellas se compartía entre la plaza central (espacio símbolo del poder ritualizado), y el espacio portuario, caracterizado por la existencia de un micro mundo de poderes que aprovechando la libre iniciativa, tejían sus propios circuitos mercantiles, legales o ilegales. A través de ellos suministraban mano de obra (“contratistas”, capataces, patrones de embarcaciones menores), proveían a pequeños comerciantes al crédito, intermediaban y acaparaban el comercio, robaban, hacían trampas, etc. Este micro mundo de poderes se mantenía gracias a un precario equilibrio de fuerzas y grupos, pero al mismo tiempo, era un espacio de intensas disputas y allí el poder fragmentaba. El puerto como espacio de constante trasgresión de normas y valores oficiales, sitio de mercado y área de trabajo, representaba un cotidiano ensayo de experiencias, actitudes y valores un poco más igualitarios si se le compara con el otro centro del poder⁴⁰.

En el contexto social, “*el vapor como esperanza de un estilo de vida para los jóvenes de estratos bajos del área ribereña (braceros o cargueros y tripulantes o bogas), y aún para los de clase media (capitanes, mecánicos y contabilistas), generó una subestructura laboral portuaria de singular importancia para el desarrollo de la clase obrera costeña*”⁴¹, sobre todo si se tiene en cuenta, que el trabajo en los vapores y puertos fue elevado a la condición de ocupación ideal por los estratos bajos de la población, debido a que representaba una prolongación de formas de vida no obligadas a disciplinarse como sí ocurre en la economía fabril; y, porque las luchas reivindicativas allí adelantadas permitieron a los trabajadores alcanzar mejoras materiales ausentes en otros estratos asalariados.

Entonces se publicaban los periódicos: El Promotor, El Anunciador, El Anotador, El Diario de Avisos, El Comercial, El Pueblo, El Comercio, La Industria, el Buscapiés, el Soberano, el Compilador y The Shipping List. Este último en inglés, obviamente, para los extranjeros residentes o transeúntes en la ciudad. La existencia de tantos periódicos sobrepasaba en número las fábricas, las carreteras, los institutos agrícolas y las escuelas necesarias para impulsar el desarrollo económico y social. Además, la mayoría de estos periódicos eran mal vistos porque, estaban dedicados principalmente a representaciones cuajadas de

⁴⁰ SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. (2003). *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura.

⁴¹ *Ibíd.*

firmas, lisonjeras o insultantes que los "hacían parecerse a un enjambre de papeluchos que gritan, atacan, mienten y desmienten".

Las tertulias eran otro de los referentes culturales de la ciudad. Julio H. Palacio en su crónica autobiográfica, *Historia de mi vida*, describe una de ellas en 1898 en el Camellón Abello. De aquel por cierto hizo parte Emilio Bobadilla, alias Fray Candil, un conocido escritor cubano, quien había recibido el rechazo de la alta sociedad barranquillera porque en "El Promotor" había relatado un paseo por el río Magdalena utilizando frases que no fueron "bien recibidas" en nuestra pudorosa sociedad. El escritor cubano escribió luego la novela "A fuego lento" donde utilizando un imaginario lugar, "Ganga" a todas luces Barranquilla, la presenta como una ciudad maloliente, con una corona de gallinazos revoloteando a toda hora en su cielo, con una aristocracia local ridícula y prejuiciada, con intelectuales caricaturescos que leían diccionarios y revistas francesas atrasadas y con políticos venales que tenían nombres griegos y latinos para imitar a los héroes mitológicos de la antigüedad. Finalizaba haciendo referencia a los pocos atractivos que tenía la vida nocturna de Barranquilla.

CAPITULO IV

ALGUNAS APROXIMACIONES PARA LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA

7. LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA

7.1. EL CONTEXTO GENERAL DE LA VISIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

En Inglaterra, desde el campo de la arquitectura ha sido reconocido como patrimonio industrial una variada gama de edificios pero también de escenarios afectados o alterados por los procesos de industrialización. Es así como *Hubert Pragnell*, en su texto industrial *Britain*, identifica entre los bienes de interés cultural industrial todo lo relacionado con el fuego (minas de carbón, combustibles orgánicos, etc.), la forja y los hornos; los molinos de agua y de viento; las subestaciones eléctricas; los gasoductos; las textileras; las bodegas y las industrias manufactureras; los puertos, muelles y sus bodegas; las hidroeléctricas y las represas; la arquitectura de los canales y los ríos; los sistemas de ferrocarriles y los mercados.

En Francia, encontramos que *Marie Françoise Laborde* (1998), identifica como ejemplos de la arquitectura industrial la casa de la moneda, la imprenta nacional, la telefónica, los periódicos, los frigoríficos, el acueducto y el alcantarillado.

En Estados Unidos y en Gran Bretaña, desde finales de los 70's existen iniciativas para poner en valor algunas instalaciones industriales, entre las cuales se encuentran la puesta en valor del núcleo manufacturero textil de Lowell, en Massachusetts (1977).

En Escocia, por ejemplo, se han valorado las antiguas industrias del hierro en Dunaskin, Ayrshire, investigando la promoción de la herencia industrial regional para el desarrollo económico. Ahora bien, esto no solo se ha vinculado a sectores industriales, abandonados o antiguos "... desde mediados de los años 80's no solo los establecimientos industriales antiguos, sino las grandes instalaciones industriales y los establecimientos científicos se convierten en objeto de atención y visita, como es el caso de Alemania"⁴².

La identificación del patrimonio industrial en países latinoamericanos hace visible la diferencia con los países llamados del primer mundo. Es así como, por ejemplo, en México el patrimonio industrial está constituido por entornos muy variados como: la industria petrolera; la industria textil; las tabaquerías; los ferrocarriles; ingenios azucareros; la industria eléctrica; las ferrerías y fundiciones; las cervecerías; el vidrio y los sopladores y las fábricas de papel (Museo Nacional de Culturas Populares, 1984).

⁴² AGUILAR CIVERA, Inmaculada. 1.998. *"Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes"*. Colección Arqueología industrial. Talleres Gráficos Ripoll, S.A. Paterna, Valencia. Pp.: 297

En Argentina el patrimonio industrial, también incluye una variada gama de muestras: la arquitectura portuaria; la de los ingenios azucareros; la del hierro; los ferrocarriles y los sistemas sanitarios (CEDODAL, 2001). Es así como vemos que en Tandil – Argentina, en la ponencia realizada por la *Lic. Guillermina Fernández y el Lic. Aldo Guzmán Ramos* del Instituto Superior del Sureste UNCPBA, acerca de la rehabilitación y reutilización del patrimonio industrial del pueblo - fábrica Barker Villa Cacique (Sudeste de la Provincia de Buenos Aires) para el turismo cultural de la ciudad, dentro de los inmuebles que componen el patrimonio industrial de dicho pueblo se consideran las zonas de producción, de vivienda, etc.; los muebles como: maquinaria, herramienta, los archivos, etc. A esto se le suman los modos de vida de los trabajadores, el know how de los procesos productivos, etc.

Dentro de esta valoración del patrimonio industrial, en esta ponencia, también se habla de instalaciones y museos científico – técnicos especializados (de la navegación, agrarios, de la radio, óptico, de la fotografía, del automóvil, del ferrocarril, de la artesanía, de dirigibles, de motocicletas, de la electricidad...), puentes de diversas épocas, faros, puertos, astilleros, estaciones de ferrocarril, líneas ferroviarias de distintas épocas, ascensores de montaña de principios de siglo pasada, canales, esclusas, refinerías y otras instalaciones petrolíferas, molinos de vientos, diques secos, industrias textiles, forjas y herrerías, presas, teatros especialmente interesantes por sus estructuras escenográficas, grandes excavadoras, aeropuertos, acueductos, fábricas de vidrio, instalaciones para el abastecimiento de agua potable, estaciones de tratamiento de basuras y de aguas residuales.

Por otra parte, existen otros trabajos relacionados a los vestigios dejados por la ocupación jesuítica en el área del Río Uruguay, principalmente en el Parque Nacional El Palmar, en la provincia de Entre Ríos, donde se protege el patrimonio y se amplía la oferta de turismo.

Otros trabajos relacionados con el patrimonio minero del área cordillerana de San Juan, el cual expone un proyecto que tiene como fin realizar un inventario del patrimonio tangible e intangible de la industria minera para establecer mecanismos de protección legal de los mismos.

Otro grupo de trabajos se relacionan con el patrimonio industrial de ciertos barrios de la ciudad de Buenos Aires, por ejemplo el Barrio de Barracas y Monserrat Norte, este último dentro del Casco Histórico de la ciudad, donde se hace hincapié en la normativa de protección de estas edificaciones relacionadas a la arquitectura industrial.

7.2. ALGUNAS IDEAS SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN COLOMBIA

Los intentos por identificar, debatir y teorizar acerca del tema del patrimonio industrial en Colombia, hasta ahora están dando sus primeros frutos. Las investigaciones sobre el proceso de industrialización se circunscriben a publicaciones sobre casos puntuales, artículos o memorias de congresos en los que se aborda el tema desde diferentes disciplinas.

En Colombia si bien existen fábricas desde el período colonial y la industria se desarrolla conforme al sistema capitalista a partir de los años 30's, el tema de la arquitectura industrial apenas ha sido esbozado por algunos autores desde la academia, en los programas académicos de diferentes universidades en el país, se desarrollan investigaciones desde diferentes ámbitos, entre los cuales se pueden mencionar: "Arquitectura para la industria del Valle del Cauca (1910 – 1960): Tipos y técnicas" desarrollado por el *Arq. Jorge Galindo*, quien busca develar procesos industriales y tipologías de fábricas en esta región del país; otra investigación que se ha hecho en la Pontificia Universidad Javeriana, es el de *Mónica Therrien* titulado "De fábrica a barrio: Urbanización y urbanidad en la Fábrica de Loza Bogotana", en donde se busca entender las incidencias de los paradigmas de progreso y desarrollo a la implantación de una fábrica y la forma de habitar en sectores populares y cómo estos ideales políticos han incidido en las acciones locales para el reordenamiento de la ciudad, especialmente el centro histórico.

De igual manera, en la investigación que hizo la *Arq. Lina Beltrán*, titulada "Las Cruces arqueología de recuerdos en una ciudad: Fábricas e industrias de la construcción para un barrio en Bogotá, siglo XIX y XX" se realiza una identificación y análisis de las industrias de la construcción para un período de tiempo específico – siglos XIX y XX- y cómo éstas generan una imagen urbana particular para el barrio Las Cruces, centro histórico de Bogotá. Así mismo, encontramos otra investigación realizada por el *Arq. Felipe González*, titulada "Arquitectura Industrial siglo XVIII, Reales fábricas de Aguardiente de Caña en el Reino de Granada", donde hace un estudio acerca del origen del tipo de las fábricas de elaboración de aguardiente.

También, en el programa de la Maestría en Urbanismo de la Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia, el *Arq. Luís Fernando Acevedo* desarrolló un trabajo de grado titulado "Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente", el cual contempla entre algunos de sus objetivos el estudio de las características espaciales y morfológicas del proceso de industrialización que han aportado al crecimiento de Bogotá, del mismo modo, analiza la relación urbanística existente entre la implantación industrial y crecimiento urbano.

Además, encontramos que su mención en los libros especializados es aún escasa, autores como *Silvia Arango* (1989), *Carlos Niño* (1991) o *German Téllez* (1988), entre otros, lo enuncian parcialmente en sus respectivas publicaciones sobre arquitectura en Colombia, constituyéndose esta carencia en un vacío en el conocimiento de nuestro pasado industrial.

En lo que respecta a Barranquilla, se han hecho algunas publicaciones acerca de la valoración del patrimonio arquitectónico de la ciudad, entre ellas, se encuentra el artículo escrito por el *Arq. Jorge Caballero* para la Revista Proa: “Un corredor histórico para Colombia: Puerto Colombia – Ferrocarril de Bolívar – Puerto de Barraquilla” donde hace una breve reseña histórica de este corredor y una reflexión para la valoración de los vestigios industriales como las obras de ingeniería y la arquitectura que se requirió para consolidar sus potenciales estratégicos conformados por los puertos y el ferrocarril. Otro ejemplo de publicaciones realizadas, es “Umbral de la arquitectura colombiana” del *Arq. Ignacio Consuegra Bolívar*, donde deja constancia del paisaje urbano de Barranquilla como valioso aporte en la construcción de nuestra identidad a través de la memoria histórica plasmada en imágenes de sus edificios y espacios públicos de todas las épocas.

De otra parte, si bien dentro del campo de la arquitectura industrial el tema está aún por desarrollar, desde otras disciplinas los aspectos económicos y tecnológicos han sido abordados con mayor profundidad. Es el caso de *Luís Ospina Vásquez* (1955), que en su libro “Industria y Protección en Colombia” proporciona datos invaluable acerca de la conformación y continuidad de las industrias en el país; otra investigación realizada por *Sergio Paolo De las Aguas* (1993) titulada “Élite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla: 1875 – 1930” donde se hace una aproximación conceptual acerca del tema de la industrialización y el empresariado en Barranquilla, refiriéndose a la formación de la élite empresarial de la ciudad y a aspectos como la inversión familiar, el papel de la ganadería en la acumulación de capital, las industrias nacies y el surgimiento de la clase obrera a partir del proceso de industrialización.

Así mismo, en la sociología se destacan publicaciones como “Empresarios, tecnología y gestión en tres fábricas bogotanas: 1890 – 1920” de *Edgar Augusto Valero* (1999), la que aborda el estudio de una fábrica de chocolates, una ferrería y una cervecería, enfatizando en los aspectos técnicos de la producción, la organización administrativa y el contexto socioeconómico de la época. En otras investigaciones adelantadas por el *Observatorio del Caribe Colombiano*, como por ejemplo, el libro: “Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano: 1850 – 1930”, donde se concluye luego de un recorrido por la historia de los puertos del Caribe y su incidencia en el aspecto social, que durante mucho tiempo los puertos y el comercio constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural, que el puerto fue algo más que un sitio, que era eso y toda la ciudad.

En otros estudios, por estas mismas líneas, están los de *Gabriel Poveda Ramos*, “Estudios sobre la industria del cemento”(1962), el de *la Asociación Nacional de Industriales*, titulado “Políticas económicas, desarrollo industrial y tecnología en Colombia: 1925 – 1975” (1979) financiado por Colciencias, y el de “ANDI y la industria en Colombia: 1944 – 1984, 40 años” (1984), entre otros. Dichos estudios proporcionan un marco contextual de las industrias nacionales, al tiempo que arrojan datos y estadísticas importantes sobre el renglón industrial en el país.

Como conclusión, puedo decir que los trabajos e investigaciones, al igual que las publicaciones hechas, aportan mucho en el avance hacia la construcción de la toma de conciencia para valorar el patrimonio arquitectónico e industrial de la ciudad; sin embargo, carecen de un elemento para la relevancia que merecen los puertos y la actividad portuaria como factor aglomerante de todos los procesos económicos, sociales, políticos y culturales plasmados especialmente en los cambios y en el crecimiento de la fisonomía urbana y arquitectónica que generan estos al ser centro de producción comercial, industrial, y por ende, de asentamientos humanos transformando el paisaje y la imagen de la ciudad puerto con sus diversas manifestaciones culturales permitiendo el ingreso de ideas, costumbres y nuevos materiales que en el período de estudio hicieron visible la industrialización en la ciudad de Barranquilla.

7.3. PROCESO DE JERARQUIZACIÓN Y VALORACIÓN

La identificación y clasificación de las instalaciones productivas en grupos de acuerdo al tipo de establecimiento fabril y a su lenguaje arquitectónico, tuvo el propósito de establecer aquellos rasgos significativos de estas instalaciones, con el fin de valorarlos y de hacer un análisis de su arquitectura como parte del patrimonio industrial de la ciudad.

Con este criterio, se agruparon de acuerdo a sus características formales definidos a partir de las semejanzas de sus lenguajes arquitectónicos. Con la descripción de los lenguajes formales; la volumetría que involucra aspectos tales como la altura, características de la cubierta, tipos de volúmenes que componen la edificación y las relaciones que logran establecer entre sí; las características generales del volumen relacionadas con la realización física de la edificación en cuanto a materiales; la descripción de la fachadas donde se definen las características generales del límite entre el espacio privado de la edificación y el espacio público urbano: referentes a la continuidad, discontinuidad o movimiento del plano de fachada, al ritmo y al tamaño de los vanos, a la proporción entre vacío y lleno, a la decoración, a la diferenciación de planos y al color y textura de los materiales de acabados.

