

Comercio, iniciativas semifabriles y elite económica en Barranquilla (1890-1910)

Carlos Andrés Paternina Pertuz¹

Universidad del Atlántico (Colombia)

Para citar este artículo: Paternina, Carlos. “Comercio, iniciativas semifabriles y elite económica en Barranquilla (1890-1910)”, Epokhé No. 9 (2019): 70-91.

¹ Egresado del programa de Historia de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad del Atlántico. Correo electrónico: carpaterninap@gmail.com

Resumen

Barranquilla experimentó, desde finales del siglo XIX, un auge económico que en pocos años la catapultó de ser una ciudad secundaria en el plano nacional a ser el puerto más importante del país –hasta 1935– y una de las ciudades colombianas con mayor crecimiento económico.

Para comprender este proceso, me sumerjo en un primer momento en el contexto político y económico de la época, luego haré un acercamiento sobre la dinámica portuaria, comercial y semifabril que comenzó a tejerse en esta, tercero, daré a conocer los nombres y las características de quienes constituían la elite económica de la ciudad, para arrojar finalmente unas conclusiones pertinentes.

La investigación está adscrita a la historia local, pero centra su análisis en el ámbito económico de la ciudad a finales del siglo XIX y los primeros años del XX, por ello utilizamos datos estadísticos y tablas, también protocolos notariales de las notarías primera y segunda de Barranquilla que reposan en el Archivo Histórico del Departamento del Atlántico, así como algunas investigaciones que han desarrollado este tema o guardan afinidad con él.

Palabras Clave: Elite económica, Barranquilla, navegación fluvial, puerto, comercio, extranjeros.

Abstract

Barranquilla experienced from the end of the 19th century, an economic boom that in a few years catapulted it from being a secondary city on the national level to being the most important port in the country –until 1935– and one of the Colombian cities with the highest economic growth.

To understand this process I immerse myself, at first, in the political and economic context of the city, then I will make an approach on the port, commercial and semifabril dynamics that began to be woven in this, third, I will make known the name and the characteristics of the men who made up the economic elite of the city and finally I will throw some conclusions.

The research is attached to local history but focuses its analysis on the economic field of the late nineteenth century and the first years of the twentieth, for that reason we use statistical data and tables, also notarial protocols of the first and second notaries of Barranquilla that rest in the Historical Archive of the Department of Atlántico, as well as some investigations that have developed this theme or have an affinity with it.

Keywords: Economic elite, Barranquilla, river navigation, port, commerce, foreigners.

Introducción

Barranquilla, hacia finales del siglo XIX y comienzos del XX, obtuvo un importante crecimiento económico a raíz de la preferencia portuaria que fue adquiriendo frente a los vecinos puertos de Cartagena y Santa Marta. El primero, en mención, debía luchar con la sedimentación que durante gran parte del año padecía el canal del dique, lo que dificultaba el acceso hasta él de prácticamente cualquier buque comercial; el segundo, presentaba dificultades para conectarse con el río Magdalena debido a la existencia de canales y ciénagas que dificultaban en sus aguas la navegación². A diferencia de ellas Barranquilla brindaba mejores condiciones de navegabilidad en su puerto de mar y contaba a su vez con un puerto fluvial que servía de epicentro de llegada y salida de mercancías y pasajeros que lo conectaban con el resto del país e incluso con el mundo.

Sin embargo, las meras ventajas comparativas que brindaba la ciudad gracias a su privilegiada ubicación no serían del todo suficiente para proyectar sus ambiciones económicas y su futuro promisorio, sería clave para su desarrollo la construcción en un primer momento del Ferrocarril de Bolívar (1871) y más adelante del muelle de Puerto Colombia (1893).

Con la construcción de estas dos obras la importancia económica de la ciudad fue en ascenso y el nuevo dinamismo económico que atrajo su vocación portuaria y comercial permitió la creación de empresas de navegación, de casas comerciales, de almacenes y tiendas; a su vez alrededor de

² Juan Santiago Correa, "El Ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)". Revista de Economía Institucional, Vol. 14 No. 26. (2012)

estas se establecieron negocios ligados a la fundición, el procesamiento de madera y astilleros, así como firmas dedicadas a la importación de piezas para los buques que surcaban el río Magdalena.

Es tarea de la presente investigación conocer con mayor detalle cómo se fue tejiendo este crecimiento económico, que a la vez influyó en el crecimiento de la población y la expansión urbana de la ciudad.

1. Un particular contexto de surgimiento

Se reconoce que la ubicación geográfica de la ciudad jugó un papel fundamental para el desarrollo de la misma, sin embargo, la simple ubicación por sí sola no fue el único factor que jugó en favor de la ciudad, también le benefició el particular contexto nacional y mundial del último cuarto del siglo XIX. Para aquellos años, el país se encontraba suscrito al llamado sistema de exportación-importación por lo que la ciudad por su condición portuaria se verá especialmente favorecida. Además, en buena medida, el surgimiento de la ciudad se había beneficiado con las bonanzas exportadoras que vivió el país a partir de la segunda mitad del siglo XIX³.

