

Adolfo Meisel Roca

Subgerencia de Investigaciones Económicas
Banco de la República
Bogotá, Colombia

¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?

Lecturas de Economía. No. 23. Medellín, mayo-agosto de 1987. pp. 57-84.

- **Resumen.** El objetivo de este trabajo es el de analizar las causas por las cuales Barranquilla perdió su dinamismo industrial en la posguerra. La tesis central es que el crecimiento fabril barranquillero tenía características de enclave en los años veinte y treinta: su vitalidad venía del liderazgo portuario de Barranquilla y no de las interacciones económicas entre este centro industrial y la economía agraria del litoral atlántico. Al perder Barranquilla su importancia portuaria, su dinamismo industrial se disipó. También se discute la contribución de la política económica nacional en este desarrollo.
- **Abstract.** *This study analyses the causes of Barranquilla's loss of dynamism in the postwar period. The central thesis is that during the twenties and thirties manufacturing growth there was not integrated with the local and regional economics but arose from its port facilities. The decline of the latter resulted in the loss of industrial dynamism. The paper also discusses the contribution made by national economic policy to these developments.*

—I. El problema, 57. —II. El surgimiento de Barranquilla. 1850-1905, 58. —III. El desarrollo inicial de la industria barranquillera. 1905-1930, 61. —IV. El proceso de industrialización por sustitución de importaciones y la economía regional del caribe colombiano, 65. —Conclusiones, 78. —Bibliografía, 82.

I. EL PROBLEMA

Una de las características distintivas del proceso de industrialización en Colombia, en las primeras etapas, fue su carácter descentralizado. Inicialmente, el liderazgo fabril le perteneció a Medellín, Bogotá y Barranquilla, en ese orden, a las cuales se unió Cali en los años treinta. Durante los años treinta y cuarenta del presente siglo Medellín era el principal centro industrial¹. En la posguerra, como se aprecia en el Cuadro 1, Bogotá ha pasado a ocupar el pri-

Cuadro 1 **Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla: participación en el empleo manufacturero nacional. 1945, 1967 y 1980**
(Porcentajes)

<u>Ciudad</u>	<u>1945</u>	<u>1967</u>	<u>1980</u>
Bogotá	16.5	25.3	29.6
Medellín	21.9	22.8	23.2
Cali	7.1	12.5	11.9
Barranquilla	10.5	8.3	7.8
Subtotal	55.2	68.9	72.9

Fuente: 1945 y 1967: Gilbert, Alan. "Industrial Location Theory: Its Relevance to an Industrializing Nation". En: Hoyle, B.S. (Ed.), *Spatial Aspects of Development*. Londres, John Wiley and Sons, 1974. p. 279.
1980: Departamento Administrativo Nacional de Estadística —DANE— *Colombia estadística*, Bogotá, 1982. pp. 194-195.

mer lugar. En cuanto a Barranquilla, la ciudad tuvo un vigoroso crecimiento manufacturero a principios de este siglo hasta que, hacia finales de los años treinta, las condiciones que habían estimulado su despegue cambiaron dramáticamente. En el censo industrial de 1945 esta ciudad aún mantenía el tercer lugar en la producción industrial, pero ya para 1953, cuando se realizó el segundo censo industrial, había sido sobrepasada por Cali. Aún peor, entre 1945 y 1953 el empleo industrial barranquillero se mantuvo estancado. Este ensayo analiza el curso del crecimiento industrial de Barranquilla con el objetivo de precisar las causas por las cuales el dinamismo inicial se disipó en la posguerra. La respuesta a esta pregunta es relevante para la historia económica colombiana del siglo XX ya que Barranquilla es aún el principal centro fabril del caribe colombiano. En el censo de 1973 los siete departamentos de dicha región registraron una población de cerca de cinco millones de habitantes, el 20.1% de la población de Colombia. Esto implica que estos departamentos tienen una población superior a la de siete de los países latinoamericanos: Nicaragua, Uruguay, Honduras, El Salvador, Paraguay, Haití, Panamá y Costa Rica.

II. EL SURGIMIENTO DE BARRANQUILLA. 1850-1905

Al finalizar el período colonial Barranquilla era una aldea ribereña de 3.000 habitantes poblada por humildes agricultores, pescadores y artesanos. Cartagena, que en 1810 tenía unos 18.000 habitantes, era para entonces el principal centro urbano de la Costa y el segundo del Nuevo Reino de Granada. Sin embargo, varios factores se unieron para que durante el siglo XIX Cartagena entrara en un período de estancamiento económico y retroceso demográfico²: [1] las pérdidas humanas y económicas de la guerra de la independencia (solamente en los 108 días de resistencia al terrible sitio impuesto por Pablo Morillo murieron 2.000 patriotas), [2] la desaparición de su monopolio sobre el comercio ultramarino y la pérdida del lugar privilegiado, como centro militar y administrativo, que había disfrutado dentro del imperio colonial español, [3] la competencia portuaria y comercial de Santa Marta y Barranquilla, y [4] las dificultades en el acceso al Río Magdalena a través del Canal del Dique. En el Cuadro 2 se puede apreciar el colapso demográfico de La Heroica: de 18.000 habitantes en 1810 su población se había reducido a menos de la mitad para el último censo nacional del siglo XIX.

Cuadro 2 Colombia: población de los puertos de la Costa en 1835, 1843, 1851, 1871 y 1905

Año	Santa Marta	Cartagena	Barranquilla
1835	5.929	11.929	5.359
1843	4.411	10.145	5.651
1851	4.340	9.896	6.114
1871	5.742	8.603	11.595
1905	9.568	9.681	40.111

Fuente: Censos de 1835, 1843 y 1851; para 1871: *Anuario estadístico de Colombia*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1875. pp. 30-39; para 1905: Contraloría General de la República, *Anuario general de estadística*, Bogotá, Imprenta Nacional, s.f. pp. 105-106, 112.

En 1835 el cónsul francés en Cartagena describía los estragos y la desolación causados por la decadencia económica³:

Los castillos que defienden la entrada del puerto, los que rodean la ciudad, y las murallas de ésta, están en un estado de ruina y abandono que salta a los ojos. En la mayoría de estas fortalezas, los techos de los edificios que servían de guarnición de las tropas, se han derrumbado sin que se haya hecho el menor esfuerzo ni el menor gesto para prevenir esta pérdida . . . El interior de la ciudad no presenta un aspecto menos triste; en casi todas las calles se encuentran cinco o seis de las casas más hermosas deshabitadas cuando no están en ruinas.

Tal vez más patético es el comentario que hizo el cónsul norteamericano en Cartagena en 1880: "No se ha construido una nueva edificación desde el tiempo de los españoles"⁴.

Con la pérdida del monopolio sobre el comercio exterior que Cartagena disfrutó en la época colonial Santa Marta pasó a convertirse, por unos pocos años, en el principal puerto marítimo colombiano. Sin embargo, desde los años veinte del siglo XIX Barranquilla venía en auge debido a la apertura del puerto de Sabanilla al comercio de exportación. Con la apertura en 1842 de este último puerto al comercio de importación el avance de Barranquilla iba viento en popa. Ya para la década del cincuenta Sabanilla se había convertido en el principal punto de salida para las exportaciones. Este éxito comercial se refleja en su crecimiento demográfico ya que para 1843 sobrepasa a

Santa Marta en el número de habitantes. Con la inauguración del ferrocarril Salgar-Barranquilla en 1871 Barranquilla pasó a consolidarse como el principal conducto para el comercio exterior colombiano. Como se aprecia en el Cuadro 2, en el censo de 1871 la población de Barranquilla supera, por primera vez, la de Cartagena que seguía en declive. Otro evento que ayudó a consolidar el liderazgo portuario de Barranquilla fue la inauguración en 1893 de un muelle de hierro que podía recibir, por lo menos, cuatro embarcaciones simultáneamente.