La descripción de cada uno de estos aspectos por separado tiene un fin comparativo y de clasificación. Esta se convierte en el primer nivel para determinar los valores de la instalación productiva y en uno de los componentes para definir

sus posibilidades de inclusión en la declaratoria como patrimonio industrial de la ciudad.

7.3.1. Identificación del patrimonio industrial de Barranquilla entre 1877 y 1930

En esta investigación, se identificaron 136 establecimientos semifabriles fundados durante el período comprendido entre 1877 y 1930 de acuerdo a la clasificación por el tipo de instalaciones productivas. De estas construcciones, quedan en pie algunas de las viviendas que fueron inicialmente utilizadas como sede, que hoy día están insertas dentro del declarado centro histórico de Barranquilla, tal caso, es el edificio donde quedaba la Fábrica de Gaseosas posada y Tobón, cuyo uso original fue un la fábrica de gaseosas, en la cual observamos, que su fachada ha sido obviamente modificada, al igual que su distribución espacial; todo ello, a causa de los requerimientos de las actividades y la especialización de éstas a medida que fue transcurriendo el tiempo, dándoles así un nuevo uso.

Durante la verificación de la información recopilada de las construcciones industriales, se pudo comprobar que la gran mayoría de las edificaciones han desaparecido espacialmente, pero que aún persisten en el tiempo otras, tal es el caso de la Fábrica de Grasas y Vegetales “Fagrave”, la cual fue fundada en 1910 y hoy día, conserva su uso original y está en el mismo lugar donde se implantó pero por razones antes expuestas, se logra ver modificaciones en su arquitectura y en el territorio en el que fue inserta, sin embargo, ésta construcción industrial no se tuvo en cuenta cuando se hizo la declaración del centro histórico de Barranquilla.

7.3.2. Descripción por tipos de instalaciones productivas siglo: 1877 – 1930.

Para la valoración de las instalaciones productivas existentes en la ciudad de Barranquilla dentro del período en estudio, se ha realizado la siguiente catalogación por tipos de instalaciones productivas:

Instalaciones productivas basadas en procesos artesanales

Instalaciones productivas que combinan procesos artesanales y máquinas, taller manufacturero

Instalaciones productivas con procesos netamente mecanizados, fábricas e Industrias

7.3.2.1. Instalaciones productivas tipo artesanal

Cuando la elaboración y transformación de los productos naturales se realiza en el hogar o en un taller, en forma individual o por un grupo reducido de individuos, constituye la actividad económica llamada artesanía. Sus herramientas e instrumentos de trabajo son tradicionales; es decir, que no han variado a través del tiempo. Así, por ejemplo, decimos que el zapatero, el carpintero, el herrero o alfarero practican la artesanía.

Los antecedentes de la industria fueron los talleres artesanos y las manufacturas. Los talleres tuvieron su apogeo en la Edad Media y la Edad Moderna. Cada taller empleaba a unos pocos artesanos, que elaboraban los productos en todas sus fases, utilizando herramientas muy simples. Las unidades de producción son de reducido tamaño y se encuentran en el propio domicilio. Las producciones se vendían generalmente en el mercado local.

Durante el período artesanal, la agricultura induce períodos de actividad débil y los fabricantes de las ciudades se interesan rápidamente por esta mano de obra regularmente ociosa. El trabajo a domicilio va a desarrollarse. Les permite a los artesanos y fabricantes cederles en subcontacto una parte de su producción a las familias campesinas. En el marco más específico, los empresarios abastecen a los trabajadores rurales (y siempre a domicilio) de materias primas, incluso instrumentos, luego vienen para recuperar a cambio de un salario el producto transformado, que será a veces terminado en los talleres urbanos.

El régimen de producción artesanal es un esquema de manufacturas intensivas en mano de obra, donde la producción de baja escala productiva crea un producto heterogéneo durable, el artesano es una mano de obra altamente capacitada pues hacía íntegramente el producto, por sofisticado que fuera. Aquí la empresa no ha logrado organizar su producción y trabaja al ritmo del trabajador. Las técnicas de producción están diferenciadas según cada trabajador, donde los instrumentos de trabajo son muy elementales, no existe mecanización o maquinación alguna, sino se habla de herramientas de manipulación y destreza de la mano de obra. Los insumos más elementales en el proceso de producción, aparte de la mano de obra son el acero y el carbón, donde las condiciones de trabajo son muy precarias y altamente riesgosas, improvisadas propiamente. La jornada de trabajo es extensiva pues el artesano trabaja según sus hábitos y costumbres y al ritmo que él desea. El producto se hace manualmente y es por tanto una producción muy onerosa, de baja escala productiva y lenta.

La técnica de producción es de tradición o costumbre y varía de artesano en artesano, la destreza es más una facultad humana que tecnológica. Las relaciones industriales son de largo plazo, incluso heredables. Los factores productivos son univalentes y básicos. La mano de obra también es monovalente o univalente basada en oficios integrales. La tecnología es mínima y hay poca tecnología toda ella de tipo mecánica. La capacitación se da en el taller sobre la marcha, y los oficios se aprenden y reconocen por mérito. El peonaje es libre y lentamente el

destajo es sustituido por la proletarización de la mano de obra. El empresario es independiente, dueño de su empresa.

La zona que en un futuro sería la industrial y comercial, se localizaba en los alrededores de la antigua ciénaga y de los caños donde se establecieron las instalaciones productivas artesanales.

Es importante, señalar que para Barranquilla la navegación a vapor por el río Magdalena representó el comienzo de una tradición industrial local, sustentada en la creación de actividades relacionadas con las labores metalmecánicas y el procesamiento de las maderas, tales como: astilleros, talleres de fundición, talleres de carpintería y herrería; en los cuales se reparaban, construían o acondicionaban las embarcaciones que navegarían al río Magdalena y sus afluentes, eran industrias pertenecientes a las compañías fluviales.

Ver anexo. Plano de instalaciones productivas artesanales en la ciudad de Barranquilla entre 1877 – 1930.

7.3.2.2. Instalaciones productivas tipo Taller manufacturero

Las manufacturas surgieron en el siglo XVII. Eran talleres de gran tamaño que realizaban productos de calidad para su posterior venta en un mercado nacional e internacional.

La creciente creación y circulación de mercancías del periodo artesanal, dio paso al taller manufacturero, es en este donde se crea la base para la producción industrial. Su desarrollo logra entre otras cosas; reducir el tiempo de trabajo socialmente necesario, perfeccionar la división social del trabajo, emplear la manufactura combinada, la cooperación simple y el perfeccionamiento de herramientas. Una de las cualidades más significativas de la manufactura fue engendrar una clase de obreros no especializados que la industria artesanal excluía.

Un aspecto importante del desarrollo de la manufactura, que la diferencia de la vieja industria artesanal gremial, es la cooperación entre un mayor número de obreros, en el mismo lugar y para la producción del mismo tipo de mercancías. La cooperación, es decir, la concentración de obreros para desarrollar idénticas tareas productivas, facilita asimismo la concentración de medios de producción.

La manufactura desarrolla la división del trabajo y aumenta la fuerza productiva del trabajo. Esta lucha por la productividad del trabajo, es decir, por la reducción del tiempo de trabajo necesario para la producción de mercancías, favorece el desarrollo esporádico de máquinas en primer lugar, para ciertos procesos simples que han de ejecutarse en masa y con mucho gasto de fuerzas. Sin embargo en el

periodo clásico de la manufactura la maquinaria específica sigue siendo el obrero colectivo.

Pero como consecuencia inevitable del crecimiento de la productividad del trabajo, la máquina introducida masivamente en el proceso de producción pone fin al periodo manufacturero. Con la máquina se elimina la base técnica que aseguraba la relación vitalicia entre el obrero y una función parcial de la producción.

Para el año 1888, Barranquilla contaba con 25 talleres manufactureros contemplando actividades tales como: la zapatería, talabartería, la fabricación de muebles, jabones y velas esteáricas; y de oficios como: carpinteros, ebanistas, herreros, zapateros, entre otros. En el período comprendido entre 1.880 y 1.905, en Barranquilla se fundaron 160 establecimientos y el mercado público, fue iniciado en 1.883 y terminado en 1.884. La actividad comercial fue impulsada notablemente por la vocación de empresas de navegación, lo que permitió un desahogo de las bodegas del puerto. También en este período se instaló la compañía de alumbrado eléctrico y el servicio de acueducto, lo que permitió y facilitó los primeros intentos industriales.

Ver anexo. Plano de instalaciones productivas tipo taller manufacturero entre 1877 – 1930 en la ciudad de Barranquilla

Las características de las instalaciones productivas surgidos en Barranquilla en el último cuarto del siglo XIX, están acordes con los de otras ciudades como Bogotá y Cartagena. El sector de la industria en la ciudad de Barranquilla, apenas estaba en proceso de evolución. Luego de los primeras instalaciones productivas tipo artesanal , aparecieron pequeños establecimientos semifabriles que combinaban la asociación de capitales y adelantos técnicos haciéndolos muy competitivos en el mercado, tales como: fábricas de muebles, astilleros y aserraderos (tecnificados), ladrilleras, fábricas de jabones y velas esteáricas, entre otros; aunque, para los últimos años del siglo XIX, empezaron a funcionar establecimientos de verdadero tipo industrial como la Fábrica de Cerveza y Hielo Bolívar⁴³.

7.3.2.3. Instalaciones productivas tipo Industria maquinizada

Por un lado, la creciente división del trabajo creó obreros especializados pero renuentes a la explotación. Y por otro *“la manufactura no podía abarcar la producción social en toda su extensión, ni revolucionarla en su entraña (...) Al alcanzar cierto grado de desarrollo, su propia base técnica, estrecha, hízose incompatible con las necesidades de la producción que ella misma había creado”*⁴⁴.

⁴³ ZAMBRANO PEREZ, Milton. 1998. *“El desarrollo del empresariado en Barranquilla: 1880 – 1945”*. Artes Gráficas Industriales. Barranquilla. pp.: 240.

⁴⁴ MARX, Karl. *El Capital: Maquinaria y la gran industria. Maquinaria y manufactura*. Capítulo XII y XIII.

La producción manufacturera tuvo que transformarse en “industria maquinizada”. No obstante, esta transformación fue paulatina y ocurrió conjuntamente, a la creación de talleres, lugar donde se desarrollaron y perfeccionaron gradualmente las máquinas. Este perfeccionamiento es no sólo un logro histórico, es al mismo tiempo, un nuevo modo de explotación; en el que ya no es la fuerza de trabajo la forma revolucionaria. Ahora, en los nuevos tiempos *“la máquina pone fin a la actividad manual artesana como principio normativo de la producción social. De este modo se consiguen dos cosas. Primero desterrar la base técnica en que se apoyaba la afección de por vida al obrero a una función parcial. Segundo derribar los diques que este mismo principio oponía al imperio del capital”*⁴⁵. La nueva forma de explotación se basa en el *instrumento de trabajo* y no en la fuerza de trabajo.

La introducción de maquinaria para incrementar la productividad del trabajo tuvo efectos en todas las esferas de la producción: las innovaciones en la hilandería mecánica se trasladaron inmediatamente a la tejeduría mecánica que a su vez impulsaron las transformaciones en la industria química. A su vez estos cambios profundos en la base productiva provocaron una revolución en las condiciones generales de los medios de comunicación y transporte para el intercambio de las mercancías: barcos a vapor, ferrocarriles, telégrafos...

La maquinaria es un medio para la producción de plusvalía, y la diferencia con el periodo manufacturero es que, mientras en éste la revolución del modo de producción parte de la jornada de trabajo, en la gran industria parte del medio de trabajo, es decir de la maquinaria. Esta se convierte inmediatamente en un medio para aumentar el número de asalariados colocando a todos los miembros de la familia obrera, sin distinción de sexo ni edad, bajo el dominio completo del capital. Al favorecer la utilización de la fuerza de trabajo de todos los miembros de la familia, la maquinaria reparte el valor de la fuerza de trabajo del hombre entre toda su familia produciendo la desvalorización de su fuerza de trabajo.

El desarrollo de estas ramas de la producción y comunicación exigían de masas de hierro que fundir, soldar, cortar, taladrar y moldear; y esto requería necesariamente de máquinas enormes que la construcción manufacturera de máquinas no podía crear. Así, como señala Marx, la gran industria tenía que apoderarse de su medio de producción característico, de la máquina misma, produciendo máquinas con máquinas.

En 1866, la Compañía Alemana (la misma que tendió el ferrocarril entre el puerto fluvial de Barranquilla y su puerto marítimo en Puerto Colombia) construyó en Veranillo un muelle; para 1886, la Compañía Colombiana de Transportes contaba con bodegas, muelles, un taller mecánico con tornos movidos por vapor, fundición, herrería, carpintería, un muelle y tres almacenes de materiales, los que estaban unidos al ferrocarril por medio de un ramal férreo. En 1896 un barranquillero que

⁴⁵ *Ibíd.*

conoció este astillero, en los que trabajaban 86 operarios, lo describió como un: “... establecimiento de primer orden y verdaderamente notable entre los de su clase: tiene un espléndido y espacioso local, y está provisto de casi todas las máquinas que pueden necesitarse, hornos de fundición y todos los demás elementos necesarios para fabricar desde la pieza más insignificante hasta una caldera; se atiende con el mayor esmero a la más estricta reparación de todos los vapores, pues como se ha dicho, allí existen todos los elementos necesarios para subvenir a sus necesidades”⁴⁶.

Como se puede observar en el cuadro anexo de resumen de establecimientos fabriles y semifabriles fundados durante el último cuarto del siglo XIX, el incremento de las actividades tales como: la construcción, por el crecimiento urbano de la ciudad, mediante la instalación de nuevos aserraderos, talleres de herrerías y de carpinterías en un gran número, además de las caleras y las ladrilleras conformadas para suplir las necesidades de habitabilidad en este lugar. Dentro de estos sectores industriales, también se observa un incremento muy notable en la fundación de fábricas para producir calzado y suelas atendiendo a la necesidad básica de los pobladores de la región.

En otros renglones de la actividad industrial se dio un incremento de instalaciones para producir o fabricar alimentos, artículos para el aseo en general, imprentas, artículos para vestir, entre otros.

Ver anexo. Plano de instalaciones productivas tipo industrias maquinizadas establecidas en Barranquilla entre 1877 – 1930.

7.3.3. Clasificación de las instalaciones productivas de acuerdo al tipo de proceso de producción

A partir de esta categorizaron de acuerdo a la actividad o proceso de producción que en las instalaciones productivas se realizaba, se clasificaron de la siguiente manera:

7.3.3.1. Fábricas de productos alimenticios: Son aquellas integradas por los establecimientos fabriles en los cuales se realizaba la producción de alimentos para consumo de la población tanto local y nacional como internacional. Dentro de este tipo de fábricas están agrupadas: Fábricas de pastas alimenticias, harinas y de fideos, Fábrica de chocolates, tés, otros, Fábricas de aceites y grasas vegetales, Fábricas de mantequilla, Molinos de trigo y de café. .

7.3.3.2. Fábricas de bebidas y cervezas: Perteneían a este grupo de fábricas, las siguientes: Fábricas de aguas gaseosas y de limonadas, fábricas de hielo y de cerveza.

7.3.3.3. Fábricas de licores: Aquellas en las cuales se producía aguardiente, vinos y fábricas de vinagres.

⁴⁶ MONSALVE, Diego. “Colombia cafetera”. Barcelona. Eds. Artes Gráficas, 1926, p.288; y PEDRAJA TOMAN, René de la. “Historia de la energía en Colombia”. Bogotá. El Áncora Eds., 1985. pp. 196 – 199.

7.3.3.4. Fábricas de Calzado y artículos en cuero: Dentro de este tipo de edificaciones encontramos aquellas que se dedicaban a la producción de calzado y de suelas. Adicionalmente, encontramos: Tenerías o curtiembres.

7.3.3.5. Fábricas de Jabones y Velas Esteáricas.

7.3.3.6. Fábricas de Cigarrillos, tabaco y fósforo.

7.3.3.7. Fábricas de materiales de construcción, pertenecían e a este tipo de producción, los siguientes talleres y fábricas: Talleres de herrería, armerías, metalmecánica y fundiciones, Talleres de carpintería y ebanistería: muebles y baúles, Aserraderos y astilleros. Fábricas de ladrillos y canteras, Fábricas de tejas y mosaicos, Talleres de marmolería y yesería, Fábrica de pintura y barnices y Fábricas de puntillas.

7.3.3.8. Fábricas de textiles, tejidos y ropa: entre las cuales tenemos a las: Fábricas de textiles, de tejidos de algodón y de punto, Sastrerías, Fábricas de sombreros y Fábricas de camisas, calcetines, medias y otros.