Fuera de ello, como ya había anotado, la construcción del Ferrocarril de Bolívar y el Muelle de Puerto Colombia permitió relegar a los vecinos puertos de Cartagena y Santa Marta en su importancia comercial.

En el ámbito gubernativo, a partir de 1871, el Estado Soberano de Bolívar promoverá las iniciativas industriales a través del otorgamiento de derechos exclusivos, privilegios rentísticos y subvenciones a las personas que establezcan en su territorio industrias fabriles⁴.

De la mano de esta expansión económica la ciudad experimentará un crecimiento acelerado de su población y una expansión de su perímetro urbano, por ejemplo, en 1870 la ciudad tendrá

³ Milton Zambrano Pérez. *El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla (1880 - 1945)*. (Barranquilla: Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1998), 240.

⁴ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde Calderón. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*. Barranquilla: Ediciones Uniatlántico, 1993, 176.

una población de 11.595 habitantes⁵ y para 1905 según datos del Anuario General de Estadística de 1940 contará con 40.115 almas, es decir, casi multiplicará por cuatro su población⁶. En cuanto a su expansión urbana vemos como para 1872 se contabilizaban 18 calles, 13 carreras y 2176 viviendas⁷ mientras que para 1896 se referencian 30 calles, 24 carreras y un total de 4120 casas⁸.

2. Comercio e industrialización en Barranquilla 1890-1910

La importancia portuaria que la ciudad de Barranquilla adquirió desde finales del siglo XIX permitió la aparición de un agitado capitalismo comercial, representado en negocios dedicados al comercio, las comisiones, finanzas y otras actividades afines⁹.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX en la ciudad de Barranquilla encontramos a nacionales y extranjeros dedicados a las importaciones, exportaciones, comisiones y compra-venta de productos al por mayor y al detal, agrupados en casas comerciales¹⁰.

Las casas comerciales fueron un elemento dinamizador de la economía de la ciudad, sin embargo, para poder comprender como la urbe transitó de un capitalismo mercantil a uno industrial se requiere analizar los factores que permitieron la aparición de las primeras industrias.

La navegación fluvial como ya había anotado creó la necesidad de constituir talleres ligados a labores metalmecánicas y/o de procesamiento de madera, (astilleros, talleres de fundición, carpinterías y herrerías) a su vez, permitió que al interior de estas se fueran formando operarios que luego pasarían a empresas industriales de diverso tipo. En definitiva, los talleres de las sociedades fluviales permitieron la aparición de actividades industriales articuladas a la

⁵ Eduardo Posada Carbó, Una invitación a la historia de Barranquilla. (Bogotá: Fondo Editorial CEREC, 1987), 124.

⁶ Milton Zambrano Pérez, El desarrollo... 160.

⁷ Sergio Paolo Solano, "Barranquilla vista por su alcalde de 1872" Diario del Caribe, Barranquilla, 8 de mayo de 1988

⁸ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde..., 57.

⁹ Milton Zambrano Pérez, El desarrollo..., 80.

¹⁰ Milton Zambrano Pérez, El desarrollo..., 82. Ver Tabla No. 4 en los anexos

producción de alimentos, al aserrado de maderas, las jabonerías, las curtiembres, las pastas alimenticias, los fósforos, las telas, entre otros¹¹.

Por la importancia de la navegación fluvial en el Magdalena se hace necesario reseñar por lo menos de manera concisa algunas de las empresas fluviales más importantes para la época, para ello acudiremos al directorio anuario de Barranquilla, el cual señala que tres empresas navieras quedaron casi como dueñas del tráfico por el río Magdalena, La Compañía Colombiana de Transportes –la más importante durante estos años¹²–, La Gieseken & Held y la F. Pérez Rosa¹³.

Durante la primera década del siglo XX, de las seis más importantes empresas de navegación que surcaban el Magdalena, cinco constituyeron sede en Barranquilla: La Empresa Hanseática de Vapores, la Bartolomé Martínez Bossio & Cía., la Empresa de Vapores F. Pérez Rosa, la del Vapor Valdivia y la Compañía Internacional del Magdalena. Para 1907, la Empresa Alemana de Navegación o Empresa Gieseken, era considerada como la menor de las cinco más importantes que existían, sin embargo poco después absorbió la Compañía Colombiana de Transportes, La Empresa Hanseática de Vapores y la F. Pérez Rosa. Al año siguiente aparecerá la Compañía Antioqueña de Transportes, que se convertirá en una importante competencia para las Empresa Gieseken y la Magdalena River¹⁴. Para 1909, se funda la sociedad anónima The Colombia Navigation Company Limited, con domicilio en Londres¹⁵.