Parte de la explicación del éxito de Barranquilla como puerto en el siglo XIX tiene que ver con el cambio en la composición de las exportaciones colombianas a finales de ese siglo. Durante el período colonial y la primera mitad del siglo XIX el oro había sido el principal producto de exportación. Por su alto valor por unidad de peso la proporción entre los costos de transporte y el valor total no es muy elevada. En la era en que en las exportaciones predominaba el oro las dificultades en el acceso al Río Magdalena desde Santa Marta y Cartagena no tenían un efecto drástico sobre el costo total. La ventaja geográfica de Barranquilla se volvió crítica en la segunda mitad del siglo pasado cuando se empezaron a exportar productos agrícolas, en los cuales la razón peso/valor es elevada.

El éxito comercial de Barranquilla atrajo una corriente de inmigrantes extranjeros, de personas de otras regiones del país y del resto de la Costa. Esta ciudad fue la única en Colombia, excepto Panamá, que recibió un número elevado de inmigrantes extranjeros en el siglo pasado. Durante ese siglo los alemanes e ingleses tuvieron un papel destacado en la vida económica del puerto⁵. En un censo local levantado en 1875 la ciudad tenía una población de 16.549 personas, de las cuales 307 eran extranjeros. Aunque este número sólo representa un 1.90/o de la población, los extranjeros tenían una influencia amplia en las actividades locales⁶. Por ejemplo, en 1878 de todas las firmas comerciales que pagaban impuestos a la renta 340/o de ellas eran propiedad de extranjeros y lo que estas empresas pagaron en impuestos representó el 500/o del total. En contraste con otras ciudades de Colombia, en 1893 de los 154 socios del Club Barranquilla 41 (el 26.60/o del total) tenían apellidos no hispánicos: éstos eran en su mayoría inmigrantes europeos⁷.

El auge económico barranquillero también atrajo un flujo migratorio de otros lugares de la Costa. En 1896 Eusebio Grau observaba⁸ :

[. . .] el aumento que ha tenido Barranquilla en los últimos años ha dependido de haberse trasladado allí varias de las familias más notables de Santa Marta, Cartagena y otros lugares [. . .]

III. EL DESARROLLO INICIAL DE LA INDUSTRIA BARRANQUILLERA. 1905-1930

El crecimiento de Barranquilla mantuvo su dinamismo durante las primeras décadas del siglo XX. En 1928 un escrito de Enrique Rasch Isla refleja la euforia con que sus habitantes veían el incremento de la ciudad en todos los órdenes⁹ :

Hasta hace cincuenta años Barranquilla era casi una aldea de escasa significación comercial y política y hoy, en cambio, se disputa con Medellín la categoría de segunda ciudad [. . .]

La urbanización del barrio El Prado en la década del veinte por la firma de ingenieros norteamericanos *Karl Parrish y Compañía* —con anchos bulevares, calles pavimentadas y arborización— le confirió a la ciudad una fisonomía moderna y singular en Colombia¹⁰. En 1918 la población se había elevado a 65.543 habitantes (Cuadro 3)¹¹. Este mercado estimuló el crecimien-

Cuadro 3 Barranquilla: población. 1778-1973

<u>Año</u>	<u>Población</u>
1778	2.676
1835	5.359
1851	6.114
1871	11.595
1905	40.115
1912	48.907
1918	64.543
1938	152.348
1951	279.627
1964	498.301
1973	703.488

Fuente: Las mismas del Cuadro 2 y Contraloría General de la República, *Geografía económica de Colombia* (Tomo 2): *Atlántico*, Bogotá, 1936. pp. 150-151; DANE, *Colombia estadística*, Bogotá, 1982. pp. 46-47; Archivo Nacional de Colombia, Sección Colonia. Mapoteca 7, No. 1353 (21).

to industrial. De acuerdo con un inventario de los principales establecimientos manufactureros realizado en 1916 la ciudad contaba con unos 947 obreros empleados en dieciocho fábricas (Cuadro 4). La *Fábrica de Tejidos Obregón*, inaugurada en 1909, se convirtió rápidamente en la primera

Cuadro 4 Barranquilla: principales establecimientos industriales en 1916

Nombre	Propietarios	Capital (pesos)	Número obreros
Empresa Anseática	Lindemeyer, Wiese & Cía.	60.000	40
Perfumería de Lujo	Ricardo Arjona	—	40
Fábrica de Pastas Alimenticias			
La Guadalupe	—	10.000	5
Fábrica de Calzado	N. Prieto	15.000	20 a 30
Fábrica de Cigarrillos Flor de Colombia	Gutiérrez, Rogers & Cía.	8.000	20
Fábrica de Mosaicos	F. Carbonell	—	10
Fábrica de Tejidos Obregón	Obregón & Cía.	700.000	450
Fábrica de Jabón La Dominicana	Jacob Senior	20.000	10
Fábrica de Hielo	Rafael de la Espriella	18.000	6
Empresa de Piedra Artificial	Aepli y Cía.	195.642	69
Fábrica de Cerveza y Hielo	—	115.000	80
Molino la Nevada	Urueta, Salcedo y Cía.	90.000	32
Fábrica Nacional de Calzado	—	50.000	40
Fábrica de Velas la Hispanoamericana	J. Medina & Cía.	32.544	30-35
Fábrica de Calzado	Luis María Salas	10.000	15
Fábrica de Bebidas Gaseosas	Arturo López Olier	3.000	5
Fábrica de Sombreros de Fielto y Paja	Arturo Ortega	14.000	—
Fábrica de Calzado	Pineda Hermanos	20.000	60

Fuente: Ministerio de Hacienda. *Informe*. Bogotá, 1916. pp. 101-102.

textilera del país y mantuvo esa posición hasta comienzos de los años treinta¹². En 1919 un grupo de empresarios locales en asocio con pilotos alemanes fundó la *Scadta*, la primera aerolínea comercial de Suramérica, que luego se convertiría en *Avianca*¹³. Ya para 1920 Barranquilla tenía cerca de 3.000 obreros industriales¹⁴.

Un análisis cuidadoso del número de empresas comerciales e industriales que se fundaron en Barranquilla de 1882 a 1949, así como el valor de su capital, indica que la inversión industrial empieza a dominar la vida económica de la urbe en los prósperos años veinte. En esa década la inversión industrial, que había representado menos del 5.0% del total en las cuatro décadas anteriores, pasó a contribuir con el 41.8% de la inversión total en nuevas firmas establecidas (Cuadro 5). Más importante aún, en el período de 1925 a 1949 un 45.5% del capital, en términos reales, en nuevas empresas indus-

Cuadro 5 Barranquilla: capital inicial de las empresas comerciales, bancarias e industriales fundadas. 1882-1949
(Pesos corrientes)

Año	Total	Empresas industriales	Capital industrial dentro del total (porcentaje)
1882-1899	2.874.419	29.583	1.03
1900-1904	567.200	...	0.00
1905-1909	3.531.450	44.000	1.25
1910-1914	7.579.828	101.500	1.34
1915-1919	1.050.000	50.000	4.80
1920-1924	7.519.823	2.260.200	30.06
1925-1929	93.245.386	39.889.084	42.78
1930-1934	6.526.828	2.816.190	43.15
1935-1939	26.828.564	10.922.076	40.71
1940-1944	66.974.643	33.394.144	49.86
1945-1949	96.250.600	29.390.385	30.54

Fuente: 1882-1929: Duarte, Pablo; Luna, Eduardo y Vega, Jaime. "Desarrollo comercial e industrial de Barranquilla, 1880-1930". Barranquilla, Facultad de Economía de la Universidad del Atlántico, 1980. Tesis. Apéndice estadístico.
1930-1949: Saltafín, Elías; Sáenz, Ismael y Gutiérrez, Israel. "Desarrollo comercial e industrial de Barranquilla, 1930-1950". Barranquilla, Facultad de

Cuadro 5 (Continuación)

Economía de la Universidad del Atlántico, 1982. Tesis.