7.3.3.9. Desmotadora de algodón.

7.4. CARACTERIZACIÓN ARQUITECTÓNICA DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS

Después de haber realizado la identificación de las instalaciones productivas de acuerdo al tipo de producción, se hace una segunda clasificación según el lenguaje arquitectónico que poseen estas.

Una vez se identificaron 136 instalaciones productivas , se procedió a la clasificación de las instalaciones productivas que tenían fotografías de sus fachadas, para luego catalogarlas de acuerdo a sus características arquitectónicas, su lenguaje arquitectónico y la manera de implantación urbana para ubicarlos dentro de los modelos de clasificación de arquitectura industrial, establecidos dentro del período de auge industrial de la ciudad de Barranquilla. En total se encontraron 30 instalaciones productivas con fotografías de sus fachadas ver fichas de clasificación anexas.

De esta manera, se caracterizaron en cinco grupos así:

Lenguaje formal geométrico básico

Lenguaje formal geométrico básico con énfasis volumétrico

Lenguaje formal de origen historicista (eclecticismo): fachadas elaboradas

Lenguaje formal deco: fachadas geométricas- volumen

Lenguaje formal pre moderno: funcionalistas

Éste análisis permite observar si existe una concordancia entre los datos históricos definidos para la industria y una evolución urbanística y arquitectónica relacionada con ellas. De igual manera, con ésta clasificación se pretendió evaluar el impacto que ejercieron éste tipo de estructuras en la imagen urbana, y su directa relación en la conformación y afectación del paisaje.

7.5. LA JERARQUIZACIÓN

Una vez realizadas las fases anteriores, se analiza la información obtenida de los inmuebles y se procede a evaluar los criterios de valoración con el objeto de comprender la relevancia del patrimonio industrial como factor de desarrollo de una comunidad, y tomar una posición frente a la salvaguarda de las edificaciones industriales estudiadas que perduraron en el tiempo hasta hoy, destacando la existencia del conjunto fabril, hoy enfocado como patrimonio industrial, que tiene valores intrínsecos y extrínsecos que deben conservarse. Esta valoración se realiza teniendo en cuenta el estudio de cada instalación productiva establecida en el período que enmarca esta investigación, con respecto a lo que hoy queda como legado del patrimonio industrial o como vestigio de este proceso tan importante, tanto para la ciudad como para la nación.

Tomando como referencia los “criterios de valoración y selección de bienes industriales según el Plan Nacional de Patrimonio Industrial en España”⁴⁷ y los de la Carta de Nizhny Tagil de 2003 (Ver anexo), considero que se deben tener en cuenta para la valoración de las instalaciones productivas en esta investigación en aras de reconocer y resignificar los valores intrínsecos y extrínsecos que posean, los siguientes criterios: Valor testimonial, histórico- cultural, tecnológico, arquitectónico- artístico-, territorial-urbanístico, valor de conjunto, valor espacial o de integración, estado de conservación, potencial de uso y representación de procesos productivos.

- **Valor Testimonial:** se refiere al valor universal como “evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas”⁴⁸.
- **Valor Histórico-Cultural:** se refiere a aquellos elementos testimoniales de una organización social o forma de vida que configuran la memoria histórica

⁴⁷ Tomado de: [www. Google.com](http://www.google.com), en: Plan Nacional de Patrimonio Industrial en España.

⁴⁸ Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial, 2003.

colectiva y un uso social actual. Además, dentro de él se consideran aspectos tales como la antigüedad de la instalación, su posible carácter de hito histórico, la contribución del elemento al proceso de desarrollo industrial, la importancia económica y laboral del sector industrial al que pertenece o el rol que desempeñó dentro de él.

- **Valor Tecnológico:** Posee un valor tecnológico y científico por “ser un hito en la historia de la producción, la ingeniería, y la construcción”⁴⁹.
- **Valor Arquitectónico - estético:** se refiere a los elementos poseedores de calidades de estilo, composición, materiales, coherencia tipológica y otra particularidad relevante. En este, entran en juego consideraciones opuestas y a la vez complementarias, como son la originalidad o representatividad tipológica, la originalidad o representatividad de técnicas y materiales constructivos, además del valor estético formal, la autoría del elemento o su condición de hito arquitectónico. La belleza intrínseca, la calidad arquitectónica objetiva de algunas de las instalaciones industriales, deben ser medidas según criterios similares a los de cualquier otra arquitectura. En muchos de los casos esta belleza tiene mucho que ver con las grandes dimensiones del espacio cubierto, con la resolución simple de cuestiones constructivas, con el empleo directo de los materiales.
- **Valor Territorial -urbanístico:** se refiere a las cualidades que posee un edificio que define o califica la trama, el paisaje urbano, o el espacio público.
- **Valor de conjunto:** frente al simple contenedor desprovisto de su equipamiento original o la máquina descontextualizada y reducida a un objeto de culto museístico, se considerarían prioritariamente las fábricas que hubieran conservado su arquitectura e instalaciones mecánicas. El mismo principio se aplicaría a las que hubiesen generado una colonia en su entorno, combinando lo industrial con los ámbitos residencial y o asistencial.
- **Valor espacial o de integración:** cuando la instalación industrial forma parte de conjuntos más amplios de singular valor patrimonial. Una asociación que puede ser de carácter productivo (ej. varias centrales hidroeléctricas en un curso fluvial, susceptibles de integrar un itinerario cultural), residencial-productivo (ej. fábrica y colonia industrial), paisajístico-ambiental, o conjuntos patrimoniales no circunscritos exclusivamente al ámbito industrial.
- **Estado de conservación:** más que sobre cualquier otro patrimonio, en el industrial pesa la necesidad de funcionar o de ser reutilizado. El estado de conservación es un criterio importante, pero en el caso de los edificios industriales se presta a una cierta confusión. En muchos casos se califican de ruinas industriales a instalaciones que no presentan defectos serios de conservación, simplemente por haber periclitado la actividad para la que

⁴⁹ Ibíd.

fueron concebidos, como si al extinguirse su función no tuviera sentido prolongar artificialmente su existencia.

- **Potencial de uso:** por lo general, es notable en construcciones de tamaño generoso y de formas muy genéricas y por ello, de gran versatilidad. Este valor de uso tiene relación con nociones de moralidad económica y urbana, con la utilización razonable de los recursos. Una consideración que en otros ámbitos del patrimonio cultural no pasa de ser un simple valor añadido, en el industrial resulta en la mayoría de las ocasiones un criterio de protección determinante.
- **Representación de procesos productivos:** son los criterios que deben informar la selección y preservación de máquinas e instalaciones mecánicas, un patrimonio especialmente amenazado por el progreso tecnológico y que, en ocasiones, constituyen los restos más significativos de industrias con arquitecturas no especialmente reseñables.
- **Valor especial:** Instalaciones productivas de cualquier tipo que se fueron pioneros en su clase⁵⁰.

En resumen, los criterios que se propusieron aplicables a la valoración de los procesos productivos son: **el cronológico** –mayor representación a mayor antigüedad-; **la conservación íntegra de un proceso** –mayor representación a mayor integración de la máquina en su proceso productivo-; **la condición de hito tecnológico; patentes locales** –frente al pasado industrial marcado por una fuerte colonización tecnológica, el esfuerzo por “rescatar” los escasos ejemplares que dan testimonio del desarrollo tecnológico local-; **la escasez frente a la profusión del elemento; papel que desempeña la máquina en el proceso de fabricación y la energía**⁵¹.

Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas (Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial:2003). Los criterios de valoración anteriormente expuestos se consideraron en función de los propios elementos a identificar, resignificar, valorar y proteger.

La jerarquización y valoración de cada inmueble se hizo a través un análisis en la identificación del tipo de instalación productiva (artesanal, taller manufacturero e industrias maquinizadas) y del proceso de producción que dentro de esta se llevaba a cabo; luego, de acuerdo a la clasificación de estas instalaciones

⁵⁰ Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial, 2003.

⁵¹ IBÁÑEZ Maite y ZABALA Martha (A. V. P. I. O. P) (2005). “El Patrimonio Industrial Vasco”. En:www.Kultura.ejgv.euskadi.net.

productivas por el lenguaje arquitectónico: lenguaje básico, lenguaje geométrico, lenguaje ecléctico, deco, y pre moderno; me permitieron agrupar y elaborar un inventario consignado en una ficha de clasificación de estas mismas según sus características y elementos formales, componente estético y arquitectónico que presentaban, basado en la verificación a través de fotografías de la época en que fueron construidas y el análisis de las características particulares arquitectónicas y urbanas según el modelo industrial al que pertenecían o pertenecen (categoría arquitectura, uso que se le da y que la modifica y patrimonial).

Para llegar a la jerarquización del patrimonio industrial barranquillero como se explicó anteriormente, se hizo una identificación de estas instalaciones productivas de acuerdo a su evolución, luego, se hizo una clasificación de estas mismas de acuerdo al lenguaje arquitectónico que presentaban y por último, se realizó un análisis de las instalaciones productivas que fueron depurándose a través del proceso de valoración donde se tuvo en cuenta cada uno de los criterios y valores que fundamentan esta parte del proceso y que fueron explicados con anterioridad en el presente capítulo. Para mejor entendimiento de esta jerarquización y valoración, se empleó una ficha de valoración por instalación productiva (Ver anexo de ficha de valoración), la cual me permitió resumir los siguientes puntos importantes:

La ficha de valoración (ver en anexos) consta de las siguientes partes:

- Denominación e instalación: nombre de la industria
- Fecha de fundación: fecha en que se fundó la industria
- Actividad: corresponde a la actividad de producción que se realizaba en la instalación productiva.
- Lo que es hoy: En esta parte, se evidencia si la instalación productiva ha sido demolida, si sigue en pie y sin ninguna transformación, o si por el contrario, ha sido transformada.
- Localización actual: se localiza la instalación productiva dentro del plano actual a nivel urbano y predial.
- Fotos, avisos publicitarios y planos si existen: se ubican evidencias fotográficas de fachadas, planos y archivos de periódicos con sus avisos publicitarios de las instalaciones productivas de la época en estudio y de hoy si existen.
- Características arquitectónicas: Se hace una descripción del sistema de uso y funcionamiento, de la forma y el lenguaje arquitectónico de la industria, se describen sus componentes arquitectónicos - constructivos y se analiza su significado.
- Valoración del inmueble: En esta parte es donde se hace una evaluación y análisis de toda la información que se obtuvo de la instalación productiva teniéndose en cuenta los criterios antes mencionado en este capítulo, para luego, determinar qué tipo de valor o valores posee la edificación de acuerdo a sus características más relevantes en el contexto, del objeto y de parte del sujeto.

- Fuentes Bibliográficas: Se escriben las fuentes bibliográficas de donde se obtuvo la información de la ficha tanto de fotografías, avisos publicitarios como de la información en general que contiene cada ficha.

CONCLUSIONES

Con la realización de esta investigación se ha apuntado a la identificación, caracterización, jerarquización y valoración del patrimonio arquitectónico industrial de Barranquilla, para que sea entendido como una herramienta para el desarrollo cultural de la ciudad y sea integrado a su desarrollo local mediante la gestión, protección y re significación de estos vestigios industriales que hicieron parte de una época de progreso y merecen ser protegidos.

Por ello considero que puede entenderse a la valoración y re-utilización del patrimonio industrial como una herramienta que articule y ponga de manifiesto la realidad cultural de la región de Barranquilla y, por consiguiente, de Colombia. Antes, las estaciones de ferrocarril, las construcciones fabriles, las grandes máquinas e instalaciones para albergarlas, fueron signos de progreso, de desarrollo, de cambios y de lo nuevo. Hoy pueden dejar de estar abandonadas y olvidadas para ser valoradas y recuperadas para cumplir un rol de desarrollo local, regional y nacional abriéndose al Río Magdalena, arteria fluvial que un día vio nacer esta sociedad a través de él.

Sin embargo, vale la pena decir que en la ciudad se adelantan proyectos urbanísticos que tienen como objetivo recuperar esta zona tan importante para la ciudad, la región y la nación; uno de ellos es el Plan Maestro y Proyecto Urbanístico de Barranquillita, el cual tiene por objetivo la recuperación socioeconómica y físico ambiental del sector como centro de desarrollo múltiple que actúe como punto de partida para la renovación del actual Distrito Central de la ciudad. Se entiende, la recuperación del Distrito Central como la valoración y regeneración de la importancia del mismo en el pasado. Otro de los proyectos que aportan a la valoración de este patrimonio industrial sería, el de la Avenida del Río, el cual constituye un componente estratégico del sistema vial regional de interconexión de la costa Caribe entre: Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, en un proceso continuo hacia la conformación de la megápolis y eje de desarrollo económico del país como una vez lo fue. Además, pienso que este proyecto se podría convertir en un eje articulador de importantes centros de actividades a escala local: el puerto fluvial y marítimo, la zona franca, el eje industrial de la Vía 40 y el futuro desarrollo del sector de la Loma 1.

En este caso, y teniendo en cuenta la realización de estos proyectos importantes para el conocimiento y la valoración de esta zona industrial existente en la ciudad, se propondría la inserción de este patrimonio industrial en un plan de desarrollo turístico regional aprovechando las características ambientales y culturales lo cual puede ser una alternativa viable y efectiva, no sólo para lograr su conservación

sino también una manera de reactivar la zona a través de recorridos con turismo cultural, urbano y ecoturismo en donde se consideren a los edificios industriales que aún quedan en pie como el medio físico apropiado para una enseñanza en cadena de la historia de hechos en el proceso de industrialización y las tradiciones culturales que perviven en la ciudad.

Adicionalmente, se generarían programas para el conocimiento y valoración de los edificios industriales y el contexto urbano en el cual están insertos: capacitando recursos humanos que permitan un efecto multiplicador en la mejora y conservación, presentando propuestas pedagógicas para ser incorporadas en los diferentes niveles educativos que tengan contenidos que se refieran a la educación patrimonial, la diversidad cultural reflexionando sobre los valores basados en el respeto y valoración del patrimonio.

En cuanto a las edificaciones que se encuentran en desuso o abandonadas, se plantearía la necesidad de una estrategia de rescate por la importancia que reviste y poder asegurar de esta manera su permanencia física a partir de otros usos, tales como: salones de exposiciones artesanales e industriales, centros de convenciones, museos de la industria, ferias, entre otros. Bajo estos criterios es de suma importancia destacar que la existencia del conjunto fabril, hoy patrimonio industrial, tiene diversos valores intrínsecos y extrínsecos que deben conservarse para ser conocidos por generaciones futuras, así mismo, para resolver necesidades actuales de sus habitantes basados en la conciencia de su identidad y en el respeto por la historia del lugar.

La identificación de las fábricas, se hizo a través de un análisis del tipo de instalación productiva (artesanal, taller manufacturero e industrias maquinizadas) y del proceso de producción que dentro de esta se llevaba a cabo, para lo cual se diseñó una ficha de identificación donde se consignaron 135 instalaciones productivas.

De acuerdo a la clasificación y caracterización de estas instalaciones productivas por el lenguaje arquitectónico me permitieron agrupar y elaborar un inventario consignado en una ficha de clasificación de estas mismas según las características y elementos formales de cada instalación productiva, componente estético y arquitectónico que presentaban, basado en la verificación a través de fotografías de la época en que fueron construidas y el análisis de las características particulares arquitectónicas y urbanas según el modelo industrial al que pertenecían o pertenecen (categoría arquitectura, uso que se le da y que la modifica y patrimonial). Teniendo en cuenta lo anterior, se caracterizaron 35 instalaciones productivas en cinco grupos considerando su lenguaje arquitectónico de la siguiente manera: lenguaje básico, lenguaje geométrico, lenguaje ecléctico, deco, y pre moderno.

Para la jerarquización y valoración de las instalaciones productivas depuradas y resultantes del estudio, se obtuvo 10 fábricas consideradas como las pioneras en su producción y ramo de la actividad industrial, se empleó una ficha de jerarquización y valoración por instalación productiva.

BIBLIOGRAFÍA

- ABELLO, Margarita; BUELVAS, Mirta, otros. (1995). *Arquitectura Republicana de Barranquilla 1880 – 1930: Tercer informe, Material Inédito*. Barranquilla. Pp.: 55
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. 1.998. “*Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes*”. Colección Arqueología industrial. Talleres Gráficos Ripoll, S.A. Paterna, Valencia. Pp.: 297.
- Anuario Comercial Probarranquilla.1936.Sociedad de Mejoras Públicas. Pp 184
- ARCHILA, Mauricio. 1991. *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*, Bogotá, Cinep.
- Archivo General del Nación, en Documentos que hicieron un país.
- Archivo General de la Nación. Plano de 1897, Elaborado por Cayetano. Sección Mapas y Planos. Mapoteca N°6. Referencia 254
- Archivo Histórico del Atlántico. Plano de Barranquilla: sus barrios y urbanizaciones: Guía profesional industrial y comercial. 1930. Litografía Barranquilla.