A parte de la influencia que tuvo la navegación fluvial para el surgimiento de las primeras industrias en la ciudad, otros factores influyeron en la puesta en marcha de esas iniciativas, por ejemplo, la acumulación de capital gracias a las bonanzas exportadoras que había experimentado el país a partir de mediados del siglo XIX, el ofrecimiento por parte del Estado Soberano de Bolívar a partir de 1871 de derechos exclusivos, privilegios rentísticos y subvenciones a quienes establecieran industrias en su territorio¹⁶, la decisión del congreso en 1880 de tomar medidas

¹¹ Milton Zambrano Pérez, *El desarrollo...*, 68.

¹² Milton, *El desarrollo...*, 56

¹³ Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, *Directorio Anuario de Barranquilla*, (Barranquilla: Imprenta el Comercio, 1892) s.p.

¹⁴ Milton, *El desarrollo...*, 60-62

¹⁵ Milton, *El desarrollo...*, 66

¹⁶ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde..., 43.

proteccionistas aumentando los impuestos a los productos importados y desgravando las materias primas¹⁷. Ante la existencia de dicha legislación se presentaron propuestas para la creación de empresas que en muchos casos no lograron materializarse y las que sí lo hicieron sobrevivieron más por las subvenciones que recibían del gobierno regional que por sus ventas. A pesar de todo, algunos establecimientos fundados en este período no surgieron bajo estos privilegios o subvenciones sino por el capital acumulado a través del comercio, la ganadería y la navegación fluvial de vapor.¹⁸

Precisamente, la expansión ganadera, fue un acontecimiento importante del siglo XIX como proceso de generación de riqueza toda vez las dos bonanzas de exportación que vivió el país para aquellos años, la primera, en razón a la Guerra de los Diez Años (1868-1878) que ocasiono la crisis de la ganadería cubana, y la segunda, a causa de la independencia de la misma¹⁹.

Al finalizar el siglo XIX la ciudad reunía las condiciones necesarias para darle cabida a las primeras iniciativas industriales como la Fábrica de Jabones "La Cubana" fundada en enero de 1883 por Ricardo Arjona Sardá con una venta mensual de 300.000 barras de jabón²⁰. "La Española" del catalán Carlos M. Mayans, también con inversiones ganaderas, que producía 100.000 barras mensuales. "La Piña", fundada en 1886 por los cubanos José L. Infante y Pedro Rodríguez Piña. "La Americana" de Francisco Carbonell Willches, quien contaba también con una fábrica de tejas y mosaicos²¹.

Empresas como "El Porvenir" de Francisco J. Palacio que aparte de comercializar algodón producía velas, aceites, jabón y licores. "La Industria", quien en una de las fuentes consultadas es considerada como la primera fábrica moderna del siglo XIX en Barranquilla²², fundada por Rafael Salcedo Ramón en 1887, producía varias especies de aceites, jabones y bujías esteáricas.

¹⁷ Tomas Caballero Truyol, "Formación del mercado financiero en la ciudad de Barranquilla (Colombia) en la segunda mitad del siglo XIX", (Tesis, Doctorado en Historia, Universidad Pablo de Olavide, 2013), 57.

¹⁸ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde..., 45.

¹⁹ Sergio Paolo y Jorge Conde..., 47.

²⁰ Antonio Martínez Aparicio y Rafael A. Niebles, Directorio Anuario de Barranquilla, (Barranquilla: Imprenta el Comercio, 1892) s.p.

²¹ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde..., 46.

²² Sergio Paolo Solano y Jorge Conde..., 52.

Además, contaba con máquinas a vapor para aserrar, cepillar y torneer maderas así como desmotar y limpiar algodón²³.

Napoleón Salcedo Ramón, fundará los molinos de trigo "La Nevada" junto con Vicente Carlos Urueta, y también la fábrica de Licores del Atlántico, esta última, junto a Diego A. De Castro, José Francisco Insignares Sierra y Alejandro Lafaurie. Ricardo Arjona Sardá, constituirá también junto a Enrique Rodríguez Blanco, la primera fábrica de hielo de la ciudad. Joaquín M. Lascano, establecerá para 1887 la curtiembre "La Chiquinquirá", convirtiéndose en pionero de la industria del cuero curtido²⁴. José A. Correa y Mauricio Heilbron fabricaran suelas para calzado y productos de talabartería a través de la fábrica "El Morro". Manuel Insignares Sierra, constituirá la fábrica de aguardientes y curtiembres "La Esmeralda". Federico Pérez Rosa, establecerá "Veranillo", donde preparará cueros para el mercado nacional y externo, además contaba con un astillero, maquinaria a vapor para la limpieza de algodón para la exportación, y otra también por vapor para aserrar, cepillar y preparar madera²⁵.

En cuanto a fábricas de calzado sobresalieron "El Zapato de Oro" fundado en 1899 por Luisa María Salas²⁶, "El Sello Nacional" de Rosado e Iguarán, "La italiana" de F. Faillace y "El Faro" de Lázaro Ruiz y Aníbal Pérez²⁷. Moisés de Sola, David López Penha Jr. y S. P. Senior, establecerán la desmotadora "El Impulso". En cuanto a las fábricas de ladrillos existían las de Blas de la Rosa, Correa & Heilbron, Diego A. de Castro, Eusebio de la Hoz, Enrique Rash Silva, Ferrans Hermanos, Juan J. Ujueta, Joaquín Lascano y la de Rita Ballestas –Viuda de Pedro Palacio Rada– entre otras²⁸.

