

Cámara de Comercio de Barranquilla



100 años de empresa

UN SIGLO DE PROGRESO



Índice

15 Empresariado, 100 años de progreso

28 La historia de la CCB: un siglo de institucionalidad. Tres miradas

31 De maestros y aprendices a cónsules de comercio

59 Contexto económico para la formación y crecimiento de la CCB (1916-1940)

97 Los grandes cambios (1940-1980)

127 Camino entre dos siglos (1980-2015)

Anexos:

188 Hitos de la CCB

198 El poder de la información





Para responder más ágilmente al contexto empresarial del siglo XXI, en el marco de la globalización y de la apertura, las empresas, las ciudades, las regiones y los países requieren alcanzar altos estándares de competitividad para favorecer el intercambio comercial. Los nuevos requerimientos conllevan un cambio en los modelos de desarrollo y en la búsqueda de nuevas fórmulas para el crecimiento. Cooperar para competir es la premisa sobre la que se estructura el modelo de clúster propuesto por Michael Porter, acogido y promovido por la CCB para orientar la estructura productiva regional y la competitividad empresarial.

Empresariado, 100 años de progreso

La Cámara de Comercio de Barranquilla y los empresarios que la conforman han sido motor del progreso regional y una cantera para el desarrollo de otras instituciones cívicas y empresariales que a través de sus realizaciones han brindado momentos de orgullo a los atlanticenses. El auge y optimismo que se vive hoy en Barranquilla se debe en gran parte a su labor centenaria. Hoy, con una solidez afianzada en 100 años, la CCB se proyecta como una auténtica agencia de desarrollo para la Región Caribe.

Aliada para el progreso

Fiel a su lema durante 100 años, la Cámara de Comercio de Barranquilla (CCB) ha sido la mejor aliada de los empresarios barranquilleros, del Atlántico y de la Región Caribe. Siempre actuando con pasión por la ciudad, soñando en grande, anticipando y preparando mejores escenarios para los empresarios, gestionando los más relevantes proyectos empresariales y de infraestructura, fomentando el diálogo entre interlocutores institucionales, o implementando programas para el desarrollo cultural, cívico y social de la ciudad, la CCB ha llegado a ser emblema de la historia positiva y progresista de Barranquilla.

Desde los albores del siglo XXI, nuevos vientos de transformación comenzaron a remozar la atmósfera histórica de la capital del Atlántico. Gracias a un sinnúmero de renovaciones e innovaciones en todos

los órdenes de la vida social, cultural, tecnológica y económica que cambiaron el mundo, así como a significativas redefiniciones de las agendas institucionales locales y, sobre todo, a la irrupción de un nuevo tipo de liderazgo cívico, empresarial y político, la ciudad vive una sensación de orgullo y de confianza que permea todos los estamentos sociales y los sectores productivos.

En la base de este luminoso presente, y del ambicioso porvenir, está la labor ininterrumpida, aplicada, planificadora, tenaz y centenaria de la Cámara de Comercio de Barranquilla, que más que una agrupación gremial ha sido, durante un siglo de servicios y realizaciones, la más importante agencia para el desarrollo del Atlántico y de la Región Caribe.

El comienzo del futuro

El punto de partida de la historia reciente de la CCB podríamos encontrarlo al despuntar el siglo XXI, cuando no solo la Cámara de Barranquilla, sino todas las del país buscaban un modelo de gestión para responder acertadamente a las apremiantes demandas del sector empresarial colombiano. En el marco de la globalización, el país le apostó a un modelo de comercio de crecimiento hacia afuera (exportaciones) como motor de evolución a futuro, rompiendo así con el tradicional modelo proteccionista de crecimiento endógeno que desestimulaba

En el marco de la globalización, se requiere que regiones y empresas sean productivas y competitivas. Para responder al reto, la fórmula fue definir un modelo que generara desarrollo regional y permitiera a las empresas competir cada vez más en un mundo globalizado. Después de cuidadosos análisis, la CCB decidió adoptar el modelo de clúster formulado por Michael Porter, que organiza a las empresas de tal manera que pueden cooperar y competir multiplicando oportunidades para insertarse exitosamente en la dinámica económica global.



La CCB ha identificado tres horizontes de clúster para agrupar a las empresas de la ciudad y el departamento. En el horizonte uno se agrupan las empresas maduras y fuertes. El horizonte dos, donde la CCB está poniendo el mayor énfasis, corresponde a empresas que están desarrollándose con mucha potencia y buenas perspectivas, como son el clúster de salud, de logística, de agroinsumos y el de muebles y obra blanca. En el horizonte tres se agrupan las empresas que aún no han logrado sumar una masa crítica de encadenamientos, pero que se proyectan al futuro con mucha fuerza.



la competitividad empresarial. En la transición, el empresariado y todos los organismos comprometidos con el desarrollo empezaron a preocuparse por desarrollar estrategias orientadas a elevar los índices de competitividad para alcanzar los estándares internacionales que facilitarían la eficiente integración de Colombia y de sus regiones a los flujos comerciales planetarios.