- BAENA, Fernando y VERGARA, José Ramón. (1922).*Barranquilla, su pasado y su presente*. Barranquilla, págs. 497.
- Barranquilla Industrial: Diciembre 7de 1905, serie I, número 8.
- Barranquilla y sus hombres, N° 26. Abril 1940
- BEJARANO, Jesús Antonio (Compilador). 1977. “*El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*”. Bogotá, La Carreta.
- BERNAL, Alirio. 1942. Barranquilla industrial. S/E. Pp: 94
- Biblioteca Luis Ángel Arango. «*Decreto Que Concede a Juan Bernardo Elbers Privilegio Exclusivo para Establecer Buques de Vapor en el Río de Magdalena.*» (En español).

- CABALLERO LEGUIZAMÓN, Jorge. 2000. “*Barranquilla y la modernidad: un ejercicio histórico*”. Ediciones PROA Ltda. Bogotá. Pp: 119.
- CONDE CALDERÓN, Jorge. 1990. *La Industria en Barranquilla durante el siglo XIX*. Boletín Cultural y Bibliográfico, N°26, Vol. XXVII.
- CONSUEGRA BOLÍVAR, Ignacio. (2001). “*Barranquilla: Umbral de la arquitectura en Colombia*”. Editorial Grijalbo Ltda. Bogotá, Colombia. Pág. 309.

- DE LA ESPRIELLA, Alfredo. 1999. *Imagen temporal Barranquilla Siglo XX: 1900 – 1925*. Fondo Mixto de Promoción de la Cultura y las Artes del Atlántico, Barranquilla.Pp:100.

- Diario El Porvenir. Año LII, N°8774. Septiembre 29 de 1927: Entrevistas de Don Ramiro. P:28
 - Diario El Porvenir. Año LII, N° 8779. Octubre 5 de 1928, pág.: 20
 - Diario El Porvenir. “*Algo que no es política*” y “*Vamos adelante*”. Cartagena, marzo 30 y mayo 4 de 1879.
 - Directorio Anuario de Barranquilla. Año I, 1892, pág.: 427
 - Directorio Comercial Industrial del país en 1930, Tomo I, Bogotá. Imprenta Nacional, Pp: 365
 - Don Ramiro. "Barranquilla: sus problemas, sus soluciones y mis entrevistas" Barranquilla. Spi, 1928 Pp: 154 - 158.
-
- El Compilador (Barranquilla), N° 5, Febrero 10 de 1894
 - El Economista, Año I, N°4. Barranquilla, marzo 1955 , pag:10
 - El Ensayo. Serie 1° , N° 5, Diciembre 17 de 1897, pág. 1
 - El Ensayo: serie 1°, N° 6. Diciembre 18 de 1897, pág. 4
 - El Reporter. Barranquilla, Abril 4 de 1903. Departamento de Bolívar
-
- GOENAGA, Miguel. 1952. *Lecturas locales*, Barranquilla, Tip. Goenaga.
 - GÓMEZ Beatriz y MALPICA Bertha. 1984. “*Historia de la organización y lucha de los trabajadores del río Magdalena*”. Bogotá, Tesis de grado Universidad Nacional.
 - Gran Enciclopedia de Colombia del Círculo de Lectores, Tomo de Biografías
 - GRAU, Eusebio. 1896. *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá (Colombia). Imprenta de La Luz. Pp: 110
 - Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla. PP: 233
-
- IBÁÑEZ Maite y ZABALA Mar (A. V. P. I. O. P) (2005). “*El Patrimonio Industrial Vasco*”. En:www.Kultura.ejgv.euskadi.net
-
- La Justicia, Serie 1°. Número II. Barranquilla, Agosto 30 de 1905, pág. 4.
 - La voz de la Juventud, Año I, N°3. Octubre 11 de 1897.
 - *Libro azul de Colombia*. 1917. Bosquejos biográficos de los personajes más eminentes. New york. USA. Pp:725
-
- LÓPEZ, Alejandro. 1937. “*Barranquilla industrial*”, en Liga de Comercio de Barranquilla, N° 69, Barranquilla.
 - LÓPEZ, Eduardo. (1918). *Almanaque de los hechos colombianos*. Bogotá. Pp: 260
 - Los anales colombianos. Nov, 1 de 1915, Año I, N°1.

- MARTINEZ APARICIO, Antonio y NIEBLES, Rafael. *Directorio Anuario de 1894*. Bogotá Año II, 1894. PP: 204.
- MCAUSLAND, Tomás. 1892. “*Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824*”, en Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (eds.) *Directorio anuario de Barranquilla*, Barranquilla, Imp. El Comercio.
- MEISEL ROCA, Adolfo. 2008. *La fábrica de Tejidos Obregón: 1910 – 1957*. Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N°21. Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER)- Cartagena. Pp:60
- MEISEL ROCA, Adolfo y VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. 1999. *Los alemanes en el Caribe Colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880 – 1927*. MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBÓ, Eduardo. (1993). *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos sobre historia económica de la Costa Caribe*, Ediciones Gobernación del Atlántico, Barranquilla.
- MEISEL, Adolfo y POSADA, Eduardo (1988); “*Bancos y banqueros de Barranquilla 1873-1925*”, en Boletín cultural y bibliográfico, No. 17, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- MONSALVE, Diego. “*Colombia cafetera*”. (1985). Barcelona. Eds. Artes Gráficas, 1926, p.288; y PEDRAJA TOMAN, René de la. “*Historia de la energía en Colombia*”. Bogotá. El Áncora Eds. pp. 196 – 199.
- MUMFORD, Lewis. “*La ciudad en la historia*”. Capítulo III: Formas y pautas ancestrales. Ediciones Infinito. Buenos Aires. Pp.: 435.
- NICHOLS, Theodore. 1973. “*Tres puertos de Colombia*”. Bogotá, Banco Popular.
- NIETO ARTETA, Luis Eduardo. *Economía y Cultura en la Historia de Colombia*. Bogotá: Tiempo presente.
- NIETO, José, (2005). *Barranquilla en blanco y negro*, Tomo 1, Editorial Mejoras, Barranquilla.
- PALACIO, Julio H. (1898). *Historia de mi vida: crónica autobiográfica*.
- PIZZANO DE ORTIZ, Sophy. 1942. “*Don Juan Bernardo Elbers, fundador de la navegación por vapor en el río Magdalena*”. Boletín de Historia y Antigüedades, Volumen XXIX .Bogotá.
- POSADA CARBÓ, Eduardo. 1998. “*El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*”. Bogotá, Banco de la República-El Áncora.
- POSADA CARBO, Eduardo. 1987. “*Una invitación a la historia de Barranquilla*”. Cámara de Comercio de Barranquilla. Fondo Editorial CEREC. Bogotá. Editorial Presencia. Pp. 124.
- POSADA CARBÓ, Eduardo (2003); “*Empresarios y ganaderos en la Costa Atlántica (1850-1950)*”, en Carlos Dávila (comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, tomo I, Norma- Cepal-Uniandes, Bogotá.

- POVEDA, Gabriel. 1998. *"Vapores fluviales en Colombia"*. Bogotá, Tercer Mundo-Colciencias.
- RASCH ISLA, Enrique. 1928. *Directorio Comercial Pro Barranquilla*. Pp: 360
- RASCH SILVA, Enrique. 1910. *"Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla"*.
- RECLUS, Eliseé. 1855. *"Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta"*. Bogotá. Tercer Mundo. 1992. En: Biblioteca V Centenario Colcultura: Viajeros por Colombia. Traducción: Gregorio Obregón. Foción Mantilla. 1869. Original. París, 1861. pp.: 65 – 75.
- Revista Cámara de Comercio. *"La industria bancaria de Barranquilla"*, Barranquilla, junio 30 de 1920, pág. 13.
- Revista Memorias. *La Barranquilla visual de las primeras décadas de siglo XX*. Año 7, N° 13. Barranquilla, 2010.
- Revista Mercantil. Barranquilla, Marzo 20 de 1890, N°22, Año 2 en Biblioteca Nacional.
- RODRÍGUEZ, Manuel y RESTREPO, Jorge. *"Los empresariados extranjeros en Barranquilla"*.
- SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo y CONDE CALDERÓN, Jorge. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla: 1875 - 1930*. Ediciones Atlántico. Pp: 175.
- SOLANO DE LAS AGUAS; Sergio Paolo. 1989. *Ensayos fabriles y estructura social de Barranquilla a finales del siglo XIX*. En revista Informativa, Cámara de Comercio Barranquilla, N°161, Vol.XVI, Primer Trimestre.
- _____. 1998. *Un ensayo empresarial en la Barranquilla del siglo XIX: La Industria de los Salcedo Ramón*. Diario del Caribe, Barranquilla. Junio 8 de 1998.
- _____. (1994). *"Acumulación de capital e industrias. Limitaciones en el desarrollo fabril de Barranquilla, 1900-1934"*, Historia y Cultura, Universidad de Cartagena, Año II, No. 2.
- _____. (1995). *"Evaristo Obregón"*, Historia, general de Barranquilla, Personajes, Tomo 2, Academia de la Historia de Barranquilla.
- _____. 2003. *"Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930"*, Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura.
- _____. 1998. *"De bogas a navegantes: los tripulantes de los barcos de vapor del río Magdalena (Colombia), 1850-1930"*, en Historia Caribe No. 3, Barranquilla, Universidad del Atlántico. pp. 55-70
- _____. 2010. *"Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano durante el siglo XIX"*, en Jorge Elías y Antonino Vidal (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visiones históricas*, Barranquilla, Universidad del Norte-Universidad del Magdalena. pp. 376-424.

- _____. 1996. "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930", en *Historia y Cultura* No. 4, Cartagena, Universidad de Cartagena. pp. 61-77.
- _____. 1989. "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX", en *Boletín Cultural y Bibliográfico* No. 21, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango. pp. 24-34.
- _____. 1990. "La Industria, historia de la primera fábrica en Barranquilla", en *Revista Informativa*, N° 168, Barranquilla, Cámara de Comercio. pp. 37-42.
- _____. 2009. "Empresarios, capitales e industrias en la región Caribe colombiana bajo el despegue del modelo agroexportador a comienzos del siglo XX". *Revista de historia de la industria argentina y latinoamericana*. Año 3, N° 4.
- _____. (1990-1991). "El desarrollo de la industria textil y el cultivo del algodón en la Costa Atlántica colombiana", en *Anuario Científico*, No. 9-10, Barranquilla, Universidad del Norte.
- _____. (1993). "Familia empresarial y desarrollo industrial en el Caribe colombiano. El caso de la Fábrica de Tejidos Obregón", en *Historia y cultura*, No. 1, Cartagena, Universidad de Cartagena.
- THERRIEN, Mónica, BELTRÁN Lina y RODRÍGUEZ, Natalie. (2004). "Hacia la reflexión del patrimonio industrial". Investigación Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.
 - VEGA, Renán. 2002. *Gente muy rebelde*, tomo 1, Bogotá, Pensamiento Crítico. pp. 339-436;
 - VERGARA, José Ramón y BAENA, Fernando E. (1946). *Barranquilla, Su pasado y su presente*, Segunda edición, Barranquilla.
 - WEB: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/elbejuan.htm>: Fotografía de Juan B. Elbers.
 - WEB:<http://sobrehistoria.com/wp-content/uploads/segunda-revolucion-industrial.jpg> (visitada el día Febrero 3 de 2011 (imagen de Puente sobre el río Monongahela, Pittsburg).
 - ZAMBRANO, Fabio. 1979. "La navegación a vapor por el río Magdalena", en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, N° 9, Bogotá. Pp.: 63 – 64.
 - ZAMBRANO PEREZ, Milton. (1998). "El desarrollo del empresariado en Barranquilla: 1880 – 1945". Artes Gráficas Industriales. Barranquilla. pp.: 240.

ANEXOS

Anexo 1

Cuadro general. Instalaciones productivas durante el último cuarto del siglo XIX

ESTABLECIMIENTOS Y/O ENSAYOS INDUSTRIALES DURANTE EL ULTIMO CUARTO DEL SIGLO XIX		
Sector Industrial	Cantidad de establecimientos y/o ensayos fabriles	
	1872	1892
Aserraderos de maderas	1	3
Máquinas para limpiar café	7	-
Herrerías	7	18
Destiladores y rectificadores de aguardiente	11	7
Imprentas	2	4
Carpinterías	6	29
Sastrerías	7	6
Caleras	-	11
Camiserías	-	1
Talleres de encuadernación	-	3
Talleres de baúles	-	1
Talleres de fundición	-	3
Peineterías	-	2
Panaderías	-	5
Sombrererías	-	2
Talabarterías	-	4
Desmotadoras de algodón	-	3
Máquinas para moler café	-	4
Ladrilleras	-	14
Fábricas de suelas	-	5
Fábricas de jabones	-	5
Fábricas de hielo	-	1
Fábricas de pastas alimenticias	-	1
Fábricas de pegantes	-	1
Fábricas de calzado	-	12
Fábrica de cigarrillos	-	1

FUENTES. SOLANO, Sergio Paolo y CONDE CALDERON, Jorge Enrique. (1.993). *“Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla: 1875 – 1930”*. Ediciones Uniatlántico. Barranquilla, Colombia. pp.: 175.

Anexo 2

Cuadro 1. Aserraderos y astilleros.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1877	Aserradero "La Industria". Hermanos Salcedo.	Situada al norte de la Calle Ancha.
1892	Joseph Pure	Localizada en la boca del Caño Arriba.
1893	Aserradero "Veranillo". Compañía de Federico Pérez Rosa.	Ubicada en Veranillo, al sur de la orilla del Caño Arriba.
	Aserradero y astillero "El Aserradero". Carbonell & Cía., y J.B. Roncallo.	
Finales de siglo	Aserradero "San Ignacio". Eparquio González y sucesores.	Calle Caño Arriba o de la Tropical. Loma.
	Aserradero "El Progreso". Joaquín y Francisco Ferrans.	Ubicado en Barranquillita.
	Aserradero "Cabica". Ruiz Franco y Cía. Ltda.	Comercio y Real con 20 de Julio
	Astillero Helda, Slip S.A. Adolfo Held Soto y otros.	
1.930	Compañía Nacional de Maderas "La Industria S.A." (Antiguo Aserradero La Industria).	Calle de Las Flores con carrera Santana y Scadta.
1929	Unión Industrial y Astilleros Barranquilla "UNIAL S.A." Alberto Samper, J. Louis Reynolds, Julio Mario Santodomingo, otros.	Vía 40
	Industria Colombiana de Maderas. Penso & Navia.	Calle San Juan, Ricaurte.

Cuadro 2. Talleres de herrería

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1892	Eusebio Camargo.	Funcionaba en la Calle de San Blas.
	Juan José Poveda.	Localizada en la Calle Santander.
	Nicolás Coronado	
	Herrería del Acueducto.	Localizada en los terrenos de la Empresa de Acueducto.
	Herrería del Ferrocarril de Bolívar.	Localizada en el patio de la Estación.
	Simón Lavalle.	Ubicada en la Calle de la Cruz.
	Alejandro Ariza.	En la Calle del Dividi.
	Manuel Arévalo.	En la Calle del Buen Retiro.
	Julio Bernet.	En la Calle de Santander.
	Miguel Elías.	Calle de Las Flores.
	Miguel Ángel Geraldino.	Carrera de la Policarpa.
	Gabriel Hoenigsberg.	Calle de Jesús.
	Alejandro Isaac	Calle Ancha.
	Eduardo Mozo	Calle de California.
	Gabino Muñoz	Calle de Bolívar
	Bartolo Matos	Calle de Obando
	Pedro Zúñiga	Calle de Santa Ana

Cuadro 3. Talleres de mecánica y fundición.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
Finales del siglo XIX.	Taller “De Lima” Hermanos Mortimer De Lima.	Calle de Bolívar, Carreras Primavera y Roble.
	Taller “Impulso”. Capitalino Escobar y Julio Amor.	
1892	Taller “Colombiano”. Sociedad Colectiva mecánica – industrial De Lima, Pure & Cía.	
1886	Talleres de la Compañía Colombiana de Transportes.	En los terrenos de la Compañía Colombiana de Transportes.
1903	Taller de mecánica Colombia. Sociedad colectiva industrial De Lima – Pure & Cía.	
1928	Industrias Colombianas Metalurgias INCOL Nucci Hermanos	

FUENTE: RASCH SILVA, Enrique. 1910. “Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla”. MARTINEZ APARICIO, Antonio y NIEBLES A., Rafael. 1894. “Directorio Anuario de Barranquilla. Papelería de Samper Matiz. Bogotá. Año II., pp.: 204. SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo y CONDE CALDERON, Jorge. 1993. “Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla: 1875 – 1930”. Ediciones Uniatlántico. Barranquilla, Colombia., pp.: 175. ZAMBRANO PEREZ, Milton. Agosto de 1998. “El desarrollo del empresario en Barranquilla: 1880 – 1945”. Colección de Ciencias Sociales y Económicas. Universidad del Atlántico., pp.: 240.