²³ José Ramón Llanos e Iveth Flórez (Compiladores), Barranquilla y Sabanilla durante el siglo XIX (1852-1898), (Barranquilla: Ediciones Clío Caribe, 1995), 113.

²⁴ Milton Zambrano, El Desarrollo..., 69.

²⁵ Sergio Paolo y Jorge Conde..., 48.

²⁶ Sergio Paolo y Jorge Conde..., 49.

²⁷ Sergio Paolo y Jorge Conde..., 75.

²⁸ Sergio Paolo Solano y Jorge Conde..., 49.

Evaristo Obregón, gestionara la creación de la empresa Tejidos Obregón, pero la puesta en ejecución de la misma estará a cargo de sus hijos²⁹, dicha factoría fue por muchos años la textilera más importante del país. Evaristo, también fue propietario de la planta eléctrica de la ciudad y era conocido como comerciante e inversionista en el sector naviero, algodonero y agropecuario en general. Arturo A. Aycardy, fundará una textilera que producía tejidos de punto. Diego A., Julio y Héctor de Castro, en 1903 constituyen la empresa Molinos de Harina "el Caribe". A su vez Diego A. De Castro participará en la fundación del Teatro "Cisneros" y en la creación de la fábrica de Ron "San Clemente"³⁰. Para el mismo año, se constituye la empresa Compañía de Molienda de Granos para Aceites y Féculas, como sociedad anónima, por Emmanuel Pinedo, José Rafael Ricart, Jacob Cortissoz, Jorge Jiménez M. y Jacob Senior³¹. La fábrica Nacional de Fósforos "El Cóndor" se constituyó el 27 de julio 1910 como sociedad comercial anónima de capital limitado, sus accionistas mayoritarios fueron Moisés Salas B., Jacob Cortissoz, y Enrique A. Correa, con igual participación³².

Como vemos las iniciativas fueron diversas, sin embargo, teniendo en cuenta lo expresado hasta el momento analicemos en el aparte siguiente al grupo de hombres que lideraron con sus iniciativas de inversión a la elite económica de Barranquilla entre 1890 y 1910.

3. La elite económica de Barranquilla 1890-1910

Antes de entrar en detalle, me parece oportuno definir qué se entiende por elite, y particularmente, por elite económica. En términos generales por elite se entiende a aquella minoría que tiene poder de decidir o de dirigir, entonces podríamos decir que una elite económica es aquella minoría que decide o dirige el rumbo económico de una determinada sociedad.

²⁹ Evaristo Obregón Díaz Granados, fallece el 9 de octubre de 1909 en París un año antes de la puesta en ejecución de la empresa en 1910. Aparece en: Adolfo Meisel Roca, "La fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957". Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, No. 21 (2008), 6.

³⁰ Milton Zambrano, El Desarrollo..., 69.

³¹ Archivo Notaría Segunda de Barranquilla, 1908, Tomo II. Escritura Pública No. 127

³² Archivo Notaría Primera de Barranquilla, 1910, Tomo VIII. Escritura Pública No. 17

Por su parte, el sociólogo Charles Wright Mills en su libro *La Elite del Poder* expresa que la idea de una elite del poder se funda y explica a partir de una serie de aspectos como la similitud social, la afinidad psicológica y la comunidad de intereses —entre otros aspectos —³³. Teniendo en cuenta lo anterior, no exageramos si efectivamente calificamos como miembros de una elite económica a los personajes de la vida comercial e industrial de Barranquilla durante el período en estudio, pues definitivamente su similitud social podía estar representada por el asentamiento de su domicilio e inversiones en la ciudad, su afinidad psicológica puede comprobarse por el interés de realizar inversiones en los mismos renglones económicos -la navegación fluvial, la ganadería, el comercio o la industria- y por el hecho de localizar sus empresas en la ciudad. En cuanto a la comunidad de intereses, toda vez que esto hace referencia al interés común que persigue un grupo determinado de individuos, vemos también en este punto que el interés de todos iba ligado a promover el futuro de la ciudad, toda vez que sus inversiones estaban acá procuraban por el progreso y desarrollo de la urbe. Es por ello que muchas veces no escatimaban esfuerzos a la hora de invertir en obras que más allá de representar un lucro personal significaban un beneficio colectivo para la ciudad en general, de ahí que promotores de obras públicas de la talla de Esteban Márquez y Francisco Javier Cisneros, a la hora de financiar obras como el mercado público y la Aduana de Sabanilla (Actual Castillo de Salgar), para el caso del primero, y la gestión y construcción del mismo Muelle de Puerto Colombia, para el caso del segundo.