Así, conforme avanzaban los procesos de la mundialización de la economía, facilitados por los progresos en telecomunicaciones, informática, logística y acuerdos de libre comercio, fueron haciéndose cada vez más evidentes los rigurosos requerimientos para adaptarse a ese exigente entorno en el que el éxito está reservado para los empresarios y regiones más competitivas.

El modelo clúster: cooperar para competir

En este contexto, la CCB decidió cómo responder al desafío. La estrategia consistió en revisar las experiencias de otras latitudes e identificar cuál sería el modelo más apropiado y adaptable para generar desarrollo regional a partir de la dinámica empresarial en medio de la globalización y el rol más relevante que permitiera a las cámaras de comercio tener un papel decisivo en su aplicación.

Desde la década de 1990, la teoría de los clústeres y su adopción como estrategia para el desarrollo es una tendencia que se ha venido consolidando en el mundo entero. Hoy, en Colombia, el modelo de clúster y su lógica inherente se reconocen como política de Estado para la formulación y el diseño de los planes y programas de crecimiento económico.

Después de haber corroborado las bondades y ventajas del esquema, la CCB tomó la decisión de adoptar el modelo de clúster no solo como estrategia para impulsar el desarrollo, sino también como mecanismo de articulación funcional de su base organizacional y para ejecutar eficiente y sistémicamente sus desafíos en torno a la competitividad.

En este modelo, concebido y desarrollado por el famoso economista Michael Porter, la CCB encuentra permanentemente vías para identificar los encadenamientos productivos más prometedores e impactar positivamente los eslabones a fin de impulsar una mayor productividad. De este modo, la región,

la ciudad y las empresas podían cerrar las brechas competitivas para insertarse mejor en la nueva dinámica económica mundial.

Qué es un clúster

Hay variadas definiciones de clúster, pero, para la CCB, los clústeres son un conjunto de empresas geográficamente concentradas que se organizan alrededor de usos y fines comunes desde la demanda, e interactúan con instituciones de apoyo y relacionadas, integradas por empresas, Gobierno, instituciones financieras y comunidad científica.

Dentro de este marco de actuación, la Cámara de Comercio de Barranquilla se convierte en una institución que propende al desarrollo competitivo de la región y el país mediante la dinamización de redes estratégicas de negocios. La propuesta de valor se orienta hacia el fortalecimiento de ecosistemas de negocios a través de la generación de sinergias y procesos colaborativos entre los tejidos empresariales y el entorno institucional que hace parte del territorio.

Los horizontes de clúster más prometedores en Barranquilla y el Atlántico

Como resultado de un riguroso análisis microeconómico, iniciado en 2010, la CCB identificó tres horizontes de clúster para clasificar las empresas que constituyen el tejido productivo de la región, a saber:

El horizonte 1, compuesto por empresas maduras que presentan una dinámica propia y consolidada. Por ejemplo, el segmento de alimentos, que además de tener tradición exportadora, ha logrado reconversión tecnológica, es fuerte en capital y conocimiento, y de tiempo atrás viene funcionando de manera integrada.

El horizonte 2, corresponde a empresas que están desarrollándose con muy buen pronóstico. En él se identifican unos segmentos donde hay masa crítica y coeficiente de exportación, pero también grandes perspectivas de crecimiento a corto y mediano plazo.

El horizonte 3, bautizado por el equipo técnico de CCB como tiquetes de futuro, está constituido por empresas que operan con lógica global y demanda sofisticada, talento humano de altos niveles de competencia e inversión extranjera directa. Aquí se encuentran empresas pertenecientes al conglomerado petroquímico plástico y algunos que emergen de la

La CCB es una institución que siempre ha actuado con base en la planeación, el cálculo y la prospección técnica. La eficacia del desempeño institucional se debe precisamente a la acción ejecutada sistemáticamente según modelos técnicos de gestión aplicados en todas sus áreas de desempeño.



Foto: cortesía alcaldía de Barranquilla



Conforme avanza el siglo XXI, Barranquilla progresa, crece y se consolida como un dinámico centro logístico global de negocios. Existe una ambiciosa y positiva visión de ciudad promovida por la CCB, en la que convergen muchas voluntades, tanto del sector público como del sector privado, que han llevado a una serie de decisiones acertadas para hacer de la ciudad una plataforma de negocios más competitiva, eficiente y productiva. El papel de la CCB como factor integrador convoca a las fuerzas vivas de la ciudad a considerar la necesidad de realizar grandes proyectos de infraestructura, de modernos sistemas de transporte masivo y de contar, por ejemplo, con vías amplias, construir una segunda circunvalar y tener un superpuerto de aguas profundas, entre muchos otros.

dinamización de los horizontes. En cuanto a los sectores de tecnologías de información y comunicación, así como logística, conforman un horizonte transversal que sirve al resto de la economía.