Los anteriores autores recopilaron la información de los archivos de la Cámara de Comercio de Barranquilla. Dicha información fue originalmente recopilada por los juzgados primero, segundo y tercero. A diferencia de estos autores, hemos excluido de la categoría industria todos los establecimientos agrícolas, mineros y de construcción. Una comparación con el Censo Industrial de 1945 indica que la información de la Cámara de Comercio de Barranquilla está incompleta. Sin embargo, esta serie parece reflejar adecuadamente las tendencias más importantes.

triales está representado por las firmas que se establecieron entre 1925 y 1929 (Cuadro 6). El censo industrial de 1945 también refleja el auge de fines de la década del veinte: el 21.9% del capital de las firmas enumeradas pertenecía a aquellas establecidas entre 1926 y 1930¹⁵. Al finalizar la década de los veinte Barranquilla estaba firmemente establecida como el primer puerto marítimo y fluvial del país y como tercera ciudad industrial. Un censo local de 1927 encontró que su población llegaba a 110.000 habitantes¹⁶.

Cuadro 6 **Barranquilla: capital en términos reales de las nuevas empresas fundadas. 1925-1949**
(1937 = 100)

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Empresas industriales</u>
1925-1929	58.288.996	37.748.682
1930-1934	9.122.514	3.787.704
1935-1939	23.521.744	9.644.587
1940-1944	42.516.576	21.145.554
1945-1949	33.403.767	10.670.717

Fuente: Duarte, Pablo; Luna, Eduardo y Vega, Jaime. *Op. cit.*; Saltarín, Elías; Sáenz, Ismael y Gutiérrez, Israel. *Op. cit.*; *Revista del Banco de la República*. Varios números. El índice de precios utilizado es el de un grupo de artículos alimenticios en Barranquilla.

IV. EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACION POR SUSTITUCION DE IMPORTACIONES Y LA ECONOMIA REGIONAL DEL CARIBE COLOMBIANO

La abrupta caída en los términos de intercambio internacionales ocasionada por la Gran Depresión implicó una nueva constelación de los precios relativos de las importaciones que estimuló el rápido avance de la industrialización por sustitución de importaciones en Colombia y en otras economías de América Latina¹⁷. La mayor parte del crecimiento en la producción industrial se concentró en un número reducido de industrias entre las cuales el sector textil tuvo una marcada hegemonía. De acuerdo con los cálculos de David Chu, los textiles representaron más de la mitad del aumento en el producto industrial en la década de los treinta y dos terceras partes de ese aumento durante la segunda guerra mundial¹⁸.

El ímpetu industrial de Barranquilla no decayó en los años iniciales de la década del treinta. Un censo de establecimientos industriales realizado en 1934 por la oficina municipal de estadística registra 134 firmas con un total de 5.688 obreros y 646 empleados¹⁹. El sector textil, con siete fábricas, absorbía 1.784 trabajadores, el 31.4^o/o del total (Cuadro 7 y Cuadro 8).

Cuando se realizó el primer censo industrial colombiano, en 1945, Barranquilla tenía 11.449 obreros industriales en 580 empresas. Cali, su más cercano competidor, tenía para entonces 7.967 obreros industriales²⁰. Lo que el censo de 1945 no podía revelar era que el motor industrial barranquillero estaba quedándose sin combustible. Desde finales de la década del treinta la ciudad había visto deteriorar su situación económica global llevando a una pérdida del dinamismo industrial en los años cuarenta y cincuenta. El principal factor detrás de esta evolución fue la pérdida del liderazgo portuario de Barranquilla como resultado de la competencia de Buenaventura. Ya para 1935 este último puerto se había convertido en el principal conductor para las exportaciones (si se usa como medida el número de toneladas ex-

Cuadro 7 Barranquilla: principales empresas. 1934

<u>Clase de Industrias</u>	<u>Número</u>	<u>Capitales (pesos)</u>	<u>Número de obreros</u>	<u>Número de empleados</u>
Aceites y grasas vegetales	2	1.102.220	280	19
Aserraderos	4	681.067	283	81
Manufacturas de papel y cartón	7	385.787	250	25
Manufacturas de hierro, acero y latón	8	1.462.056	563	55
Confites y caramelos	3	27.000	25	3
Curtidos	7	232.091	141	30
Fécula de maíz, galletas, etc.	5	96.675	59	9
Gaseosas, cervezas y hielo	5	4.446.027	340	118
Jabones, perfumes, lociones, cosméticos	15	315.980	202	50
Molinos de trigo	3	1.120.745	29	24
Sombreros	4	245.000	192	15
Tejidos de seda, lana y algodón	7	2.984.988	1.784	76
Calzado	30	722.390	534	50
Camisas, corbatas, pañuelos, etc.	18	224.922	191	23
Laboratorios	21	866.005	180	56
Molinos de café	2	21.873	185	16
Mosaicos, tejas, etc.	5	88.000	83	10
Tacones de madera y caucho	4	72.000	72	4
Cigarros, cigarrillos, y fósforos	3	1.054.000	295	45
Totales	153	\$15.723.673	5.688	646

Fuente: Municipio de Barranquilla. *Boletín Municipal de Estadística*. Vol. III, No. 23. Barranquilla, 20 de enero de 1936. Apéndice estadístico.

Cuadro 8 Barranquilla: estructura del empleo. 1918, 1938 y 1951

Sector	1918	Porcentaje	1938	Porcentaje	1951	Porcentaje
Producción primaria	1.260	2.5	2.453	5.1	2.603	2.8
Industria manufacturera						
Total	5.167	10.2	13.952	29.0	26.452	28.2
Obreros	—	—	(7.900)	(16.4)	(20.857)	(22.3)
Construcción	—	—	2.619	5.4	6.179	6.6
Comercio, bancos y seguros	3.783	7.5	9.485	19.7	15.686	16.7
Transporte y comunicaciones	1.457	2.9	5.604	11.6	11.562	12.3
Servicios y otros	35.238	69.7	11.814	24.6	24.881	26.5
Sin información	3.652	7.2	2.204	4.6	6.383	6.8
<i>Total ocupados</i>	50.557	100.0	48.131	100.0	93.746	100.0

Fuente: DANE. *Censo de la República de Colombia 1918*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1924. p. 153; *Censo General de Población de 1938 (Atlántico)*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1940. pp. 89-90; *Censo de Población de 1951 (Atlántico)*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1955. pp. 160-161.

portadas) como se aprecia en el Cuadro 9²¹. En 1942 Buenaventura se había convertido en la principal entrada para las importaciones²². Varios factores contribuyeron al desplazamiento de Barranquilla por Buenaventura como primer puerto colombiano. Uno de ellos es la proximidad de esta última a las zonas productoras de café, el principal artículo de exportación. La apertura del Canal de Panamá en 1914 le dio un fuerte empujón al puerto de Buenaventura pues le permitió acceso a los mercados del este norteamericano y Europa. Además, una serie de mejoras realizadas en los años veinte y treinta en los muelles la dotó con la infraestructura necesaria²³. Por último, la conexión en los años veinte de Cali con Popayán, Ibagué, Bogotá y Caldas a través del Ferrocarril del Pacífico ayudó a que Buenaventura se consolidara dentro de una nueva red nacional de transporte en la cual el papel del Río

Cuadro 9 **Barranquilla y Buenaventura: proporción entre el peso de las exportaciones. 1924-1950**

<u>Año</u>	<u>Exportación Barranquilla/ Exportación Buenaventura</u>	<u>Importación Barranquilla/ Importación Buenaventura</u>
1924	2.19	2.66
1925	1.79	2.66
1926	1.64	2.97
1927	1.86	1.38
1928	1.26	1.96
1929	1.12	1.64
1930	1.11	1.86
1931	1.13	1.94
1932	1.01	2.27
1933	1.08	2.38
1934	1.14	1.94
1935	0.57	2.38
1936	0.78	1.90
1937	0.89	1.78
1938	0.63	2.47
1939	0.66	2.06
1940	0.58	1.23
1941	0.62	1.48
1942	0.55	0.68
1943	0.60	0.73
1944	0.71	1.01
1945	0.77	1.09
1946	0.52	0.98
1947	0.46	1.18
1948	0.39	0.93
1949	0.35	0.91
1950	0.62	1.06

Fuente: DANE. *El comercio internacional de Colombia*. Bogotá, 1944. pp. 19; República de Colombia. *Anuario de comercio exterior*. Varios números.