Por otro lado, debemos aclarar que la elite económica de la ciudad estaba constituida no solo por los prominentes hombres locales sino también por nacionales y extranjeros que se asentaron en la ciudad. En todo caso estos hombres aprovecharon no solo la privilegiada ubicación geográfica de Barranquilla sino también las coyunturas políticas y económicas de la época para establecer en la ciudad un importante dinamismo portuario y comercial.

Realizaron sociedades entre sí para dedicarse a diversas labores comerciales y/o industriales, aprovechando el dinero que habían podido acumular en otras inversiones como la ganadería, la navegación fluvial o la compra-venta de tierras, toda vez que fue una elite acostumbrada a diversificar sus inversiones, para no arriesgar el capital en una sola empresa.

³³ Charles Wright Mills, *La Elite del Poder*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1987), 495.

Finalmente, podemos decir que era una elite económica comprometida tanto con el futuro de la ciudad que era capaz de hacer todo lo pertinente y necesario para sacar adelante sus proyectos e intereses, muestra de ello es la evidencia histórica de iniciativas como la Junta Directiva de la Canalización del Río creada en 1878 o la Liga Costeña de 1919.

Consideraciones finales

Barranquilla logró sacarle provecho a su estratégica ubicación geográfica y de manera temprana realizó obras de importante envergadura como el ferrocarril de Bolívar y el Muelle de Puerto Colombia que permitió en poco tiempo convertirla en el puerto más importante del país.

Sin embargo, las condiciones naturales de la ciudad y las mencionadas obras, por sí solas, no explican el impulso comercial y portuario que experimentó la ciudad desde finales del siglo XIX, se necesitó de un contexto político y social muy particular, por ejemplo, las ideas del libre cambio y del liberalismo estatal, la llegada a la ciudad de extranjeros dispuestos a invertir, una población local receptiva con un espíritu abierto y xenofílico que asimilará en buena manera el asentamiento de los mismos y un Estado que incentivará la iniciativa privada a través del liberalismo imperante de la época.

El sistema de importación-exportación, así como las bonanzas exportadoras experimentadas por el país a partir de la segunda mitad del siglo XIX facilitarían también la acumulación de capital de muchos comerciantes y ganaderos de la zona, que más adelante se verían seducidos en constituir empresas. A su vez, el establecimiento de diversas firmas de navegación fluvial en la ciudad permitió la constitución de talleres de astilleros que requirieron la creación a su vez de procesadoras de madera, fundidoras, firmas importadoras de piezas para los buques y herramientas metalmecánicas, donde trabajaron diversos operarios y mecánicos que tiempo después con los conocimientos adquiridos pasaron a otras industrias o incluso se convirtieron en dirigentes empresariales³⁴.

³⁴ Milton Zambrano, *El desarrollo...*, 68.

Bajo todas estas condiciones y situaciones comenzaron a aparecer, desde finales del siglo XIX, las primeras industrias, algunas de ellas beneficiadas por los privilegios rentísticos, los derechos exclusivos o las subvenciones que entregaba el Estado de Bolívar o las políticas que en esa misma línea ofrecía el gobierno central. Sin embargo, la mayoría de las empresas nacieron de la espontaneidad de locales, nacionales y extranjeros que desearon arriesgar capitales acumulados generalmente en otros renglones económicos como la ganadería, la agricultura y los bienes raíces. De esa manera, poco a poco aparecerán industrias dedicadas a la producción de jabones, aceites, zapatos, procesamiento de madera, cuero o algodón, hielo, bebidas, harinas y otros productos alimenticios, así como talleres dedicados a la fundición, la metalmecánica y la soldadura autógena, apareciendo inicialmente una incipiente industria que daría paso más adelante a una industrialización inscrita propiamente en el capitalismo industrial del siglo XX.

Esta vocación portuaria, comercial, y en últimas, industrial permitió la aparición y conformación de una elite económica que compartió luchas, intereses, condiciones sociales, una psicología más o menos común y la responsabilidad de dirigir o decidir los rumbos económicos y sociales de la ciudad a través de sus iniciativas y emprendimientos.

Bibliografía

Fuentes Primarias

Fuentes de Archivo

Archivo Histórico del Atlántico, Barranquilla (AHA), Protocolos Notariales de las Notarías Primera y Segunda de Barranquilla.

Prensa

Diario del Caribe (Barranquilla) 8 de mayo de 1988.

Fuentes Secundarias

Caballero Truyol, Tomás. "Formación del mercado financiero en la ciudad de Barranquilla (Colombia) en la segunda mitad del siglo XIX". (Tesis Doctorado en Historia, Universidad Pablo de Olavide, 2013).

Correa, Juan Santiago. "El Ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)". *Revista de Economía Institucional*, Volumen 14 No. 26. (2012).

Llanos, José Ramón y Flórez Iveth (Compiladores). *Barranquilla y Sabanilla durante el siglo XIX (1852-1898)*, Barranquilla: Ediciones Clío Caribe, 1995, 135.

Martínez Aparicio Antonio y Niebles, Rafael A. *Directorio Anuario de Barranquilla*, Barranquilla: Imprenta el Comercio, 1892

Meisel Roca, Adolfo. "La fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*. No. 21 (2008).