Cuadro 4. Fábrica de ladrillos y tejas

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Fábrica de tejas. Jenaro Salazar.	Inmediaciones de la ciudad.
	Fábrica de tejas El Porvenir de Barranquilla. Juan Ujueta.	La Loma, a orillas del caño que comunica esta ciudad con el río Magdalena.
1920	Compañía Urbanizadora del Prado	

Cuadro 5. Fábricas de aceites vegetales.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Fábrica de aceites y grasas vegetales “La Industria”. Rafael Salcedo.	Al norte de la Calle Ancha.
1878	Fábrica de aceites y grasas vegetales “El Porvenir” Francisco J. Palacio.	En el barrio Tumbacuatro.
1918	Fábrica de Grasas y Aceites Vegetales Alberto R. Osorio y Tirso Schemell	Real, 20 de Julio.
1930	Fábricas Unidas de aceites y grasas vegetales S.A. FAGRAVE Curazao Trading Company	Calle Obando con Ca. La Maria. Hoy Vía 40
	Industria Nacional de Grasa Vegetales S.A.	Calle Urbanización Villanueva

Cuadro 6. Fábricas de pastas alimenticias.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
Ya existía en 1892	Fábrica de pastas italianas “La Napolitana”. José Dufeu.	
1910	Fábrica de pastas alimenticias “Guadalupe”. Dolores de Vives	Jesús y Cuartel
1919	Fábrica de pastas alimenticias “La Insuperable”. Adalgiso y Generoso Manzini	Calle Bolívar, Carrera topacio.
Inicios siglo XX	Fábrica de pastas alimenticias de Carmen de Carbonell	Calle Real y Cuartel.
Inicios siglo XX	Fábrica de pastas alimenticias “Vital Rosanía”. Vital Rosanía.	Carretera.

Antes de 1917	Fábrica de pastas alimenticias "La Mascota" Domínguez & Martínez.	Carrera del Progreso, entre Recreo y La Cruz.
	Fábrica Nacional de pastas alimenticias "La Napolitana".	Calle Caldas con Olaya Herrera y aduana, Nº 328 y 338.

Cuadro 9. Molinos de café y de trigo.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Molino de café "La Americana". Juan F. De la Espriella.	Sobre la Carrera La Igualdad
1888	Molino de café "La Barranquillera". Diego A. de Castro.	Situada en la Carrera de Girardot.
Antes de 1892	Molino de Café de Francisca N. De Vega.	Calle Real.
Antes de 1892	Molinos de las señoritas Ramón.	Calle Ancha Nº 18.
Antes de 1892	Molinos de trigo "El Caribe". Diego y J de Castro & Cia.	Calle de las Flores.
1904	Molino de trigo "La Nevada". Urueta & Salcedo	Calle Ancha y Rosario
1903	Molino de trigo "El Caribe" Héctor y Julio de Castro	Calle de Las Flores
1903	Compañía Molienda de granos de C. del Rosario y E. Pinedo.	Calle de San Juan
	Molinos de trigo Roncallo Hermanos & Cía S.A.	Córdoba, Industria.
1910	Tostadora de café "Cafetería Almendra Tropical". Celio Villalba R.	Calle Caldas con Carreras Vesubio y Bocas de Ceniza.
1930	Harinas Santa Teresita, S.A. José Fco. Insignares, Ramón Urueta Méndez, otros.	
	Unión Harinera del Atlántico Pablo Roncallo	

Cuadro 10. Fábricas de chocolates

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1914	Fábrica de Chocolates "El Indio". Alberto Urueta Méndez y Luis E. Pochet	
1928	Fábrica de Chocolates "La Gloria". Rodolfo Eckardt, Rafael Cotes, otros.	
1914	Fábrica de Chocolates "La Román". Salas Román & Cía	
Antes de 1917	Fábrica de Chocolates "Ideal"	Calle del Comercio, frente al Edificio de la Empresa Hanseática.

Cuadro 11. Fábrica de productos alimenticios varios.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1892	Fábrica de vapor de chocolate "La Fama". Ángel Giacometto.	

Cuadro 12. Fábricas de licores.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
Antes de 1892.	Fábrica de Licores "La Alcoholina". Sociedad Mercantil Martínez Ribón & Cía.	Al norte de la Calle del Comercio.
Antes de 1892	Fábrica de licores "El Buen Retiro". Antonia C. de Macías.	Al sur de la Calle del Buen Retiro, Calle Real Nº 11.
Antes de 1892	Fábrica de licores "El Diamante". Viuda de Pedro Palacio Rada.	Localizada a la entrada del camino arriba de Soledad, Calle de San Blas con Carrera de Girardot.
Antes de 1892	Fábrica de licores "La Esmeralda". J. F & Manuel Insignares S.	Al norte de la Calle de Las Flores, en Carrera del Mercado Nº 10.
Antes de 1892	Fábrica de licores "La Perla". José Angulo Ruiz S. & Cía.	Situada a la salida del Caño Arriba de esta ciudad, Carrera de Policarpa Salavarrieta.
1878	Fábrica de licores "El Porvenir". Francisco J. Palacio.	Ubicada en el barrio Tumbacuatro, en la Calle Ancha Nº 33.
Antes de 1892	Fábrica de licores "El Rubí". J. Vengoechea e hijos.	Localizado en el edificio que llevaba el nombre de Tenería, en la Calle del Comercio Nº 59.
Antes de 1892	Fábrica de Ron "San Clemente". Diego A. De Castro.	
Antes de	Fábrica de licores "La Favorita".	Carrera del Mercado Plaza San

1903	Francisco J. Palacio.	Nicolás.
Antes de 1892	Fábrica de licores "La Gota de Oro". Flohr Price & Cia.	Calle de La Esperanza N° 2.
Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1914	Empresa de licores del Atlántico Diego A. de Castro, Napoleón Salcedo Román, José Fco. Insignares, Alejandro M. Lafaurie	Plaza de San Nicolás, acera meridional.

Cuadro 13. Fábricas de hielo/cerveza.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1883	Fábrica de hielo. Ricardo Arjona & Rodríguez Blanco, vendida luego a Luis Pochet.	
	Fábrica de hielo y aguas gaseosas. "La Estrella". David Pereira.	Casa San Nicolás.
	Fábrica de hielo "The Walthers Brewing & Ice Making Co. Ltda."	Frente a la Aduana.
Final del siglo XIX.	Fábrica de gaseosas Posada y Tobón, POSTOBÓN. Posada & Tobón.	Calle 36 con Cra 46 esquina
	Fábrica de cervezas "La Muchacha".	
	Fábrica de cerveza "El Cóndor".	
1913	Cervecería Cortissoz & Cía.	
1915	Cervecería Barranquilla The Walters Brewing & Ice Making Co, Ltda	Calle de San Juan, frente a la Administración de la Aduana.
1904	Fábrica de cervezas y hielo Bolívar Alberto R. Osorio	
1930	Cervecería Barranquilla y Bolívar S.A. Jacobo Cortissoz y Alberto R. Osorio.	
Antes de 1916	Fábrica de productos gaseosos "Rosario"	
Antes de 1917	Fábrica de bebidas gaseosas "La Barranquillera".	Avenida 20 de Julio, N° 49.

Cuadro 14. Fábricas de calzado y artículos de cuero.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1876	Fábrica "El Sello Nacional". Rosado e Iguarán.	
1885	Fábrica de zapatos "La Chiquinquirá". Joaquín M. Lazcano.	Situada en la plaza del mercado en el N° 9.
	Fábrica de zapatos "El Faro". Lázaro Ruiz R, y Aníbal Pérez L.	
	Fábrica "La Perfección". Lázaro Ruiz R.	
	Fábrica de calzado "La Granadina" Froilán Ballesteros.	
Antes de 1896	Fábrica de calzado "La Italiana". Juan F. Faillace.	
Antes de 1896	Fábrica de suelas "El Morro". Correa, Heilbron & Cía.	La Loma.
1888	Curtiembre "El Morro". Joaquín M. Palacio.	La Loma
Antes de 1896	Curtiembre "Veranillo". Rodríguez, Müller & Cía.	A orillas del caño, en La Loma.
	Fábrica de calzado "La Mascota". José Martínez S.	
Antes de 1892	Curtiembre "Santa Ana". Ferrans Hermanos.	
1899	Fábrica de calzado "El Zapato de Oro". Luís María Salas.	Calle de San Roque – Esquina del Callejón de la Pica Pica.
Antes de 1900	Fábrica de calzado "La Zapatería". Alejandro Pinedo.	
Antes de 1900	Zapatería de N. Prieto.	Carrera del Progreso N° 12, al lado de la Joya Literaria.
	Fábrica de zapatos "Miguel del Gallego".	Callejón del Progreso frente al club Fígaro. Sucursal: Callejón del Líbano entre Santander y Bolívar.
1887	Curtiduría "La Chiquinquirá". Joaquín M. Lascano.	La Loma.
Antes de 1900	Fábrica de suelas "La Esmeralda". Manuel Insignares S.	Calle del Comercio frente a la Oficina de la Renta de Licores.
1916	Fábrica de Suelas Lascano & Cía.	Terrenos en La Loma (Fábrica). Plaza de la Tenería. En la Calle de Maturín y en la Calle Ancha.
	Fábrica Nacional de Calzado	
1916	Fábrica de cinturones "Klausin Importing Company".	
1912	Fábrica Italiana de Calzado Juan F. Faillace & Hermanos	

	Fábrica de Calzado Popular Isaac Senior, Herman Wolf, Luís C. Noguera, otros.	
	Talabartería "La Santandereana". José del Carmen Silva	
	Talabartería de Guillermo Campbell	
1929	Talabartería de Jesús Mayoral	
1902	Empresa Curtidora de Barranquilla S.A. José Noguera Gnecco, Sigifredo Domínguez y otros.	Calle Sol con Carreras Hospital y Concordia.
1911	Fábrica de Calzado "La Mejor".	Calle Real con Carrera Cuartel
1916	Fábrica de Calzado Espriella Hermanos	
Antes de 1917	Fábrica de Calzado "El Piave"	
	Fábrica de calzado "La Fama". Pinedo Hermanos	
	Curtiembre "El Morro Moderno".	Calle Belén con Carrera Santander.

Cuadro 15. Sastrerías.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Sastrería Carlos Greune.	Calle del Comercio.
	Sastrería del señor Juan Castro	
	Sastrería de Antonio Meléndez	
	Sastrería de Zagarra Hnos.	
	Sastrería Carbonell & Cía	
	Sastrería "Parisiense".	Calle del Comercio y Real con Callejón California.
	Sastrería "El Progreso".	Plaza San Nicolás.
	Sastrería "La Moda Elegante".	Calle Recreo con Carrera de la Paz.
	Sastrería "La Juventud".	Calle San Blas con Carrera California.
	Sastrería de Jacobo Correa.	Calle de Jesús con Carrera del Progreso.
	Sastrería "Italiana".	Calle San Juan con Carrera del Progreso.
	Sastrería de David M. Vos	Calle Pica Pica.
	Sastrería de M. Pirela.	Calle Santander con Carrera de San Roque.

	Sastrería Pimienta	
Antes de 1903	Sastrería Colombiana	

Cuadro 16. Fábricas de jabones y velas esteáricas.

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1886	Fábrica de jabones de Francisco Carbonell	
	Fábrica de jabones La Cubana. Ricardo Arjona	
1883	Fábrica de jabones La Española. Carlos m. Mayans	
1887	Fábrica de jabones La Industria Rafael Salcedo	
1886	Fábrica de jabones La Piña. José L. Infante	
	Fábrica de jabones “La Luz X”. Empresa Hanseática	Calle del Comercio con Carrera Líbano.
1901	Fábrica de jabones “La Costeña” Andrés Obregón A.	Barranquillita
1917	Fábrica de jabones “Las Llaves”. Francisco Carbonell González	Calle de La Esperanza, carrera Igualdad.
1905	Fábrica de jabones “La Dominicana”. Jacob Senior	

Cuadro 17. Fábrica de puntillas

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Fábrica de puntillas París Juan D. Medina	
	Fábrica de puntillas “Colombia Industrial”. Juan Medina & Cía	Frente a la Aduana

Cuadro 18. Fábricas de pinturas y barnices

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1927	Fábrica de pinturas y barnices "El Sello Rojo".	

Cuadro 19. Talleres de carpintería y ebanistería

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1915	Fábrica de muebles "La Lucha". Víctor Mejía Vélez, otros	
	Industria Nacional de muebles	
	Fábrica Nacional de Baúles Americanos	Plaza del mercado, frente al puente Nariño
	Fábrica de Baúles americanos "Nacional" Héctor de Castro.	Calle del comercio y Ribón.

Cuadro 20. Fábricas de vidrios

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Fábrica de vidrios "La Veneziana".	

Cuadro 21. Fábricas de sombreros

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
	Sombrerería Paccini Hermanos	
	Fábrica de sombreros "Britania".	
	Fábrica Nacional de sombreros, Ltda	Paraíso , Progreso.
	Industria de Sombreros Italo – Colombiana	

Cuadro 22. Fábricas de textiles y de tejidos de algodón

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1915	Empresa Algodonera e Industrial José Manuel Weeber	
1911	Fábrica de tejidos de punto de Campo & Carbonell Cía	
1911	Fábrica de tejidos de Henri Helm	
1919	Empresa de tejidos “La Nacional”. Pinedo – Weeber & Cía.	
1915	Fábrica de driles e hilos Mayans Hermanos	
1916	Empresa de hilados y cultivos de algodón. Pinedo – Weeber & Cía.	
1920	Compañía de tejidos del Atlántico	
1907	Fábrica de tejidos Obregón Evaristo Obregón	Calle La Loma.
1917	Textiles del Atlántico S.A. “Texat”. Emilio F. Faillace, Julio Angulo Roncallo, Ramón Santodomingo, Helena Carbonell de Santodomingo, otros.	El Oasis, Camino de Las Flores.
1905	Fábrica de tejidos A. Aycardi & Cía	Calle San Blas y Rosario
Antes de 1913	Fábrica de camisas F.J. Lara	Carrera del Comercio, N°62
1923	Compañía Industrial de Tejidos	
1920	Compañía Manufacturera de Barranquilla	
	Fábrica de camisas, pantalones “Sabat”. José Sabat	Cruz – Pica Pica– Progreso.

Cuadro 23. Fábricas de cigarrillos y fósforos

Año de fundación	Nombre de la industria/ Propietario	Localización
1919	Compañía Nacional de Tabaco "COLTABACO". Ángel Palma	
1910	Fábrica Nacional de Fósforos "El Águila". Federico E. Schemel	
1917	Fábrica de cigarrillos "Flor Patria". Ángel Palma	
1916	Fábrica Nacional de cigarrillos "Emiliani". Hermanos Emiliani	
1910	Fábrica Nacional de fósforos "El Cóndor".	
1926	Fábrica de Cigarrillos de la "Unión Cigarrera S.A."	
	Fábrica de cigarrillos "La Libertad" Flohr Price & Cía.	
1920	Compañía Unida de Fósforos Federico E. Schemel y sucesores, Carlos Roca, otros.	
1928	Compañía Fosforera Colombiana	
1907	Fábrica de cigarrillos Ángel Palma	Carrera de la Pica Pica
	Industria Colombiana (Cigarrillos)	

Anexo 3

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL Julio 2003

El TICCIH es la organización mundial encargada del patrimonio industrial y es asesor especial de ICOMOS en cuestiones de patrimonio industrial. El texto de esta carta ha sido aprobado por los delegados reunidos en la Asamblea Nacional del TICCIH, de carácter trienal, que tuvo lugar en Moscú el 17 de julio de 2003.

Preámbulo

Los primeros períodos de la historia de la humanidad se definen mediante las pruebas arqueológicas sobre cambios fundamentales en la manera en que las personas fabricaban objetos, y la importancia de conservar y estudiar la evidencia de estos cambios es algo universalmente aceptado.

Desde la Edad Media, las innovaciones en lo referente al uso de energía y al comercio que tuvieron lugar en Europa condujeron, a finales del siglo XVIII, hacia un cambio tan profundo como el que tuvo lugar entre el Neolítico y la Edad de Bronce, con avances suficientemente rápidos e importantes en las circunstancias sociales, técnicas y económicas de la fabricación como para que se le llamara revolución. La Revolución Industrial fue el comienzo de un fenómeno histórico que ha afectado a una parte cada vez mayor de la población humana, así como también a otras formas de vida del planeta, y lo sigue haciendo a día de hoy.