Magdalena, y por tanto de Barranquilla, disminuyó significativamente²⁴. Ya en 1928 la aguda inteligencia de Miguel Rasch Isla había prevenido a sus contemporáneos de este peligro²⁵.

Antes de abandonar la capital leí la carta en que Eduardo Santos, ese modelo de juventudes límpidas, entona un férvido elogio a las ventajas que, para el viajero, ofrece la vía del Pacífico. Al través de lo que allí encuéntrase de justo y de ensalzamiento efusivo a las condiciones de un gran pueblo, no sé por qué celosa previsión de mi ánimo, descubrí también una oscura amenaza para nosotros. Parecióme comprender o adivinar, mejor dicho, que no anda remoto el día en que comience a desviarse hacia Buenaventura la corriente del tráfico comercial de que sacamos muchos de nuestros medios de subsistencia. Y desde entonces pensé que era indispensable y urgente, como han de serlo las determinaciones que se inspiran en un propósito de salvación, oponer a las posibilidades de tamaño peligro los recursos de una elemental defensa. De sobra comprendéis lo que significaría vernos privados de improviso de una de nuestras más copiosas fuentes de vida, de lo que constituye nada menos que el pan de muchísimas bocas. Mas, ¿cómo, sin parecer obstruyendo la ajena iniciativa o envidiando el éxito ajeno, apercibirnos a la lucha? ¿Cómo, sin dar pábulo a la hipócrita suspicacia, establecer con nuestros hermanos del Valle una rivalidad tesonera? Estas preguntas toca resolverlas en la práctica a quienes con su capital y su inteligencia ejercen aquí una preponderancia de que carezco. Mi deber es advertiros del riesgo [. . .]

Con el propósito de vislumbrar la evolución económica de Barranquilla con respecto a Cali, que la habría de sobrepasar como tercera ciudad industrial en los años cincuenta, hemos usado el valor de los depósitos recibidos cada año por los bancos comerciales de estas dos ciudades. Estas cifras son útiles como índices aproximados del nivel de actividad económica global. Lo que estas cifras indican es que los depósitos recibidos anualmente en Barranquilla eran superiores a los de Cali durante los años treinta, pero en 1940 los de esta última toman la delantera, por primera vez, para mantenerla hasta nuestros días (Cuadro 10).

De 1938 a 1951 la población de Barranquilla creció a una tasa por debajo de las de Cali, Medellín y Bogotá (y tuvo la menor tasa de crecimiento entre las diez ciudades principales entre 1951 y 1964). Como se observa en el Cuadro 11, ya para 1951 Cali alcanza una población mayor que la de Barranquilla. El declive de esta última como principal puerto colombiano generó un estancamiento casi absoluto en el crecimiento industrial. Ningún hecho es más indicativo de la parálisis fabril que el cierre hacia finales de los años treinta de *Tejidos Obregón*. Entre el censo industrial de 1945 y el de 1953 el empleo industrial de la ciudad sólo aumentó de 14.275 a 17.382 empleados²⁶. El sector textil, que era el que absorbía el mayor número de trabajadores, tenía, en 1945, 3.850 empleados y creció a sólo 3.894 en

Cuadro 10 Cali y Barranquilla: valor de los depósitos recibidos por los bancos privados. 1925-1943

<u>Julio a junio</u>	<u>Cali</u>	<u>Barranquilla</u>
1925-1926	31.318	76.412
1926-1927	85.984	139.362
1927-1928	105.823	140.692
1928-1929	111.367	165.013
1929-1930	75.125	100.813
1930-1931	57.672	73.541
1931-1932	53.102	70.312
1932-1933	49.939	80.653
1933-1934	84.250	109.825
1934-1935	105.269	141.296
1935-1936	133.778	161.565
1936-1937	165.223	204.344
1937-1938	197.674	232.304
1938-1939	246.786	250.978
1939-1940	247.686	244.157
1940-1941	270.873	185.342
1941-1942	278.141	129.183
1942-1943	248.508	143.303

Fuente: Banco de la República. *Informe del gerente del Banco de la República. 1942-1943*. Bogotá, Imprenta del Banco de la República, 1943. Tabla XXXII.

Cuadro 11 Barranquilla y Cali: población en 1918, 1938 y 1951

<u>Año</u>	<u>Barranquilla</u>	<u>Cali</u>
1918	64.543	45.525
1938	152.348	101.883
1951	279.627	284.186

Fuente: Barranquilla: Contraloría General de la República. *Op. cit.*; DANE. "Colombia estadística". *Op. cit.*

Cali: Ocampo, José Antonio. "El desarrollo económico de Cali en el siglo XX". En Alcaldía de Cali (ed.). *Santiago de Cali: 450 años de historia*. Cali, 1981. p. 142.

1953: un estancamiento casi absoluto²⁷. La brecha entre Cali y Barranquilla se siguió ampliando, y para 1965 la primera tenía 30.764 empleados en la industria mientras esta última tenía 23.861.

¿Qué factores adicionales contribuyeron a la pérdida del dinamismo industrial barranquillero en la posguerra? Hay dos que se destacan: [1] el tipo de encadenamientos entre este centro urbano y la economía rural de la Costa atlántica y [2] el impacto de algunas políticas económicas seguidas por el gobierno central.

El carácter del desarrollo rural de las llanuras del caribe colombiano, especialmente su tecnología, parecen estar en la base del fracaso manufacturero de Barranquilla en la posguerra. La economía agraria de la región se ha especializado, desde fines del siglo XIX cuando se introdujeron los pastos artificiales, en la ganadería extensiva utilizando una tecnología rudimentaria. Según un censo de 1916 los departamentos del litoral atlántico tenían 2.228.562 cabezas de ganado que representaban el 46.2^o/o de la población vacuna del país (para esa época la Costa tenía el 14^o/o de la población nacional)²⁸. La tecnología utilizada generaba una reducida demanda por trabajo. En los años setenta se necesitaba un trabajador por cada 250 hectáreas dedicadas a la ganadería, y en períodos anteriores la tecnología no era sustancialmente distinta²⁹. Esto implica que en 1916 sólo unas 9.000 personas tenían empleos directos en la ganadería. Sin embargo, esa actividad utilizaba el 70^o/o de las tierras en usos agropecuarios, entre éstas algunas de las más fértiles.

La ausencia de fuertes eslabonamientos, especialmente en el consumo, para usar la terminología "micro-marxista" de Albert O. Hirschman, implicó que las zonas rurales de la Costa ofrecieran un mercado muy limitado. Hirschman usa el término "micro-marxismo" para referirse al enfoque que traza la configuración del desarrollo económico de una región a la función de producción de sus actividades económicas principales³⁰. Las débiles interrelaciones entre el sector urbano industrial y la economía rural así como la reducida absorción de mano de obra en el sector ganadero implicó que en la década de los veinte y treinta Barranquilla se desarrolló como un *enclave* industrial impulsado por la demanda de su propia población y de los centros urbanos aledaños como Cartagena y Santa Marta. Una diferencia substancial entre Barranquilla y Cali, Medellín y Bogotá es que estos tres últimos centros industriales surgieron en medio de regiones agrícolas con las cuales tenían fuertes interrelaciones. En contraste, Barranquilla surgió esencialmente como

un puerto que unía la economía nacional con los mercados internacionales y sus lazos con la economía agraria del litoral Caribe no eran muy intensos³¹. La naturaleza de enclave del progreso industrial barranquillero se hizo evidente cuando ésta perdió su puesto como primer puerto. Su talón de Aquiles se reveló claramente cuando enfrentó la fuerte competencia del puerto de Buenaventura y no pudo depender de sus mercados regionales para continuar su expansión manufacturera y comercial.