Meisel Roca, Adolfo. "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?" *Lecturas de Economía*. No. 23. (1987).

Paolo Solano, Sergio. "Barranquilla vista por su alcalde de 1872" *Diario del Caribe*, Barranquilla, 8 de mayo de 1988.

Paolo Solano, Sergio. "Ensayos Fabriles y Estructura Social de Barranquilla a Finales del Siglo XIX" *Revista Informativa*, Cámara de Comercio de Barranquilla, No. 161, Vol. XVI. (1989).

Paolo Solano, Sergio y Conde Calderón, Jorge. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*. Barranquilla: Ediciones Uniatlántico, 1993, 176.

Posada Carbó, Eduardo. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Fondo Editorial CEREC, 1987, 124.

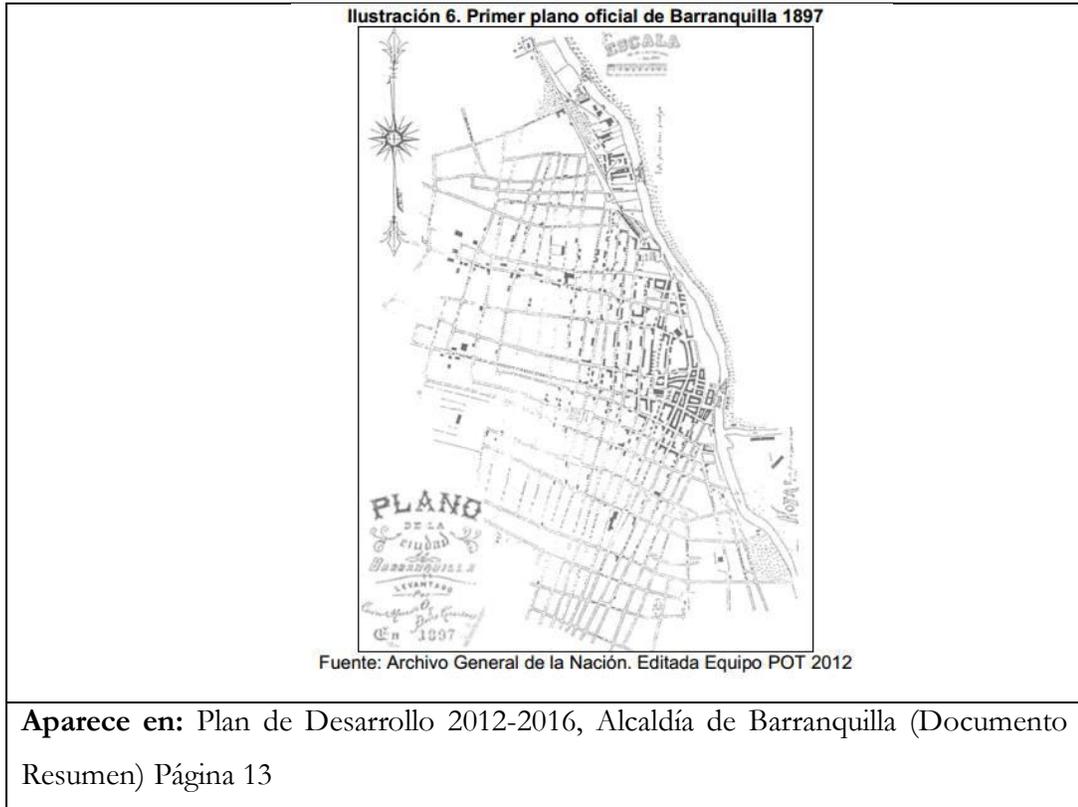
Wright Mills, Charles. *La Elite del Poder*. México: Fondo de Cultura Económica, 1987, 495.

Zambrano Pérez, Milton. "El puerto fluvial de Barranquilla (1880-1936)", Historia Empresarial de Barranquilla (1880-1980), Vol. 1. (2014).