La evidencia material de estos grandes cambios posee un valor humano universal, y debe reconocerse la importancia de su estudio y de su conservación.

Los delegados reunidos en el Congreso del TICCIH del 2003, en Rusia, también quieren poner de relieve que los edificios y las estructuras construidos para actividades industriales, los procesos y las herramientas utilizadas y las localidades y paisajes donde se han ubicado, así como todas sus otras manifestaciones tangibles o intangibles, poseen una importancia fundamental. Todo ello debe ser estudiado, se debe enseñar su historia, se debe investigar su propósito y su importancia para darlo a conocer al público. Además, los ejemplos más significativos y característicos deberían catalogarse, protegerse y mantenerse, de acuerdo con el espíritu de la Carta de Venecia 1 , para el uso y beneficio de hoy y del futuro.

1. Definición de patrimonio industrial

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

La arqueología industrial es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos. 2 La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial.

El período histórico de principal interés se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, incluida. Si bien también se estudian sus raíces preindustriales y protoindustriales anteriores. Además, se recurre al estudio del trabajo y las técnicas laborales rodeadas de historia y tecnología.

2. Valores del patrimonio industrial

I. El patrimonio industrial es la evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas. Los motivos para proteger el patrimonio industrial se basan en el valor universal de esta evidencia, más que en la singularidad de sitios peculiares.

II. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

III. Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas.

IV. La rareza, en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios o paisajes, añade un valor particular y debe ser evaluada cuidadosamente. Los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial.

3. La importancia de la catalogación, el registro y la investigación

I. Todo territorio debe catalogar, registrar y proteger los restos industriales que quiera preservar para generaciones futuras.

II. Estudios de áreas y de diferentes tipologías industriales deben identificar el alcance del patrimonio industrial. Usando esta información, se deben crear inventarios para todos los sitios que se haya identificado. Estos inventarios deberían concebirse para ser fáciles de consultar y de libre acceso para el público. La informatización y el acceso en línea son objetivos importantes.

III. El registro es una parte fundamental del estudio del patrimonio industrial. Debe realizarse y almacenarse en un lugar público un registro completo de las características físicas y las condiciones de un sitio antes de que se haga cualquier intervención. Se puede obtener mucha información si el archivo se lleva a cabo antes de que un proceso o un sitio hayan cesado en su actividad. Los registros deben incluir descripciones, dibujos, fotografías y películas de vídeo de objetos móviles, acompañados de documentación de apoyo. Los recuerdos de la gente

son un recurso único e irremplazable que debe ser registrado siempre que sea posible.

IV. La investigación arqueológica de sitios industriales históricos es una técnica fundamental para su estudio. Debe llevarse a cabo en las mismas buenas condiciones que los sitios de otros períodos históricos o culturales.

V. Los programas de investigación histórica son necesarios para respaldar las políticas de protección del patrimonio industrial. Debido a la interdependencia de varias actividades industriales, los estudios internacionales pueden ayudar a identificar sitios y tipos de sitios de importancia mundial.

VI. Los criterios para evaluar edificios industriales deben definirse y publicarse para lograr la aceptación del público general a un nivel consistente y racional. Sobre la base de una investigación apropiada, estos criterios deben usarse para catalogar los paisajes, los asentamientos, los sitios, las tipologías, los edificios, las estructuras, las máquinas y los procesos supervivientes más importantes.

VII. Los sitios y las estructuras que se cataloguen como importantes deberán protegerse por medidas legales lo suficientemente fuertes para asegurar la conservación de su importancia. La Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO debe dar el reconocimiento que se merece al enorme impacto que la industrialización ha tenido sobre la cultura humana.

VIII. Debe definirse el valor de los sitios significativos y establecer pautas para futuras intervenciones. Cualquier medida legal, administrativa o financiera necesaria para mantener su valor debe ser puesta en marcha.

IX. Los sitios en riesgo deben identificarse para poder tomar las medidas oportunas para minimizar el riesgo y facilitar esquemas adecuados para reparar o reutilizar los sitios.

X. La cooperación internacional es una manera particularmente apropiada de conservar el patrimonio industrial mediante iniciativas coordinadas y compartiendo recursos. Deben desarrollarse criterios compatibles para compilar inventarios y bases de datos internacionales.

4. Protección legal

I. El patrimonio industrial debe entenderse como parte del patrimonio cultural en general. No obstante, su protección legal debe tener en cuenta la naturaleza especial del patrimonio industrial. Debe ser capaz de proteger la planta y la maquinaria, los elementos subterráneos, las estructuras en pie, los complejos y los conjuntos de edificios, y los paisajes industriales. Las áreas de residuos industriales deben ser consideradas tanto por su potencial valor arqueológico como por su valor ecológico.

II. Las políticas para el desarrollo económico y la planificación regional y nacional deben integrar programas para la conservación del patrimonio industrial.

III. Los sitios más importantes deben protegerse completamente y no se debe permitir ninguna intervención que comprometa su integridad histórica o la autenticidad de su entramado. La adaptación armónica y la reutilización pueden ser una forma adecuada y económica de asegurar la supervivencia de los edificios industriales, y debe promoverse mediante los controles legales, los consejos técnicos, las becas y los incentivos fiscales adecuados.

IV. Las comunidades industriales que se vean amenazadas por rápidos cambios estructurales deben ser apoyadas por las autoridades gubernamentales locales y centrales. Se deben prever los riesgos potenciales al patrimonio industrial derivados de estos cambios y preparar planes para evitar tener que recurrir a soluciones de emergencia.

V. Se deben establecer procedimientos para responder rápidamente al cierre de sitios industriales importantes para prevenir la destrucción o el traslado de los elementos significativos. Las autoridades competentes deben tener poderes estatutarios para intervenir cuando sea necesario para proteger los sitios amenazados.

VI. El gobierno debe contar con organismos asesores especializados que puedan proporcionar consejos independientes sobre cuestiones relacionadas con la protección y la conservación del patrimonio industrial, y se les debe consultar en todos los casos importantes.

VII. No deben escatimarse esfuerzos a la hora de asegurar la consulta y la participación de las comunidades locales en la protección y la conservación de su patrimonio industrial.

VIII. Las asociaciones y grupos de voluntarios desempeñan un importante papel en la catalogación de sitios, en promover la participación en la conservación industrial y en divulgar la información y la investigación. Por lo tanto, son actores indispensables en el teatro del patrimonio industrial.

5. Mantenimiento y conservación

I. La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible. El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se destruye los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.

II. La conservación de sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por lo que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que pudieron tener lugar en él. Esto puede haber cambiado con el tiempo, pero todos los usos anteriores deben ser investigados y evaluados.

III. La preservación in situ debe considerarse siempre como prioritaria. Desmantelar y reubicar un edificio o una estructura sólo es aceptable cuando es preciso destruir el sitio por imperiosas necesidades sociales o económicas.

IV. La adaptación de un sitio industrial a un nuevo como forma de asegurar su conservación suele ser aceptable, excepto en el caso de sitios de especial importancia histórica. Los nuevos usos deben respetar el material significativo y mantener los patrones originales de circulación y actividad, y debe ser tan compatible con el uso original o principal como sea posible. Es recomendable habilitar un área donde se represente el uso anterior.

V. Continuar adaptando y usando edificios industriales evita malgastar energía y contribuye al desarrollo sostenible. El patrimonio histórico puede tener un papel importante en la regeneración económica de áreas deterioradas o en declive. La continuidad que implica la reutilización puede proporcionar estabilidad psicológica

a las comunidades que se enfrentan al repentino fin de una fuente de trabajo de muchos años.

VI. Las intervenciones deben ser reversibles y tener un impacto mínimo. Todo cambio inevitable debe ser documentado, y los elementos significativos que se eliminan deben ser registrados y almacenados de forma segura. Varios procesos industriales confieren un lustre que es integral a la integridad y al interés del sitio.

VII. La reconstrucción, o la vuelta a un estado conocido anterior, debe considerarse como una intervención excepcional que sólo es apropiada si beneficia a la integridad del sitio entero, o en caso de destrucción de un sitio mayor por violencia.

VIII. Las habilidades humanas involucradas en muchos procesos industriales antiguos u obsoletos son un recurso críticamente importante cuya pérdida puede ser irreparable. Es necesario registrarlos cuidadosamente y transmitirlos a las nuevas generaciones.

IX. Debe promoverse la conservación de los registros documentales, los archivos de las empresas, los planes de construcción, así como las especies de muestra de productos industriales.

6. Educación y formación

I. La formación profesional especializada en los aspectos metodológicos, teóricos e históricos del patrimonio industrial debe impartirse en niveles técnicos y universitarios.

II. Se debe producir material educativo específico sobre el pasado industrial y su patrimonio para los estudiantes de primaria y secundaria.

7. Presentación e interpretación

I. El interés y el afecto público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras de conservarlo. Las autoridades públicas deben explicar activamente el significado y el valor de los sitios industriales mediante publicaciones, exposiciones, televisión, Internet y otros medios, proporcionando acceso sostenible a sitios importantes y promoviendo el turismo en áreas industriales.

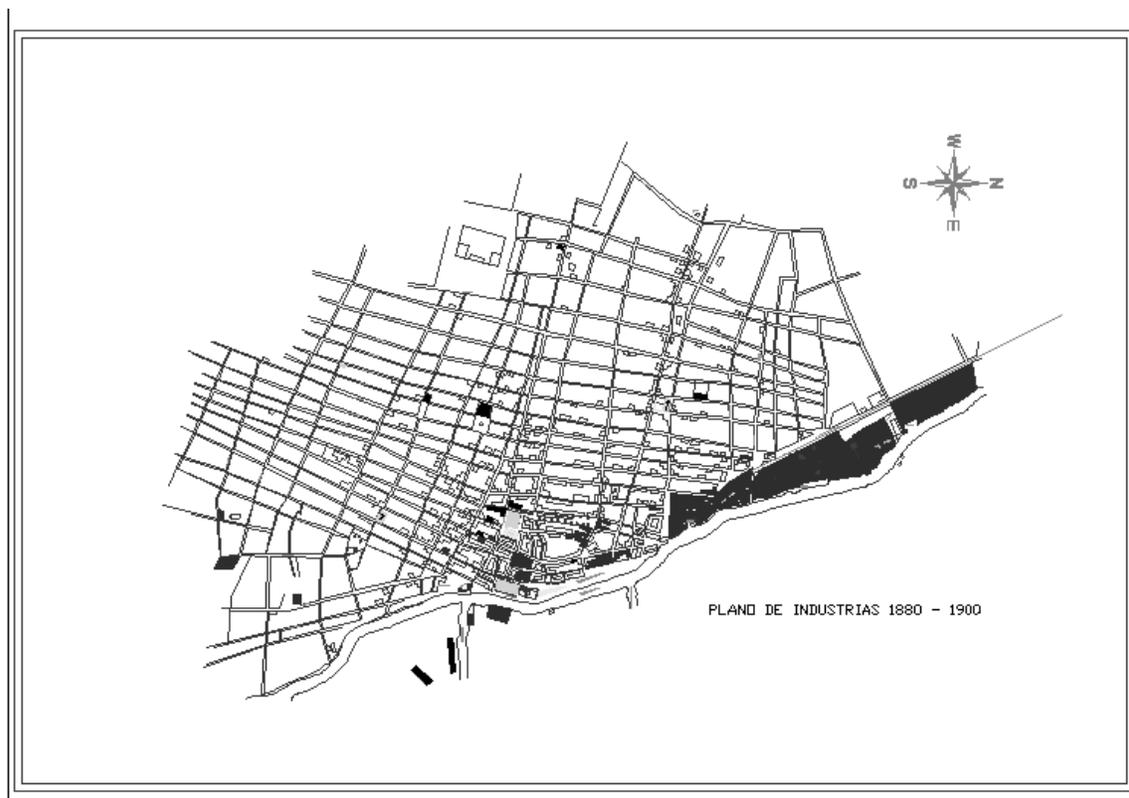
II. Los museos especializados en técnica e industria y los sitios industriales conservados son dos medios importantes de proteger e interpretar el patrimonio industrial.

III. Las rutas regionales e internacionales del patrimonio industrial pueden remarcar la continua transferencia de tecnología industrial y el movimiento de personas a gran escala que puede causar.

[1] La 'Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de monumentos y sitios' (Carta de Venecia) de ICOMOS, 1964.

[2] Por conveniencia, 'sitios' se referirá a terrenos, complejos, edificios, estructuras y máquinas a menos que estos términos se usen de forma más específica.

Anexo 4: Un (1) Plano de localización de instalaciones productivas 1877 – 1900



Anexo 5: Un (1) Plano de localización de instalaciones productivas 1900-1930



Anexo 6: Una (1) Ficha general de identificación de las instalaciones productivas 1877 - 1930

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA. Ficha de identificación								
Cronología/Décadas	Fotografía	Año			Denominación	Propietario	Localización histórica	Observaciones
		fecha de referencia	concepción/idea creación emp.	construcción inauguración				
			1869	1871	Ferrocarril de Bolívar	Cia Alemana Railway and Pier Company; Firma Hoernberg & Wesel	x	Activo publicitario. La línea que corre es 18 millas desde la Estación Montoya hasta Puerto Colombia pasando por La Playa y Soligier.
			1869	1871	Estación Montoya	Cia Alemana Railway and Pier Company; Firma Hoernberg & Wesel	x	Fotografía. Tenía una estación de pasajeros con sala de espera y demás a su anexo; 3 almacenes espaciales con paredes y techos de hierro galvanizado para depósito de la carga, en la Estación Montoya; 2 edificios adosados y modernos para el taller de la herrajería al lado, y un otro para el taller de carpintería, también en la estación Montoya.
				1871	Herrera Ferrocarril de Bolívar	Cia Alemana Railway and Pier Company; Firma Hoernberg & Wesel	x	Fotografía.
				1875	Fábrica de vinagres	Luciano Q. Ricaldes	En Soledad	Activo publicitario
				1875	Cia de Bolívar de Hielo y Madera	Enrique Rodríguez Blanco y Ricardo Arjona	x	Primera fábrica de hielo en la ciudad aunque no tuvo éxito. Después fue vendida a Luis G. Pochet
				1876	Fábrica El Sello Nacional	Rosado e Igarán	Calle del Comercio	Activo publicitario.
			Ley 46 de 1877	1877	Cia del Acueducto de Barranquilla	Ramón B. Jimeno	Una a la orilla del río Magdalena y otra, extremo occidental de la Carrera Girardot.	Activo Publicitario. Foto antigua, interiores y fachada
				1877	Fábrica "La Industria"	Sociedad Rafael Salcedo e hijos, Tomás Surí Salcedo, Guillermo y Andrés Salcedo Campo	Situada al norte de la Calle Ancha y Torralba	Artículos premiados en la Exposición de Chicago por su potencia. Medallas y diplomas de honor en las exposiciones de Boston 1876, Santiago 1887, Bolívar 1889 y Chicago 1903.
				1878	Fábrica de aceites vegetales y Aguardiente "El Porvenir"	Francisco J. Palacio	En el barrio Tumbacoato, calle Ancha 4733. Almacén de la ciudad, sobre el Calle de la Abasco.	Casa de campo "La Gracia", desmontada. Fábrica de perfumes. Declara que tenía pacto con el diablo por su producción.
				1879	Fábrica "La Camisera Francesa"	Julio Dugand		
				1883	Fábrica de Jabones "La Cubana"	Ricardo Arjona Santá	Recreo y Salaverrata	Fotografía. Premio de París 1900, Bogotá 1905, Medellín 1910. Fuera de concurso Cartagena 1916. Introdujo a Colombia la manufactura de jabones fijos y esponjosos de arroz para tocador. La más antigua del país.
				1883	Fábrica de Jabones "La Española"	Carlos M. Mayans	Calle de Jesús, Nº 6	Activo publicitario. Produce 100.000 barras de jabón
				1883	Fábrica de aguas minerales y gaseosas "La Esmeralda"	David Peraza	Casa Plaza San Nicolás	Fachada
				1883	Fábrica de Hielo	Ricardo Arjona/Rodríguez Blanco		Activo publicitario
				1885	Fábrica de calzados "El Águila de Oro"	Joaquín María Lascano	Plaza del Mercado Nº 9	Activo publicitario
				1885	Fábrica de zapatos "La Chiquinquirá"	Joaquín María Lascano	En la Plaza del Mercado Nº 9	Inventador de la industria del cuero en el país.
				1885	Cia Minera de Bolívar y Santander	Luis Pochet, Manuel y Jacobo Cortissoz, Serafina Salas de Pochet, Esther Wolf e hijos		
				1885	Fábrica de calzado "La Fama"	Jhon Pinedo	Plaza San Nicolás	Activo publicitario
				1886	Fábrica de jabones	Francisco Carbonell		
				1886	Fábrica de Jabones "La Pilita"	José L. Infante y Pedro Rodríguez PIRA	Calle del recreo Nº 2 frente al Mercado	Activo Publicitario. Produce 100.000 barras de jabón
1880 a 1889				1886	Fábrica de vapor de chocolate "La Fama"	Angel Giacometto		
				1886	Fábrica de cervezas	G. B. Vélez		
				1886	Talleres de metalmeccánica y reparación	Cia Colombiana de Transportes	x	Activo publicitario
				1887	Fábrica de cigarrillos "El Gallo de Oro"	Ninos De la Rosa	Calle Real Nº 15	Activo publicitario
				1887	Fábrica de Jabones "La Industria"	Rafael Salcedo	Callejón del Rosario (C-4 88) con la esquina de la calle de la industria	Activo publicitario
				1887	Curtiduría y talabartería "La Chiquinquirá"	Joaquín M. Lascano	La Loma (donde quedaba la fib. Convención Barranquilla y Bolívar SA)	Activo publicitario y fachada
				1888	Molino de Café "La Barranquillera"	Diego A. De Castro	Calle Girardot	Activo publicitario
				1888	Molino de café "La Americana"	Juan F. De la Espriella	Sobre la Carrera de la igualdad	
				1888	Curtiembre "El Morro"	Joaquín M. Palacio	La Loma	Activo publicitario
				1888	Talabartería "El Morro"	José A. Correa y Mauricio Heilbron	Boya y la Paz	Activo publicitario
				1888	Aserradero San Ignacio	Eparquío González & Cia	Sobre el Calle por Las Flores Barrio industrial en la Loma, fundada por el señor don Santiago Puz Gueterme y Sorrento Aserradero El Progreso	Activo publicitario y fotografía. Tenía maquinaria moderna.