Dado que para el período bajo discusión no hay estadísticas de ingresos regionales que permitan establecer comparaciones inter-regionales, para ello es necesario utilizar algunos indicadores de bienestar material. En el Cuadro 12 se pueden observar algunos indicadores de la calidad de la vivienda rural para varios departamentos en 1951. Resulta claro de esta información que la Costa atlántica tenía un campesinado mucho menos próspero que, por ejemplo, el caldense.

La extrema pobreza de las áreas rurales de la Costa ha sido, en alguna medida, independiente de la estructura de la tenencia de la tierra. Sin embargo, en últimas, la enorme desigualdad en la propiedad de la tierra ha sido la causante de una distribución del ingreso altamente inequitativa. Aunque en

Cuadro 12 Colombia: características de la vivienda rural en varios departamentos. 1951

<u>Departamento</u>	<u>Viviendas con piso de tierra (Porcentaje)</u>	<u>viviendas con techo de paja (Porcentaje)</u>
Antioquia	52.2	33.6
Caldas	15.6	16.3
Atlántico	71.9	77.7
Bolívar, Córdoba y Sucre	95.9	95.2
Magdalena	88.7	89.8
Cundinamarca	75.4	60.6
Valle del Cauca	35.8	34.3

Fuente: Berry, Albert. "Rural Poverty in Twentieth-Century Colombia". *Journal of Inter-American and World Affairs*. Vol. 20. November, 1978. p. 369.

Colombia hay algunas diferencias regionales en la concentración de la propiedad rural, éstas no son muy significativas. En 1970 la Costa tenía un coeficiente Gini para la distribución de la tierra de 0.807, no muy distinto del coeficiente nacional de 0.848³². Como se mencionó anteriormente, el problema básico de la economía rural del litoral caribe era la baja absorción de mano de obra por parte de la ganadería vacuna, su renglón más destacado. En comparación con otras ciudades industriales de Colombia, Barranquilla estaba en desventaja. Medellín estaba localizada en medio de la región cafetera, donde los medianos y pequeños productores tienen una amplia participación. Aunque la agricultura del café está lejos de ser dominada por unidades de tipo granja familiar, se puede decir que ha tendido a producir un campesinado próspero. Cali, por otra parte, está localizada en uno de los valles más fértiles de Colombia y donde se encuentra la mayor parte de los cultivos de caña e ingenios azucareros del país. En 1945 el 69.1% de la producción nacional de azúcar venía de esta región³³. Además, el Valle del Cauca produce cerca del 10% de la cosecha cafetera nacional. Adicionalmente, Cali ha tenido la buena fortuna de controlar la mayoría de las actividades comerciales de Buenaventura. El caso de Bogotá es un poco distinto al de Cali y Medellín. Aunque la población del área que la rodea tiene niveles de ingreso relativamente bajos, tal vez su tamaño, cerca del 30% de la población nacional, y el efecto de ser Bogotá la capital han permitido su crecimiento industrial (en 1960 el ingreso per-cápita de Bogotá estaba por encima del promedio nacional en 82.1%)³⁴.

La otra razón por la cual la economía rural costeña absorbía poca mano de obra en los años treinta y cuarenta fue el lento crecimiento de los productores de agricultura comercial para los que tenía marcadas ventajas comparativas, principalmente el algodón. Las políticas económicas del gobierno central ejercieron una influencia negativa sobre la rentabilidad del algodón. Esto, a su vez, influyó en la marcha económica general de la región, inclusive en su proceso de industrialización. Los canales a través de los que el gobierno central afectó negativamente el sector rural costeño fueron: [1] la política cambiaria y [2] el hecho de no haber establecido vías de comunicación, que eran esenciales, más tempranamente.

El proceso de industrialización por sustitución de importaciones estimulado por la Gran Depresión tuvo como sector líder la industria textil. Ello implicó que en el período 1931-1935 el consumo industrial de algodón aumentó a una tasa anual de 14.2% y de 21.3% en el siguiente quin-

queno³⁵. Esta demanda por algodón tuvo que ser satisfecha con importaciones porque la producción doméstica no creció significativamente en los años cuarenta. En 1950 casi el 75^o/o de todo el algodón consumido por el sector textil tuvo que ser importado³⁶. La intención de algunas de las políticas estatales hacia el algodón era la de estimular la producción doméstica. Por ejemplo, en 1949 se creó el Instituto de Fomento Algodonero para ayudar en la provisión de semillas, control de plagas y otras actividades. Además, se establecieron precios mínimos para estimular el cultivo³⁷. Sin embargo, estas políticas no produjeron los resultados deseados. La razón por la cual estas políticas de fomento no lograron estimular el cultivo del algodón fue que se vieron anuladas por el impacto negativo de las tasas de cambio sobrevaluadas y por las bajas tarifas a las importaciones de algodón³⁸.

Con la drástica caída de los términos de intercambio internacionales, como resultado de la Gran Depresión, las autoridades económicas colombianas, como en otros países latinoamericanos, utilizaron una serie de políticas comerciales y cambiarias para reestablecer el equilibrio en la balanza de pagos. Estas políticas ayudaron a estimular la industria doméstica a través del aumento en el precio relativo de la producción comerciable. Como desde mediados de los años treinta se mantuvo una tasa de cambio nominal fija, y el aumento en los precios locales, especialmente a fines de los años cuarenta, era mayor en Colombia que en los países con que comerciaba, se utilizaron mecanismos de racionamiento en la asignación de divisas para equilibrar el sector externo. El resultado era la transferencia de recursos del sector exportador al sector industrial vía la importación de insumos a una tasa de cambio sobrevaluada³⁹. Después de la segunda guerra mundial, cuando se adoptaron políticas deliberadas para promover el proceso de industrialización por sustitución de importaciones, la sobrevaluación del peso continuó. Sólo después de que se implantó el régimen de minidevaluaciones, en 1967, el país ha eliminado la tendencia crónica hacia la sobrevaluación del peso⁴⁰.

Con respecto al algodón hay que aclarar que el impacto negativo de las tasas de cambio sobrevaluadas se hubiera podido contrarrestar con medidas sectoriales como la reducción en las cuotas asignadas a los importadores de algodón, la imposición de tarifas más altas y otras medidas de tipo microeconómico. En un estudio sobre las exportaciones agrícolas, Jorge García García ha demostrado que en términos netos, durante los años cincuenta y hasta comienzos de la década del setenta, la producción del algodón se vio

frenada por el efecto negativo de las tasas de cambio sobrevaluadas. En contraste, para el caso del trigo, un producto para el que Colombia está lejos de tener ventajas comparativas, ha existido una tasa de protección neta positiva durante la posguerra⁴¹. El hecho de que buena parte de la producción del trigo esté localizada en el altiplano de Cundinamarca y Boyacá sugiere que más que consideraciones de eficiencia y ventajas comparativas, la influencia política relativa de las distintas regiones determinó qué productos terminaron siendo subsidiados o gravados⁴². Si el algodón hubiera sido fomentado en términos netos, los efectos benéficos para los fértiles valles de la Costa donde hoy día crece este cultivo, hubieran sido considerables. En el Cuadro 13 presento los cálculos de la demanda por mano de obra que se hubiera generado si se hubiera producido domésticamente el algodón importado. Suponiendo que en los años cuarenta todo el algodón importado se hubiera producido en la Costa, la absorción anual de mano de obra habría sido, en promedio, de por lo menos unos 30.000 trabajadores. Esto se compara muy favorablemente con cerca de 10.000 empleos directos generados por la ganadería.