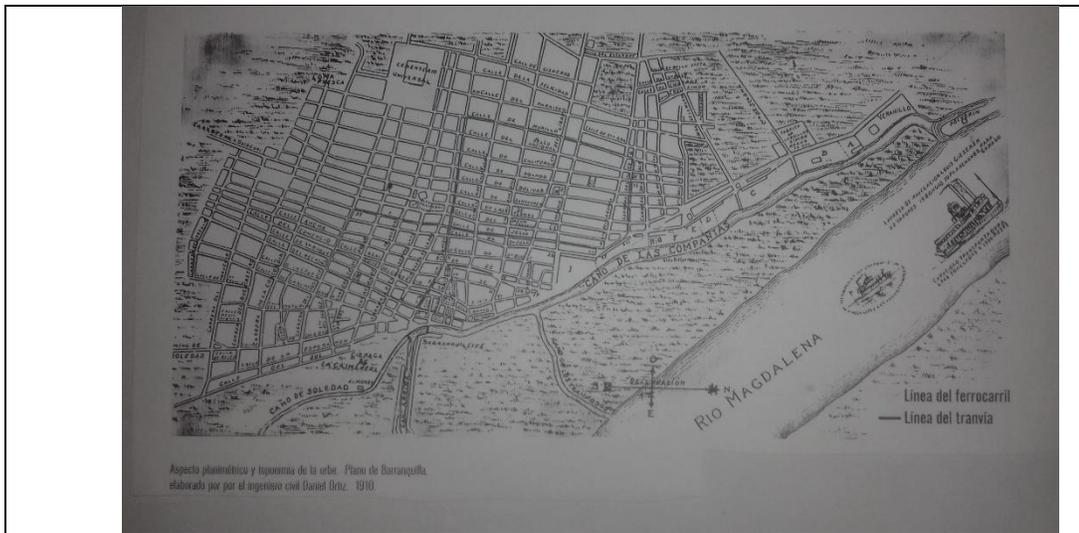
Zambrano Pérez, Milton. El Desarrollo del Empresariado en Barranquilla (1880-1945). Barranquilla: Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1998, 240.

Anexos

1. Mapas históricos



Plano de Barranquilla (1910) Elaborado por el Ing. Civil Daniel Ortiz



Aparece en: Consuegra Bolívar, Ignacio. Barranquilla Umbral de la Arquitectura en Colombia. Bogotá: Grijalbo, 2001. Página 229.

2. Cuadros

Cuadro No. 1	
Establecimientos fabriles y talleres existentes en Barranquilla durante la primera década del siglo XX	
ESTABLECIMIENTO	PROPIETARIO(S)
Jabonería La Cubana	Ricardo Arjona Sardá
Jabonería y Perfumería La Costeña	Andrés Obregón Arjona
Jabonería La Cienaguera	Quesada y Cía.
Jabonería La Americana	Julius Freund
Jabonería La Dominicana	Jacob Senior
Fábrica de cervezas y hielo Bolívar	The Walters Brewing and Ice Making Company
Molino de Trigo La Nevada	Urueta y Salzedo
Molino de Trigo El Caribe	Diego A. y José de Castro y Rada
Molienda de Granos	Enrique Pinedo y Cía.

Fábrica de Pastas Alimenticias	Vital Rosanía
Fábrica de Pastas Alimenticias	Dolores de Vives
Fábrica de Pastas Alimenticias	Carmen González de Carbonell
Fábrica de Tejidos de Punto	Arturo A. Aycardi y Cía.
Fábrica alemana de mosaicos y ladrillos sílico-calcáreos	Aepli y Cía. & Waksmoth & Koggman
Fábrica de velas esteáricas y de jabones La Luz X	Empresa Hanseática
Fábrica de Puntillas Colombia Industrial	Juan de Medina y Suárez
Fábrica de baúles Nacional	Héctor de Castro y Rada
Fábrica de baúles	Joaquín Ferrans
Fábrica de zapatos La Mejor	Miguel del Gallego
Fábrica de zapatos	Nemesio Prieto
Fábrica de Cigarrillos	Ricardo Arjona Sardá
Fábrica de Cigarrillos	Julio E. Gerlein
Fábrica de Cigarrillos	E. Capmartin
Fábrica de Muebles	Badenes y Donderis
Fabrica La Industria	Hermanos Salzedo Ramón
Curtiembres Chiquinquirá	Joaquín María Lascano
Curtiembres El Morro	Correa-Heilbron y Cía.
Desmotadora Veranillo	Federico Pérez Rosa
Fábrica de Jabones La Hispanoamericana	Juan de Medina y Suárez
Fábrica de Calzado El Zapato de Oro	Luis María Salas
Aparece en: Paolo Solano, Sergio y Conde Calderón, Jorge. Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930. Barranquilla: Ediciones Uniatlántico, 1993. Páginas 67-68.	
Cuadro No. 2	
Evolución de la estructura ocupacional de Barranquilla entre 1866 y 1892	
OFICIOS	NUMERO DE PERSONAS OCUPADAS

	1866	1892
Carpinteros	72	140
Comerciantes en General	132	107
Abastecedores	8	32
Herreros	12	50
Jornaleros	122	120
Bogas	154	---
Tripulantes de vapores fluviales	374	544
Ingenieros en general	7	37
Paileros	---	3
Ajustadores	---	5
Latoners	---	8

Aparece en: Sergio Paolo Solano. "Ensayos Fabriles y Estructura Social de Barranquilla a Finales del Siglo XIX" Revista Informativa, Cámara de Comercio de Barranquilla, No. 161, Vol. XVI, Primer Trimestre 1989.