Anexo 7: Cinco (5) Fichas de caracterización y clasificación de las instalaciones productivas por lenguaje arquitectónico

INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL GEOMÉTRICO BÁSICO

<p align="center">PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA. 1832 - 1836 FICHA DE CLASIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE ARQUITECTÓNICO</p>		<p align="center">Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO Maestría en Patrimonio Cultural y Territorio <i>Investigación realizada por: Arq. Yasmeydis Constante Figueroa</i> <i>ASESOR: Arq. Jorge Caballero Leguizamón</i> <i>2011</i></p>	
<p align="center">INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL GEOMÉTRICO BÁSICO</p>			
			 <div data-bbox="1187 730 1325 783" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p>LENGUAJE FORMAL BÁSICO DOS Y TRES PISOS</p> </div> 
	<div data-bbox="483 877 1101 1199" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p align="center">LENGUAJE FORMAL GEOMÉTRICO BÁSICO VOLUMEN SIMPLE, LENGUAJE SIMPLE</p> <p>Las edificaciones agrupadas dentro de este tipo de clasificación corresponden a un tipo de lenguaje arquitectónico básico que prescinde de los decorados en sus exteriores.</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida por un cuerpo en su mayoría que corresponde a un paralelepípedo de forma rectangular y por cubiertas inclinadas a dos y cuatro aguas en teja de barro, láminas de zinc o azoteas combinadas con otro tipo de cubierta. En algunos casos, como remate de esta cubierta, existen elementos de ventilación sobre el caballete. La altura de las edificaciones es de uno, dos o tres pisos.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal básico, en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso amplias y ventanas de formato vertical y cuadradas ubicadas a una altura superior sin ningún tipo de decorados. Chimeneas sobresalen desde su cubierta. En un caso particular, se observa la utilización de balcón y una cornisa de distinto color en la parte superior de la fachada, rematada con cornisas sencillas y un frontón de arcom de medio punto.</p> </div>		
			

INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL GEOMÉTRICO ENFASIS VOLUMETRICO

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA <i>IDENTIFICACION, CARACTERIZACION Y VALORACION DEL PATRIMONIO ARQUITECTONICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1836</i> FICHA DE CLASIFICACION DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE ARQUITECTONICO		 Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO <i>Maestría en Patrimonio Cultural y Territorio</i> <i>Investigación realizada por: Arq. Yasmelís Constante Figueroa</i> <i>Asesor: Arq. Jorge Caballero Leguizamón</i> <i>2011</i>
INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL GEOMÉTRICO ENFASIS VOLUMETRICO		
LENGUAJE FORMAL GEOMÉTRICO BÁSICO CON ENFASIS VOLUMÉTRICO VOLUMETRÍA COMPLEJA, LENGUAJE SIMPLE		
	<p>Las instalaciones productivas agrupadas dentro de este tipo de clasificación corresponden a un tipo de lenguaje formal geométrico básico con énfasis volumétrico</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida por uno, dos, tres y cuatro cuerpos en su mayoría que corresponde a la combinación de un paralelepípedo de forma rectangular o disposición de varios cubos con entrantes y salientes lo que le da cierta complejidad a su aspecto formal. Utilización de cubiertas inclinadas a dos y cuatro aguas o azoteas combinadas con otro tipo de cubierta. En algunos casos, como remate de esta cubierta, existen elementos de ventilación sobre el caballete. En una misma edificación, es notoria la utilización de diferentes alturas: La altura de las edificaciones es de uno, dos o tres pisos.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal geométrico básico pero con volúmenes que la hacen compleja, en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso amplias y ventanas de formato vertical y cuadradas ubicadas a una altura superior sin ningún tipo de decorados. Chimeneas sobresalen desde su cubierta. En algunos casos, se observa en la parte superior de la fachada el uso de cornisas y antepecho como remate de la cubierta cuando es azotea.</p>	
		

INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL DE ORIGEN HISTORICISTA

<p align="center">PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA <i>IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1838</i></p>		<p align="center">Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO <i>Maestría en Patrimonio Cultural y Territorio</i></p>							
<p>FICHA DE CLASIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE ARQUITECTÓNICO</p>		<p align="right"><i>Investigación realizada por: Arg. Yasméidis Constante Figueroa Asesor: Arg. Jorge Caballero Leguizamón 2011</i></p>							
<p align="center">INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL DE ORIGEN HISTORICISTA</p>									
<table border="0"> <tr> <td data-bbox="251 682 479 955">  </td> <td data-bbox="487 766 722 1029">  </td> <td data-bbox="730 661 1128 1092"> <p align="center">LENGUAJE FORMAL DE ORIGEN HISTORICISTA ECLECTICO - FACHADA ELABORADA</p> <p>Estas instalaciones productivas corresponden a un tipo de lenguaje formal de origen historicista donde la fachada es elaborada y ecléctica.</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida por uno, dos, o tres cuerpos que en su mayoría corresponde a la combinación de un paralelepípedo de forma rectangular y, en un caso en particular se observa la combinación de otro elemento geométrico adosado al de mayor altura. Cubierta plana: Utilización de azoteas. Predomina la altura de dos y tres pisos, en su mayoría. Aunque, en una misma edificación, es notoria la utilización de diferentes alturas: de uno y tres pisos. Observamos la simetría en su volumen.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal de origen historicista en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso terminadas en arcos de medio punto y ventanas de formato vertical ubicadas a una altura superior de dimensiones amplias con ornamentos y decorados. En todos los casos, se observa en la parte superior de la fachada el uso de cornisas y antepecho como remate de la cubierta. Uso del balcón en algunas edificaciones y de elemento decorativos.</p> </td> <td data-bbox="1144 871 1356 1081">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="332 1050 609 1260">  </td> <td data-bbox="673 1102 852 1291">  </td> <td data-bbox="966 1102 1356 1270">  </td> </tr> </table>					<p align="center">LENGUAJE FORMAL DE ORIGEN HISTORICISTA ECLECTICO - FACHADA ELABORADA</p> <p>Estas instalaciones productivas corresponden a un tipo de lenguaje formal de origen historicista donde la fachada es elaborada y ecléctica.</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida por uno, dos, o tres cuerpos que en su mayoría corresponde a la combinación de un paralelepípedo de forma rectangular y, en un caso en particular se observa la combinación de otro elemento geométrico adosado al de mayor altura. Cubierta plana: Utilización de azoteas. Predomina la altura de dos y tres pisos, en su mayoría. Aunque, en una misma edificación, es notoria la utilización de diferentes alturas: de uno y tres pisos. Observamos la simetría en su volumen.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal de origen historicista en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso terminadas en arcos de medio punto y ventanas de formato vertical ubicadas a una altura superior de dimensiones amplias con ornamentos y decorados. En todos los casos, se observa en la parte superior de la fachada el uso de cornisas y antepecho como remate de la cubierta. Uso del balcón en algunas edificaciones y de elemento decorativos.</p>				
		<p align="center">LENGUAJE FORMAL DE ORIGEN HISTORICISTA ECLECTICO - FACHADA ELABORADA</p> <p>Estas instalaciones productivas corresponden a un tipo de lenguaje formal de origen historicista donde la fachada es elaborada y ecléctica.</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida por uno, dos, o tres cuerpos que en su mayoría corresponde a la combinación de un paralelepípedo de forma rectangular y, en un caso en particular se observa la combinación de otro elemento geométrico adosado al de mayor altura. Cubierta plana: Utilización de azoteas. Predomina la altura de dos y tres pisos, en su mayoría. Aunque, en una misma edificación, es notoria la utilización de diferentes alturas: de uno y tres pisos. Observamos la simetría en su volumen.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal de origen historicista en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso terminadas en arcos de medio punto y ventanas de formato vertical ubicadas a una altura superior de dimensiones amplias con ornamentos y decorados. En todos los casos, se observa en la parte superior de la fachada el uso de cornisas y antepecho como remate de la cubierta. Uso del balcón en algunas edificaciones y de elemento decorativos.</p>							
									

INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL DECO

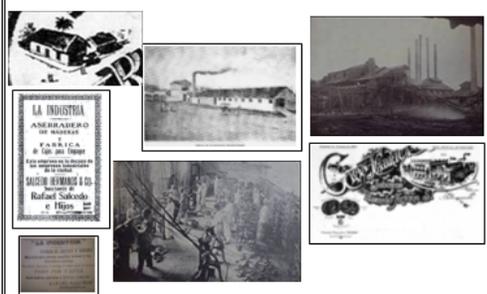
<p align="center">PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA <i>IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1936</i></p> <p align="center">FICHA DE CLASIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE ARQUITECTÓNICO</p>		<p align="center">Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO <i>Maestría en Patrimonio Cultural y Territorio</i></p> <p align="center"><i>Investigación realizada por: Arq. Yasmelidis Constante Figueroa</i> <i>Asesor: Arq. Jorge Caballero Leguizamón</i> 2011</p>
<p align="center">INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL DECO</p>		
		
	<p align="center">LENGUAJE FORMAL DECO FACHADA GEOMÉTRICA - VOLUMEN</p> <p>Estas instalaciones productivas corresponden a un tipo de lenguaje formal Deco donde la fachada es geométrica y volumétrica.</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida por uno, dos, tres o más cuerpos que en su mayoría corresponde a la combinación de un paralelepípedo de forma rectangular y, en un caso en particular se observa la combinación de otro elemento geométrico adosado al de mayor altura. Combinación de la cubierta plana: Utilización de azoteas, y de la cubierta inclinada a dos aguas. Variación de la altura: uno, dos, tres o más pisos. Aunque en un caso particular, en una misma edificación, es notoria la utilización de diferentes alturas: de uno y varios pisos. Observamos la simetría y geometría en su volumen, patrones repetitivos, el uso de la línea recta en sus formas.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal deco en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso con utilización de la línea recta y amplia dimensión; ventanas de formato rectangular dispuestas horizontalmente y ubicadas a una altura normal en fachadas frontales, en sus fachada posteriores, se ubican a una altura superior. En todos los casos, se observa que no se utilizan muchos ornamentos o elemento decorativos, excepto en dos casos, que en su remate de cubierta se hace uso de cornisas con líneas muy simples y de frontón.</p>	

INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL PREMODERNO

<p align="center">PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1838 FICHA DE CLASIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE ARQUITECTÓNICO</p>		<p align="center">Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO Maestría en Patrimonio Cultural y Territorio</p>
<p align="center">INSTALACIONES PRODUCTIVAS DE ACUERDO A SU LENGUAJE FORMAL PREMODERNO</p>		
		
	<p align="center">LENGUAJE FORMAL PREMODERNO FUNCIONALISTA</p> <p>Estas instalaciones productivas agrupadas dentro de este tipo de clasificación corresponden a un tipo de lenguaje formal premoderno y funcionalista.</p> <p>Volumetría. La volumetría está definida de un paralelepípedo de forma rectangular o disposición de un cubo, los cuales tienen uno o dos cuerpos. Utilización de cubiertas inclinadas a dos aguas en combinación con azoteas. En algunos casos, como remate de esta cubierta, sobresale un segundo cuerpo como antepecho. En una misma edificación, es notoria la utilización de diferentes alturas: La altura de las edificaciones es de uno, dos o tres pisos. Predominio de las líneas rectas en su geometría y de volúmenes elementales, conjuntos asimétricos.</p> <p>Fachada. Las fachadas que presentan este lenguaje formal premoderno en su mayoría presentan los siguientes elementos: puertas de acceso y ventanas de formato vertical y cuadradas ubicadas a una altura superior sin ningún tipo de decorados. En un caso particular, sobresale una chimenea desde la cubierta. En algunos casos, se observa en la parte superior de la fachada el uso de cornisas y antepecho como remate de la cubierta cuando es azotea.</p>	

Anexo 8: Diez (10) Fichas de jerarquización y valoración de las instalaciones productivas

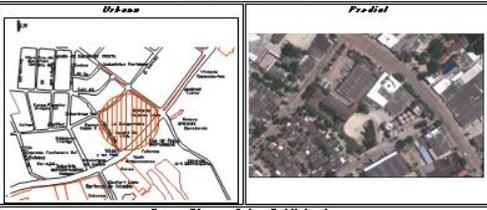
FABRICA LA INDUSTRIA

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITETÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1932 - 1939	
DE NOMINACIÓN E INSTALACIÓN "La Indestria"		FUNDACIÓN 1932	
LO QUE ES NOT <input checked="" type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Enjío - Sin Transformación <input type="checkbox"/> Transformada		ACTIVIDAD Arrastradora, producción de jabón, volar abujar artesáricas, acortar y arazar vegetal de comer, de ajenjalí fina para maquina y alumbreado, fabricación de puertar ventanar y alumentar en general, fabricación de cojar para empaque	
LOCALIZACIÓN ACTUAL Urbana <input type="checkbox"/> Predial <input type="checkbox"/>		CARACTERÍSTICAS ARQUITETÓNICAS Sistema de Uso - Funcionamiento Establecimiento fabril más importante del período, para: 1 cuarter caldera, 1 cuarter de maderar, 1 bodega algodón desmenuado, 1 bodega algodón conzomilla, terranera de 72 m de ancho y 9 m largo. En 1939, se dedicó a procesar maderar de maderar. Máquina de arazar, acopillar y tornear maderar. Producción mueblar de diversar tipar. En su local, eran procesador acortar, jabonar y volar abujar artesáricas.	
Forma - Planar - Aviar Publicitarias 		Forma  La fachada presenta un lenguaje formal geométrico-bricón para un volumen que la hacen compleja, tiene las siguientes elementos: puertar de acceso ampliar y ventanar de farmateo vertical y cuadrado abicador que abarcaran en un tipo de do caradar. Chimeneas abarcaran al do do su cubierta. Se abarcaran en la parte superior de la fachada al una de carrinar y antepocha como remate de la cubierta cuando se abarcaran.	
Significado Lenguaje formal geométrico-bricón con carácter volumétrico.		Valoración Contexto Considerada como la primera industria en su campo en el país. En la año 40' del siglo XX, aún vivían con el nombre de Cía Nacional de Maderar La Industria S.A. considerada la mejor del país. Sus artículos fueron premiados en la Exposición de Chicago por su excelencia, además recibió Medallas y diplomas de honor en las exposiciones de Bayocé 1976, Santander 1987, Bucívar 1989 y Chicago 1990.	
Fuente Bibliográfica *Revista Mercantil, Barranquilla, Marzo 20 de 1990, N° 22, Año 2 en Biblioteca Nacional *Boletín Cultural y Bibliográfico, N° 26, Vol. XXVII, 1990, Jorge Cando Calderón. La Industria en Barranquilla durante el siglo XIX. *Salona de las ajuar, Sergio Paolo y Cando Calderán, Jorge Enrique. 1992 "Elite Empresarial y Desarrollo Industrial en Barranquilla: 1875-1930". Ediciones Unistántica, Barranquilla Colombia PP: 175. *ANPB. Protocolo de 1987 escritura 127.		Objeto Primer intento industrial en Barranquilla (Maquinaria para la producción de acortar vegetal)	
Objeto Valor tecnológico y científico; por ser el primer intento industrial en la ciudad durante la última cuarta del siglo XIX, que se tomó como ejemplo para atraer empresarios en el país. Hizo en la historia de la producción de jabón y acortar en el país.		Objeto Valor tecnológico y científico; por ser el primer intento industrial en la ciudad durante la última cuarta del siglo XIX, que se tomó como ejemplo para atraer empresarios en el país. Hizo en la historia de la producción de jabón y acortar en el país.	
Fuente Bibliográfica		Ficha N° 1 de 10	