El proceso tardío de sustitución de importaciones de algodón en Colombia contrasta con el caso del Brasil donde la industria textil y la agricultura del algodón crecieron paso a paso⁴³. El rápido incremento en el cultivo del algodón en Brasil en los años treinta, un aumento entre 1929 y 1940

Cuadro 13 Colombia: demanda anual de mano de obra para cultivar localmente todo el algodón importado. 1935-1949
(Hombres - año)

<u>Años</u>	<u>Límite superior</u>	<u>Límite inferior</u>
1935-1939	16.920	8.122
1940-1944	65.090	31.243
1945-1949	68.550	32.904

Metodología: Se usó la productividad de 1953 de 0.25 toneladas por hectárea. Para el límite superior se supuso que se requería un hombre-año por hectárea. En el caso del límite inferior se usó la absorción de 0.68 hombres-año de 1971. Esta información fue obtenida en: Kalmanovitz, Salomón. *La agricultura en Colombia. 1950-1972*. Bogotá, DANE, s.f.

del 2.0% al 8.7% del área mundial dedicada a este cultivo, ayudó a la reactivación del sector agrícola de ese país en los años posteriores a la Gran Depresión⁴⁴. El hecho de que los cultivos de algodón en Brasil están localizados en el próspero estado de Sao Paulo, la principal región industrial y cafetera, sugiere la razón por la cual la suerte de este cultivo fue distinta en el vecino país. Podría especularse que si en Colombia las tierras aptas para el cultivo del algodón no hubieran estado localizadas en el departamento del Magdalena sino en Antioquia, la mayor influencia de este último departamento en la política económica nacional y la coincidencia regional de los intereses de los algodoneiros e industriales hubieran llevado a una evolución similar a la brasilera.

Otro de los canales mediante los cuales las políticas del gobierno central afectaron negativamente a la Costa fue la construcción tardía de vías de comunicación que eran vitales para el desarrollo económico de la región. El centralismo económico y político que ha caracterizado el estado colombiano desde el triunfo del Conservatismo en la Constitución de 1886 ha tenido hondas repercusiones sobre la política económica. Durante el siglo XX el gobierno central ha aumentado su participación en los ingresos y gastos totales del gobierno nacional, mientras que los departamentos y municipios han visto decrecer la suya. A mediados de los años treinta el gobierno central ya recibía más del 60% de los ingresos tributarios, y para 1979 esta proporción había aumentado al 85%⁴⁵. Esto ha llevado a que para las principales obras de infraestructura los departamentos han tenido que depender del gobierno central. En el Cuadro 14 se aprecia cómo en 1971 la Costa atlántica tenía, en términos per-cápita, menos kilómetros de carretera y ferrocarril que el resto del país. Esta situación era aún peor en los años treinta y cuarenta cuando la Costa se encontraba en clara desventaja, en cuanto a vías, con respecto al triángulo Bogotá-Medellín-Cali.

Cuadro 14 Colombia y la Costa atlántica: kilómetros de carretera y ferrocarril en 1971.
(Por mil habitantes rurales)

	Total	Total carreteras	Total de carreteras pavimentadas
Costa atlántica	0.22	2.65	0.71
Colombia	0.37	4.20	0.56

Fuente: Rodríguez, Cecilia. *La Costa atlántica*. Bogotá, Fedesarrollo, 1973. p. 144.

La ausencia de una red de comunicaciones adecuada fue una de las razones que está detrás del lento crecimiento de los cultivos de algodón en el período bajo consideración. Las dos principales áreas productoras de algodón en la Costa en la actualidad son las de Codazzi-Valledupar, en el departamento del Cesar, y el Valle del Sinú, en el departamento de Córdoba. Hasta los años cincuenta estas dos zonas estuvieron embotelladas por la falta de vías de comunicación, y las mejores tierras estaban dedicadas a la ganadería extensiva. En 1952 el geógrafo norteamericano James Parsons observaba las dificultades que enfrentaban los algodoneros del Sinú⁴⁶ :

Para llegar a las fábricas textiles de Medellín el algodón tiene que ser transportado por camión en la escabrosa, y a veces intransitable, carretera de Montería a Magangué, luego por el río hasta Puerto Berrío, donde es transferido al Ferrocarril de Antioquia.

En 1950 en carta dirigida al presidente de la Sociedad de Agricultores de Colombia —SAC— decía uno de los miembros de la junta directiva del Instituto de Fomento Algodonero refiriéndose al Sinú⁴⁷ :

En relación con las necesidades de la región la mayor de todas es la de vías y transporte. Pocas zonas del país, de la importancia productora del Sinú, se encuentran tan embotelladas y con más deficiente capacidad de transportes. Fuera de carecer de una red de carreteras que le den acceso a los distintos mercados de consumo, las que hay se encuentran en estado lamentable.

La zona de Codazzi-Valledupar, la principal en producción de algodón en nuestros tiempos, también estuvo embotellada hasta comienzos de los años sesenta por falta de vías de comunicación. La misión del Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento —BIRF—, que visitó a Colombia en 1949, dirigida por Lauchlin Currie, incluyó entre sus recomendaciones⁴⁸ : [1] la construcción de una carretera entre Medellín y Cartagena vía el valle del Sinú y [2] la continuación del ferrocarril Santa Marta-Fundación hasta Puerto Salgar uniendo así a Santa Marta con Valledupar y Bogotá. El primero de estos proyectos se inició en 1951 y se terminó de construir a comienzos de los años sesenta, mientras que el segundo se dio al servicio en Julio de 1961⁴⁹. La construcción de estas obras estimuló un vertiginoso aumento en la producción algodонера en estas dos regiones. El número de hectáreas sembradas en algodón en el área Codazzi-Valledupar pasó de 21.948 en 1960 a 112.000 en 1970 (además de que la población de Valledupar creció a una tasa anual promedio de 12^o/o de 1951 a 1964 y de 7.4^o/o de 1964 a 1973 —las más altas entre las treinta primeras ciudades colombianas—)⁵⁰.

Otro factor que contribuyó a una baja generación de empleo en la agricultura costeña durante los años treinta y cuarenta fue el decaimiento de la Zona Bananera de Ciénaga-Aracataca bajo el efecto combinado de la Gran Depresión, la sigatoca, vientos huracanados y la segunda guerra mundial. Por último, en 1942 la United Fruit Company suspendió operaciones⁵¹. La Zona Bananera alcanzó a absorber unos 25.000 trabajadores directos en los años veinte, de manera que su decadencia tuvo un impacto negativo considerable⁵².

CONCLUSIONES

La evidencia que hemos venido presentando indica que la política económica nacional tuvo un impacto negativo sobre el crecimiento de la economía agraria de la región caribe porque frenó el crecimiento del sector algodonero, un producto intensivo en mano de obra, especialmente en comparación con la ganadería. Aunque la política económica contribuyó a la falta de dinamismo del sector rural costeño, no consideramos que la evolución industrial de la región hubiera seguido un curso drásticamente distinto si se hubiera dado un proceso temprano de sustitución de importaciones de algodón. Era tal la cantidad de tierras absorbidas por los latifundios ganaderos, cerca del 70% de la tierra en usos agropecuarios, que generaban poca demanda por mano de obra y creaban una distribución del ingreso altamente concentrada, que se hubiera requerido una transformación a fondo en la estructura agraria para obtener resultados completamente distintos. Por tanto, los débiles eslabonamientos, tanto en el consumo como en la producción, entre las zonas urbanas y las rurales generados por la ganadería son, en última instancia, los causantes del estancamiento industrial barranquillero en la posguerra.

El auge industrial de Barranquilla en la década de los veinte y treinta fue el resultado de su auge comercial como primer puerto marítimo y fluvial de Colombia. Las características de enclave de este auge implicaron que el proceso de industrialización nunca tuvo raíces firmes en la economía regional costeña. Su fragilidad se hizo evidente cuando la ciudad perdió el liderazgo portuario. Las observaciones hechas en 1952 por el Consejo Nacional de Planeación sobre Barranquilla siguen siendo ciertas⁵³:

Su futuro no está vinculado tanto a su posición de puerto, aunque esta condición será siempre importante, como a la explotación de la gran región interior del Magdalena, Bolívar y Córdoba.