Cuadro No. 3				
Valor en dólares de las importaciones y exportaciones de Santa Marta y Sabanilla-Salgar (Barranquilla), 1870-1874 (años a 31 de agosto)				
Años	Importaciones		Exportaciones	
	Santa Marta	Sabanilla	Santa Marta	Sabanilla
1870	4.084.350	392.135	3.603.299	2.378.854
1871	3.932.827	655.731	4.449.629	1.550.895
1872	3.973.512	2.433.834	2.820.409	2.852.966
1873	2.135.543	7.012.631	823.902	7.104.859
1874	1.036.037	8.350.000	292.860	8.764.786

Aparece en: Posada Carbó, Eduardo. Una invitación a la historia de Barranquilla. Bogotá: Fondo Editorial CEREC, 1987.

Cuadro No. 4		
Casas Comerciales Barranquilla 1890-1910		
Nombre de la firma	Propietario(s)	Actividades
A. A. Aycardi		Venta de artículos ingleses, franceses, alemanes y americanos, vendía tabaco del Carmen y de Ambalema, exportaba café y otros productos locales.
Aepli, Eberbach & Cía.	Alejandro W. Aepli (suizo), Ernesto Eberbach y Carlos Keppeler (alemanes)	Importadores, exportadores, comisionistas y agentes de la Compañía Hamburguesa Americana de Vapores y de las máquinas de coser Singer en Bolívar, Magdalena y Santander.
A. H. Berg & Cía.		Agentes comerciales, recibían y despachaban consignaciones, compra y venta de productos nacionales y compra y venta de giros sobre plazas del exterior.
Alejandro A. Correa & Cía.	Alejandro A. Correa, Clara A. Correa y Silvia A. Correa	Importadores, exportadores, comerciantes de muebles norteamericanos, cervezas, utensilios de hierro, entre otros bienes.
Alejandro Cáceres & Cía.	Alejandro y Ramón Cáceres	comisionistas, agentes de cambio, corredores, agentes

		de periódicos, realizaban remates o subastas públicas, vendían música selecta para piano y bandas, libros, etc.
Breuer Möller & Cía.	Moller y Friedrich Wilhem de Hamburgo, Edward Von Jess y Willy Albert Larsen de Maracaibo, Paul Dorn y Johan Friedrich Haltermann de Cúcuta, Paul Grossen y Friedrich Ernst Bellindgrodt de Barranquilla.	Dedicada a las importaciones, exportaciones y comisiones. Contaban con casas en Hamburgo (Alemania), Maracaibo y San Cristóbal en Venezuela, San José de Cúcuta y Barranquilla, mostrando su alcance internacional.
Cisneros & Cía.	Francisco Javier Cisneros y otros para 1887.	importación, exportación, comisiones y otras actividades afines
Correa y Heilbron	Enrique A. Correa y Mauricio Heilbron P. Julio Dugand (1910)	Ganaderos y comerciantes, vendían objetos de ferretería y artículos americanos, fabricantes de las suelas de El Morro, manejaban negocios bancarios y eran apoderados generales y socios de la compañía Heilbron.
Empresa Hanseática		Agencia de comisiones, agentes de las maquinas de escribir Adler, venta de artículos de ferretería.

Evaristo Obregón & Cía.	Evaristo Obregón.	Comercio, banca, ganadería, negocio de tierras y otras empresas.
Fergusson, Noguera & Cía.	Luis, Francisco, Pedro y Alejandro Noguera. En 1900 salen Alejandro y Luis Noguera y se incorporan Honorio Alarcón, Julio Enrique y Emilio Noguera.	Comisión, importación, exportación, operaciones bancarias y otras afines con el comercio.
Fritz Furhop		Agente comercial de la United Fruit Company, The Santa Marta Railway Co. Ltda. y Sun, Compañía Inglesa de Seguros Contra Incendios, la Hamburg Amerika Line y Munsun Steam Ship Line.
Henríquez & Mathieu		vinos, licores, útiles de escritorio, papelería en general, artículos de ferretería, aceites, perfumes, drogas, ropa, calzado, relojes, entre otros
Mayans, Medina & Cía.		Comerciantes, comisionistas y consignatarios.
O' Berne & Cía.	Oswald Berne (francés) y Carl Teodor Prencke (alemán)	Importadores de mercancías inglesas, francesas, alemanas, españolas y estadounidenses, vendían objetos de ferretería, herramientas, repuestos para

		máquinas de vapor, licores, conservas, útiles de escritorio, entre otros bienes. También eran agentes de compañías de seguros de transporte.
Ogliastri & Martínez		Comisionistas y agentes de cambio. Recibían y despachaban consignaciones; compraban y vendían productos nacionales; compraban y vendían giros sobre plazas del exterior.
Pugliese & Montes		comercio, la importación y la exportación de bienes
Senior, De Sola & Cía.	David de Sola, Benjamín Tavares Senior y Jacob Senior	Comerciantes, importadores y exportadores; agentes de la Compañía Trasatlántica de Barcelona y de la Northern Fire-Life Assurance Company.
Wehdeking, Focke & Cía.	En 1892: Gustavo Wehdeking y Fernando Focke (alemanes). En 1909: Francisco Pineda López, Carlos Pradilla Frazer y Charles H. Beeston	comisionistas y administraban la empresa fluvial The Magdalena River Steamboat Company Ltd.