FABRICA DE GRASA Y ACEITES VEGETALES "FAGRAVE"

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITETÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1938		 Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO <i>Herencia en Patrimonio Cultural y Territorio</i> <small>Inventariado realizado por Arq. Francisca Castellano</small> <small>Marzo - Mayo - Junio - Julio de 2011</small>	
RECONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN Fabricas Unidas de Aceites y Grasas Vegetales "Fagrave" S.A.		FABRICA 1318	ACTIVIDAD Producción de montaje vegetal "La Hoja", cultivo y recolección de zanahillo alto equinaxar. Fabricación del jabón "Ota" y el aceite de comar "Z".		
EN QUE ESTÁ EN <input type="checkbox"/> Existente <input type="checkbox"/> Exista Sin Transformación <input checked="" type="checkbox"/> Transformada					
ENCUENTRO ACTUAL Mapa 		Características Arquitectónicas Sistema de Bso - Funcionalista			
Foto - Plano - Museo Publicación   		Forma Edificación con sus aleros de dos pisos con los arcos de ellas propias de la arquitectura industrial de la época, sus ventanas, funcionalidad, grandes espacios, aleros y ventanas que rodea y alisa. Utilización de materiales como: ladrillo en tonos de color rojo a dos aguas, ladrillo en un momento a ladrillo. (188 aleros en 1948).			
		Significado Lenguaje formal por su forma			
		Valoración Se produce en el "La Hoja", la conservación amplia en estado regional y nacional.			
		Signa Valor histórico por ser uno de las primeras fábricas en el país instalada con algunas técnicas de las fabricas Unidas por la fabricación de aceites vegetales.			
<small>* COLEGIO DE LAS ACUAS, Serie: P. 438. "El desarrollo y la industria de Barranquilla 1875 - 1938". Barranquilla, Ediciones Udelvicio, Pp. 175.</small> <small>* La Perseu, Barranquilla, Diciembre 1946-1956, N° 2766.</small>		IBENTE BARRANQUILLA		Ficha N° 2 de 10	

FABRICA DE HARINAS Y PASTAS ALIMENTICIAS “LA INSUPERABLE”

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITETÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1932 - 1936	
 denominación e instalación Fábrica “La Insuperable”		 fundación 1939	 actividad Producción de pastas alimenticias, harinas, galletas, fécula de maíz, mentaca, brillantina y jabón.
 lo que es hoy <input type="checkbox"/> Amalida <input type="checkbox"/> En pie - Sin transformación <input checked="" type="checkbox"/> Transformada			
 localización actual <i>Urbano</i> <i>Proxial</i>		 características arquitectónicas <i>Sistema de Uso - Funcionalista</i>	
		<p> Distribución de la planta en forma de “L”. En las alas 20’x amplíandose horizontalmente con el montaje de patentes y modernas mallas.</p>	
 Fotos - Planos - Avistas Publicitarias		 Forma	
		<p>Edificación que tiene grandes ventanales y puertas altas, valdmonar portantes y alientes en su fachada, el uso de la luz en su cubierta y a las aguas en las. Simplicidad y poca ornamentación en sus exteriores, ésto da el carácter de la arquitectura industrial.</p>	
		 Significado	
		Nueva lomaque arquitectónica.	
		 Valoración	
		<p> Contexto Esta fábrica se desarrolló en la Costa Atlántica azar competidores extranjeros, convirtiéndose en la más industrializada del momento. A inicar de las alas 20’x, introdujo la producción de la mentaca “La Insuperable”.</p>	
		 Objeto	
		 Sujeto	
		Valor tecnológica para su aporte a la industria de Colombia con instalaciones técnicas industrializadas y modernas para la época.	
 FUENTE BIBLIOGRÁFICA			
<p>* SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paola. 1993. “Elito empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla: 1875 - 1930”. Barranquilla. Ediciones Uniatlántica. PP.: 175. ** La Prensa. Barranquilla. Diciembre 31 de 1934. N° 2764. *** Dan Román. “Barranquilla: sus problemas, sus relaciones y su futuro”. Barranquilla. Sipi, 1925.</p>			
			 Ficha N° 4 de 10

COMPAÑÍA COLOMBIANA DE TABACO "COLTABACO"

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1932 - 1938	
RECONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN Campaña Nacional de Tabaco "Coltabaco"		PROTECCIÓN 1.311	ACTIVIDAD Producción de cigarrillos marca "Piel Roja".
EN BUE ES BOP <input type="checkbox"/> Preservada <input type="checkbox"/> Expiró Sin Transformación <input type="checkbox"/> Transformada		UBICACIÓN Ubicación:	
LOCALIZACIÓN ACERCA Ubicación:		CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS Sistema de Muro - Fachada sencilla	
Referencia Centro Histórico: Paseo Colón 28 de Julio		Descripción Trató una gran idea desde se fabricaba el cigarrillo: Mquina "Triumph Uq". La gran idea de la piedad de la idea desde se usó el tabaco, de paja, de maderas y de otros, de calidad.	
Referencia Foto - Plano - Plano de Ubicación		Forma De la imagen original de la edificación se quedó solo de hecho a que fue reemplazado por el actual.	
  		Significado Un ejemplo formal de origen industrial.	
Referencia Valor histórico: Reporte a la industria del tabaco y primera en transformarse en producción por la era.		Referencia Recibió medalla de oro en Expona en la Exposición del Hacer por el producto Cigarrillo "Dandy", 1925. Primeros cigarrillos introducidos en Colombia por algunas compañías de Hacer para producir en calidad los cigarrillos "Piel Roja", entre 1928 y 1928 por muchos.	
Referencia * SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Pardo. 1935. "El desarrollo y desarrollo industrial de Barranquilla: 1925 - 1938". Barranquilla. Ediciones Molinos. PP. 115.		Ficha N° 5 de 10	
* La Prensa. Barranquilla. Febrero 22 de 1928. N° 4			
* Diario del Comercio. Barranquilla, Mayo 22 de 1926. N° 1185			
* Revista Cámara de Comercio N° 138-139. Año 1927. Barranquilla, Enero 21 de 1927 N° 98 - 100.		* Das Román. "Barranquilla: una problemática, sus soluciones y sus alternativas" Barranquilla. Sp, 1928	

FABRICA DE CALZADO "FAITALA"

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITETÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1932 - 1938	
DESIGNACIÓN E INSTALACIÓN Fabrica Italiana de Calzado "Faitala"		FUNDACIÓN 1936	ACTIVIDAD Producción de calzado marca "Faitala".
LO QUE ES NOT <input type="checkbox"/> malida <input checked="" type="checkbox"/> En pie - Sin transformación <input type="checkbox"/> Transformada			
LOCALIZACIÓN ACTUAL Urbana Periurbana			
Centro Histórico: Calle 20N 40 - 50 Foto - Plano - Aviar Publicitarias			
  		CARACTERÍSTICAS ARQUITETÓNICAS Sistema de Uso - Funcionamiento Producción manual era de 5000 pares de zapatos con 150 artesanos diferentes. 1925, inauguró un nuevo edificio con las especificaciones arquitectónicas para el funcionamiento de la fábrica (135 obreros). Tercer departamento de maquinaria, departamento de corte, de montar el detal, contabilidad y administración.	
		Forma La fachada presenta los siguientes elementos: puerta de acceso terminal en arco de medio punto; ventanas de formato vertical ubicadas a una altura superior de dimensiones amplias con remanente y decorada. Se observa en la parte superior de la fachada el uso de cornisa y antepiecho como remate de la cubierta. Construcción de dos pisos. En la edificación se hace uso de la mampostería, balcón central, fachada entriada horizontalmente, remate en el ático con frontón central semicircular y medallón, columnas adosadas que rematan en el tímpano, cada una a tres ventanas, tímpano triangular sobre ventanas y puerta.	
		Significado Lenguaje formal de origen historicista.	
		VALORACIÓN Contexto Introdujo a la ciudad la primera maquinaria para fabricación de calzado en grande escala. Medalla de la que surgen en Europa y Norte América. Producción la marca "Faitala", la mar afanada y apatizada para calembiar. Obtuvo diploma de Primera clase y Medalla de Oro en la exposición Industrial de Bogotá en 1923.	
		Objeto	
		Signeto Valor to cualitico por que fue la primera fábrica de calzado en introducir maquinaria en producción a gran escala.	
FUENTE BIBLIOGRÁFICAS * SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. 1993. "Elito empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla: 1915 - 1930". Barranquilla. Ediciones Uniatlántica. PP.: 175. * La Prensa. Barranquilla. Febrero 25 de 1923. N.º 4. * Diario del comercio. Barranquilla, Mayo 25 de 1924. N.º 1105. * Revista Cámara de comercio N.º 130-131. Año 1927. Barranquilla, Enero 21 de 1927 N.º 98-100. * Don Ramiro. "Barranquilla: sus problemas, sus realizaciones y sus entroncos". Barranquilla. Espi, 1928 pp: 372-376.			Ficha N.º 6 de 10

FABRICA DE CERVEZAS Y HIELO BOLÍVAR

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITETÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1932 - 1938	
RENOMBRAMIENTO E INSTALACIÓN Fábrica de Cervezas y Hielo Bolívar		FUNDACIÓN 1904	
LO QUE ES NOTO <input type="checkbox"/> Emalada <input type="checkbox"/> En pie - Sin Transformación <input checked="" type="checkbox"/> Transformada		ACTIVIDAD	
LOCALIZACIÓN ACTUAL Urbana Peri-urbana		CARACTERÍSTICAS ARQUITETÓNICAS Sistema de Uso - Funcionamiento Inicialmente, distribuido en tres edificaciones separadas para la ubicación de su maquinaria que estaba ubicada en la zona de crecimiento y destilación, cava y tanques de cerveza embarrillada, depósito, oficina y almacén. Producción inicial 15000 litros de cerveza al día y 25 libras de hielo al día.	
Forma - Planta - Avión Publicitaria		Forma Construcción de dos pisos y tres pisos. Parede chimenea en forma concreta, 3 edificaciones separadas para la ubicación de su maquinaria, depósito, oficina y almacén.	
		Significado Arquitectura Industrial - Funcionalista.	
FUENTE BIBLIOGRÁFICA * SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. 1993. "Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla: 1915 - 1920". Barranquilla. Ediciones Uniféctica. PP.: 175. * Almanaque de la Guayana colombiana. Edoardo López (1918) Bogotá. pp: 260 * RASOHISLA, Enrique. 1928. Guía Comercial Ilustrada de Barranquilla. * Don Ramón. "Barranquilla sus problemas, sus soluciones y mi entrevista" Barranquilla. Sp, 1928.		VALORACIÓN Contexto Primera fábrica establecida en el litoral Atlántico. En 1910 fue premiada su cerveza en la Exposición Nacional de Medellín, con Medalla de Oro y Diploma de Honor. En la Exposición Nacional de Bogotá, con medalla de Bronce y Diploma de Honor. En 1925, en la Exposición Nacional Industrial de Ocaña, con Medalla de Oro y Diploma de Honor.	
		Objeto	
		 Sujeto Valor te cnológico por ser la primera industria de su rama establecida en el litoral Atlántico.	
		Ficha N° 7 de 10	

MOLINOS DE TRIGO "LA NEVADA"

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA	
IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA: 1832 - 1938		FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARQUEOLOGÍA	
RECONSTRUCCIÓN E IDENTIFICACIÓN Molino "La Nevada"		ACTIVIDAD Molino harinero, café, y producción harinera.	
INDICADORES <input type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Expiró/Intransformable <input checked="" type="checkbox"/> Transformado		VALORACIÓN Cultural	
LOCALIZACIÓN ACTUAL Calle 2000 y Avenida 1000 Centro Histórico Barranquilla		CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS Tipología de Bienes - Funcionalidad: Edificación concebida para albergar las dependencias necesarias para realizar las actividades de producción de harina, y molinero de trigo, recepción de los muestreos, dependencias administrativas, almacenes, control de calidad y oficinas comerciales. Desde 1918 a 1938 se construyeron los edificios laterales, los que se duplicaron en 1935 con la instalación de 18 molinos nuevos que permitieron de harina tipo Príncipe modelo 1915. Ocupa 35 hectáreas.	
Forma Edificación de tres pisos de altura. La fachada presenta los siguientes elementos: portales de acceso, torres de acceso de molinos, y ventanas de formato vertical alineadas a una altura superior de dimensiones amplias que conforman un decorado. Se observan la parte superior de la fachada el uso de arcos y columnas como parte de la cubierta. Una de las torres presenta edificaciones de estructura decorativa.		Uso Magnífica obra de la arquitectura neoclásica de Colombia.	
Significado Lugar de origen histórico, cultural y económico de Barranquilla.		Uso Valor histórico por ser el primer molino harinero industrializado en la ciudad y uno de los primeros en el país.	
FRONTE HISTÓRICO SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Pardo. 1935. "Ello representaría el desarrollo industrial de Barranquilla: 1832 - 1938". Barranquilla: Ediciones Universidad del Atlántico, pp. 175. ZAMBRANO PÉREZ, Milton. 1938. "El desarrollo del negocio harinero en Barranquilla: 1888 - 1945". Barranquilla, edita Gráficas Industriales, pp. 248. BANCINI ISLA, Enrique. 1938. "Guía Comercial de Barranquilla".		Ficha N° 8 de 10	

CERVECERÍA BARRANQUILLA

PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA		Pontificia Universidad Javeriana FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO Escuela de Patrimonio Cultural y Turismo Investigación realizada por Msc. Yaneth Cecilia Torres Monografía, Bogotá, Colombia, septiembre 2022	
DESCRIPCIÓN E INSTALACIÓN Cervecería Barranquilla		INDUCCIÓN 1.310	ACTIVIDAD Producción de cerveza.
LA OBRERA 300 <input type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> En proceso de transformación <input checked="" type="checkbox"/> Transformada		VALORACIÓN Cultural	
LOCALIZACIÓN ACTUAL Urbana <input checked="" type="checkbox"/> Periurbana <input type="checkbox"/> Rural <input type="checkbox"/>		CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS Sistema de Bases - Puntalocanónico 1888 M2. La edificación concebida, con las instalaciones modernas generadas en el ahorro en tipo de edificio, muestra de forma marcada en su primer nivel, dedicado a las oficinas, departamento de ventas y depósitos; en el segundo, funciona la oficina de elaboración, almacenamiento de la cerveza, embotellado y en el tercer, la de embotellado. Ocupa 42 hectáreas. Produce 4.000 litros diarios cerveza y 2000 litros de biela para unidades industriales y para la canal.	
Fotos - Plano - Museo Publicitario		Ferrocarril Las fachadas generales en lenguaje formal neoclásico, bien por sus volúmenes que lo hacen sencilla, compuesta por los siguientes elementos: portales de acceso amplios y volúmenes de fachada vertical, cuadradas abisadas a una altura superior, sin ningún tipo de decoración. Chimeneas sobresalen desde su exterior, cubiertas a dos aguas con el material de embotellado en su abastecimiento.	
		Ferrocarril 	
Siglo XIX Lenguaje formal neoclásico bien por sus volúmenes		Siglo XX Valor trascendental y vital para los procesos industriales y el empleo de maquinaria moderna a principios del siglo XX, que se tomó como ejemplo para otras empresas en el país. Mito en la historia de la producción cervecera en el país.	
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS * SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paulo. 1939. "El desarrollo industrial de Barranquilla: 1875 - 1938". Barranquilla, Ediciones Mafelplata, Pp.: 97. * ANPP. Libro de 1913. Tercer VI. Esc. Publica H 418. * Das Román. "Barranquilla: sus problemas, sus soluciones y sus perspectivas". Barranquilla. Set. 1928 pp: 154 - 158. * Libro oral de Colombia: Barranquilla: los orígenes de las personas que nos rodean. Bogotá. USA. Pp: 225.		Ficha N° 9 de 10	