NOTAS

- 1 En 1921 el Departamento de Comercio de los Estados Unidos publicó un manual sobre Colombia escrito por P.L. Bell. En él Bell anotaba que Medellín era el principal centro industrial y que Barranquilla, con 3.000 obreros industriales, tenía un crecimiento fabril vigoroso. También menciona que el empleo industrial en Cali era para entonces muy reducido. Ver Bell, P.L. *Colombia*. Washington, D.C., Special Agents Series, No. 206, Department of Commerce, 1921. pp. 199-275.
- 2 Segovia Salas, Rodolfo. "Cartagena heroica, el sacrificio que cuesta un siglo". *Boletín Cultural y Bibliográfico*. Vol. XVI, No. 5. Mayo de 1979.
- 3 Bellec, Christine. "Decadencia y desarrollo de tres puertos colombianos descritos por los franceses en el siglo XIX". *Boletín Historial*. Vol. 67, No. 156. Abril-junio de 1982. p. 7.
- 4 Comunicación del cónsul norteamericano en Cartagena, diciembre 31 de 1880, microfilm, Sterling Memorial Library, Yale University.
- 5 Nichols, Theodore. "The Rise of Barranquilla". *Hispanic American Historical Review*. Vol. 34. May 1954. p. 174.
- 6 Rodríguez, Manuel y Restrepo, Jorge. "Los empresarios extranjeros de Barranquilla: 1820-1900". *Desarrollo y Sociedad*. No. 8, 1982. p. 94. También ver: Bossa Herazo, Donaldo. "Una inmigración fecunda: los alemanes en la Costa". *El Tiempo* (Lecturas Dominicales), octubre 19 de 1986.
- 7 Manrique, Ramón. *Barranquilla y su gente*. Barranquilla, Editorial del Norte, 1943. p. 53.
- 8 Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla*. Bogotá, Imprenta La luz, 1986. p. 6.
- 9 Rasch Isla, Enrique. *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Barcelona, 1928. p. 205.
- 10 Bell, P.L. *Op. cit.* p. 202.
- 11 Bogotá tenía entonces cerca de 144.000 habitantes y Medellín cerca de 79.000; ver McGreevey, William Paul. "Urban Growth in Colombia". *Journal of Inter-American and World Affairs*. Vol. 16. November 1974.
- 12 Ministro de Hacienda. *Informe*. 1916. p. 101.
- 13 Rasch Isla, Enrique. *Op. cit.* p. 54.
- 14 Bell, P.L. *Op. cit.* p. 199.

- 15 Estadística Nacional. *Primer Censo Industrial de Colombia*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1947; *Atlántico*. p. 282.
- 16 Rasch Isla, Enrique. *Op. cit.* p. 32.
- 17 Chu, David. "The Great Depression and Industrialization in Colombia". *Rand Paper Series*. p-5015. California, 1977. p. 2.
- 18 *Ibid.* p. 6.
- 19 Municipio de Barranquilla. *Boletín Municipal de Estadística*. Vol. 3. Enero de 1936. Apéndice estadístico.
- 20 Estadística Nacional. *Primer Censo Industrial de Colombia*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1947; *Valle*. p. 2070; *Atlántico*. p. 312.
- 21 Estadística Nacional. *El comercio internacional de Colombia*. Bogotá, 1944. p. 19.
- 22 *Ibid.* p. 21.
- 23 Ocampo, José A. "El desarrollo económico de Cali en el siglo XX". En: Alcaldía de Cali (ed.). *Santiago de Cali: 450 años de historia*. Cali, 1981. p. 130.
- 24 Thorp, Rosemary y Londoño, Carlos. "The Effect of the Great Depression on the Economies of Peru and Colombia". En: Thorp, Rosemary (ed.). *Latin America in the 1930's*. Oxford, 1984. p. 87.
- 25 Rasch Isla, Enrique. *Op. cit.* p. 310.
- 26 DANE. *Anuario general de estadística 1954*. Bogotá, 1955. p. 420.
- 27 Los resultados del censo industrial de 1953 sólo se han publicado, en forma agregada, por departamentos, lo que dificulta las comparaciones con el censo de 1945. Sin embargo, como Barranquilla tenía en 1945 el 99.1% del empleo industrial del departamento del Atlántico, suponer que el total departamental reportado en 1953 es igual al empleo industrial en Barranquilla no parece muy inexacto.
- 28 Pardo, Albert. *Geografía económica y humana de Colombia*. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1972. p. 320.
- 29 García García, Jorge. *The Effects of Exchange Rates and Commercial Policy on Agricultural Incentives in Colombia 1953-1978*. Research Report No. 24. Washington, D.C., Internacional Food Policy Institute, 1981. p. 56.
- 30 Hirschman, Albert O. *Essays in Trespassing*. U.S.A., Cambridge University Press, 1981. p. 65.
- 31 Cortés Conde, Roberto y López de Nisvovich, Nancy. "El desarrollo agrícola en el proceso de urbanización". En: Richard Schaedel (ed.). *Urbanización y proceso social en América*. Lima, IEP, 1972.

- 32 Rodríguez, Cecilia. *La Costa atlántica*. Bogotá, Fedesarrollo, 1973. p. 40.
- 33 Ocampo, José A. *Op. cit.* p. 138.
- 34 Thoumi, Francisco. "La estructura del crecimiento económico regional y urbano en Colombia, 1960-1975". *Desarrollo y Sociedad*. No. 10, 1983. p. 176; Thoumi enfatiza la importancia de los servicios de gobierno para la economía de Bogotá: 11.5% del producto local en 1960.
- 35 Montenegro, Santiago. "La industria textil en Colombia, 1900-1945". *Desarrollo y Sociedad*. No. 8, 1982. p. 161.
- 36 Peláez, Santiago. "La crisis en el cultivo del algodón". *Revista Antioqueña de Economía*. No. 7, 1982. p. 64.
- 37 *Ibid.* p. 62.
- 38 García García, Jorge. *Op. cit.* p. 55.
- 39 Uno de los primeros autores en comentar sobre este mecanismo fue Celso Furtado, *A Economía Brasileira*. Río de Janeiro, Editora A Noite, 1954. p. 168.
- 40 Urrutia, Miguel. "Experience with the Crawling Peg in Colombia". En: John Williamson (ed.). *Exchange Rate Rules*. New York, St. Martin Press, 1981. p. 297.
- 41 García García, Jorge. *Op. cit.* p. 49.
- 42 La escasa influencia de la Costa en la política económica nacional no ha sido estudiada aún. Para un tema relacionado, ver: Posada Carbó, Eduardo. "Notas para una historia de la Costa atlántica, identidad y conflicto en la formación de la regionalidad, 1900-1930". *Diario del Caribe* (Intermedio). Barranquilla, 19 de noviembre de 1982. pp. 3-9.
- 43 Peláez, Carlos Manuel. *Historia de Industrialización Brasileira*. Río de Janeiro, Editora Apec, 1972. p. 128.
- 44 Baer, Werner. *The Brazilian Economy: Its Growth and Development*. Ohio, Grid Publishing, 1977. p. 42.
- 45 Departamento Nacional de Planeación. *Las finanzas intergubernamentales en Colombia*. Bogotá, 1982. p. 487.
- 46 Parsons, James. "The Settlement of the Sinu Valley of Colombia". *The Geographical Review*. Vol. 42, 1952. p. 83.
- 47 Muñoz, Pablo. "Informe sobre la región del Sinú". *Revista Nacional de Agricultura*. No. 541, mayo de 1950. p. 46.
- 48 Currie, Lauchlin. *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y norte de Colombia*. Bogotá, 1960.

- 49 Pardo, Alberto. *Op. cit.* p. 407.
- 50 Gobernación del Cesar. *El Cesar: una realidad a partir de cero*. s.l., Litografía Siglo XX, 1970. p. 30.
- 51 Instituto Geográfico Agustín Codazzi. *Magdalena*. Bogotá, 1973. p. 120.
- 52 White, Judith. *Historia de una ignominia: la United Fruit Company en Colombia*. Bogotá, Editorial Presencia, 1978. pp. 42-43.
- 53 Consejo Nacional de Planeación. *Plan de fomento para el Atlántico*. Bogotá, 1952.

BIBLIOGRAFIA

- Archivo Nacional de Colombia. Mapoteca 7, No. 1353 (21).
- Baer, Werner. *The Brazilian Economy: Its Growth and Development*. Ohio, Grid Publishing, 1979.
- Banco de la República. *Revista del Banco de la República*. Varios números.
- Banco de la República. *Informe del Gerente del Banco de la República, 1942-1943*. Bogotá, Imprenta del Banco de la República, 1943.
- Bell, P.L. *Colombia*. Washington, D.C., Special Agents Series. No. 206, Department of Commerce, 1921.
- Bellec, Christine. "Decadencia y desarrollo de tres puertos colombianos descritos por los franceses en el siglo XIX". *Boletín Historial*. Vol. 67, No. 156. Abril-junio de 1982.
- Berry, Albert. "Rural Poverty in Twentieth-Century Colombia". *Journal of Inter-American and World Affairs*. Vol. 20. November, 1978.
- Bossa Herazo, Donald. "Una inmigración fecunda: los alemanes en la Costa". *El Tiempo*, Lecturas Dominicales. 19 de octubre de 1986.
- Chu, David. "The Great Depression and Industrialization in Colombia". *Rand Paper Series*. p-5015. California, 1977.
- Consejo Nacional de Planeación. *Plan de fomento para el Atlántico*. Bogotá, 1952.
- Cónsul norteamericano en Cartagena. Comunicaciones del siglo XIX, microfilm, Sterling Memorial Library, Yale University.
- Contraloría General de la República. *Geografía económica de Colombia* (Tomo 2), *Atlántico*. Bogotá, 1936.
- Cortés Conde, Roberto y López de Nisvovich, Nancy. "El desarrollo agrícola en el proceso de urbanización". En: Richard Schaedel (ed.). *Urbanización y proceso social en América*. Lima IEP, 1972.
- Currie, Lauchlin. *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y norte de Colombia*. Bogotá, 1960.

- Duarte, Pablo; Luna, Eduardo y Vega, Jaime. *Desarrollo comercial e industrial de Barranquilla, 1880-1930*. Barranquilla. Tesis Facultad de Economía, Universidad del Atlántico, 1980.
- Furtado, Celso. *A Economia Brasileira*. Río de Janeiro, Editora A Noite, 1954.
- García García, Jorge. *The Effects of Exchange Rates and Commercial Policy on Agricultural Incentives in Colombia, 1953-1978*. Research Report No. 24. Washington, D.C., International Food Policy Institute, 1981.
- Gilbert, Alan. "Industrial Location Theory: Its Relevance to an Industrializing Nation". En: B.S. Hoyle (ed.). *Spatial Aspects of Development*. Londres, John Wiley and Sons, 1974.
- Gobernación del Cesar. *El Cesar: una realidad a partir de cero*. Litografía Siglo XX, 1970.
- Grau, Eusebio. *La ciudad de Barranquilla*. Bogotá, Imprenta La Luz, 1986.
- Hirschman, Albert. *Essays in Traspasing*. U.S.A., Cambridge University Press, 1981.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. *Magdalena*. Bogotá, 1973.
- Kalmanovitz, Salomón. *La agricultura en Colombia, 1950-1972*. Bogotá, DANE, s.f.
- Manrique, Ramón. *Barranquilla y su gente*. Barranquilla, Editorial del Norte, 1943.
- McGreevey, William Paul. "Urban Growth in Colombia". *Journal of Inter-American and World Affairs*. Vol. 16. November, 1974.
- Ministerio de Hacienda. *Informe*. Bogotá, 1916.
- Montenegro, Santiago. "La industria textil en Colombia, 1900-1945". *Desarrollo y Sociedad*. No. 8, 1982.
- Municipio de Barranquilla. *Boletín Municipal de Estadística*. Vol. 3. Enero de 1936.
- Muñoz, Pablo. "Informe sobre la región del Sinú". *Revista Nacional de Agricultura*. No. 541. Mayo de 1950.
- Nichols, Theodore. "The Rise of Barranquilla". *Hispanic American Historical Review*. Vol. 34. May 1954.
- Ocampo, José A. "El desarrollo económico de Cali en el siglo XX". En: Alcaldía de Cali (ed.). *Santiago de Cali: 450 años de historia*. Cali, 1981.
- Pardo, Alberto. *Geografía económica y humana de Colombia*. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1972.
- Parson, James. "The Settlement of the Sinu Valley of Colombia". *The Geographical Review*. Vol. 42, 1952.
- Peláez, Carlos Manuel. *Historia da Industrializacion Brasileira*. Río de Janeiro, Editora Apec, 1972.
- Peláez, Santiago. "La crisis en el cultivo del algodón". *Revista Antioqueña de Economía*. No. 7, 1982.
- Posada Carbó, Eduardo. "Notas para una historia de la Costa atlántica, identidad y conflicto en la formación de la regionalidad, 1900-1930". *Diario del Caribe* (Intermedio). Barranquilla, 19 de noviembre de 1982.
- Rasch Isla, Enrique. *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Barcelona, 1928.
- Rodríguez, Cecilia. *La Costa atlántica*. Bogotá, Fedesarrollo, 1973.
- Rodríguez, Manuel y Restrepo, Jorge. "Los empresarios extranjeros de Barranquilla: 1820-1900". *Desarrollo y Sociedad*. No. 8, 1982.
- Saltarín, Elías; Sáenz, Ismael y Gutiérrez, Israel. "*Desarrollo comercial e industrial de Barranquilla, 1930-1950*". Barranquilla, Facultad de Economía de la Universidad del Atlántico, 1982. Tesis.

- Segovia Salas, Rodolfo. "Cartagena heroica, el sacrificio que cuesta un siglo". *Boletín Cultural y Bibliográfico*. Vol. XVI, No. 5. Mayo de 1979.
- Thorp, Rosemary y Londoño, Carlos. "The Effect of the Great Depression on the Economies of Peru and Colombia". En: Rosemary Thorp (ed.). *Latin America in the 1930's*. Oxford, 1984.
- Thoumi, Francisco. "La estructura del crecimiento económico regional y urbano en Colombia, 1960-1975". *Desarrollo y Sociedad*. No. 10, 1983.
- Urrutia, Miguel. "Experience with the Crawling Peg in Colombia". En: Williamson, John (ed). *Exchange Rate Rules*. New York, St. Martin Press, 1981.
- White, Judith. *Historia de una ignominia: la United Fruit Company en Colombia*. Bogotá, Editorial Presencia, 1978.



**CENTRO DE
INVESTIGACIONES
ECONOMICAS**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

Centro de documentación

Especializado en economía colombiana (historia y actualidad). Posee una colección de unos diez mil documentos, incluyendo: libros, ponencias, folletos, separatas, tesis de grado y publicaciones seriadas.

- Servicios**
- Referencia y consulta en su sede
 - Préstamos interbibliotecarios
 - Boletín analítico de publicaciones seriadas en economía colombiana
 - Búsquedas bibliográficas especializadas
 - Compilación de bibliografías
 - Reprografía interinstitucional

Horarios 8 a.m. — 12 m.
2 p.m. — 6 p.m.

Dirección Ciudad Universitaria
Bloque 13. Oficina 104
Teléfonos: 233 06 90 y 263 00 11, Ext. 461
Apartado aéreo 1226
Medellín. Colombia

Al servicio de todos los investigadores del país y del exterior