En esa perspectiva, la Cámara empezó el proceso de dinamización de segmentos potenciales en el horizonte 2, desde donde se identificaron áreas prometedoras tales como: salud, insumos agroindustriales, muebles, y diseño, en el entendido de que mientras los componentes del horizonte 1 son un conjunto de empresas que ya están maduras, los del horizonte 2 requieren una mayor palanca inmediata porque tienen un alto potencial y necesitan el mejor aliado para hacerlo efectivo; adicionalmente se concentró en el constituyente transversal de logística.

Más recientemente en 2015, como resultado de la dinámica que ha tenido la ciudad gracias al esfuerzo permanente de inversión de los sectores público y privado, la Cámara de Comercio identifica dos nuevos protagonistas de negocio para activar: el de Turismo de Negocios, llamado TEN, que se desprende de la reconocida potencialidad de Barranquilla como ciudad de negocios del Caribe colombiano, aprovechando el más moderno Centro de Eventos y Convenciones del Caribe Colombiano recién inaugurado. En cuanto al segundo, denominado *Offshore* o también llamado exploraciones costa afuera, se deriva de la intensiva y asertiva búsqueda de posibilidades de explotación de petróleo y gas en el mar Caribe, que empieza a dar sus primeros frutos de acuerdo con los datos reportados por la industria que lo soporta.

En este sentido y durante la próxima década, la Cámara de Comercio adhiere al auge que muestra la ciudad promoviendo, preparando y acompañando a los empresarios de la región a partir de estas apuestas económicas que se convierten en nuevos derroteros para lograr un territorio pujante.

La Cámara de Comercio de Barranquilla, hoy

En el fragor de los grandes cambios, al surgir el nuevo siglo se gestaba también un nuevo estilo de administrar procesos y de gestionar proyectos. La nueva dinámica imponía retos y desafíos a la CCB para ayudar al empresario local a responder en una coyuntura que le exigía ser más competitivo, más productivo y más global. La Cámara procedió a redefinir

las agendas de sus tradicionales áreas de desempeño, a fortalecer sus competencias y a definir objetivos y estrategias para ofrecer un completo portafolio de SOLUCIONES empresariales acorde a la demanda de los nuevos tiempos.

En 2011, la Junta Directiva, la Presidencia Ejecutiva y el cuerpo ejecutivo promulgaron la Estrategia 2011-2020, elaborada en función de un futuro pensado en grande para la región y su empresariado. La CCB se propuso que todos los servicios que hasta ese momento presta la entidad en sus tres áreas misionales pudieran agregar valor a los empresarios. Se inició entonces un proceso en el que los servicios de cada dirección se hicieron cada vez más sofisticados y de más fácil acceso.

Mientras la Cámara cambiaba su modelo de gestión, paralelamente, en 2014, el Congreso de la República expidió la ley 727 que fortaleció la gobernabilidad de las Cámaras de Comercio. De esta manera el gobierno nacional respalda el papel preponderante de estas entidades como integradoras regionales de las políticas de formalización, competitividad y desarrollo regional. Se impuso, pues, una redefinición de la naturaleza, la estructura orgánica y el funcionamiento de la institución, incorporándola a los nuevos estatutos adoptados por la Junta Directiva.

Para ejercer las funciones señaladas en el Código de Comercio, orgánicamente la CCB se encuentra compuesta por la Junta Directiva, la Mesa Directiva, el Presidente Ejecutivo y el Revisor Fiscal.

La Presidencia Ejecutiva es la responsable de llevar a cabo la estrategia definida por la Junta Directiva. Para ello, cuenta con tres directores ejecutivos, cada uno al frente de una unidad estratégica de negocios (Servicios Empresariales y Registro, Desarrollo Regional Competitivo y Desarrollo Empresarial Competitivo).

Así mismo, cuenta con cinco unidades corporativas de apoyo que prestan soporte no solo a las tres unidades estratégicas de negocios, sino además a toda la organización de manera transversal. Estas unidades corporativas de apoyo son: Desarrollo Estratégico Corporativo, Dirección Administrativa, Dirección Financiera, Secretaría General, Operación, Tecnología e Innovación, Control Interno y Comunicaciones y Mercadeo.

La Cámara de Comercio de Barranquilla siempre ha estructurado sus agendas a partir de tres áreas de acción que han tenido diferentes denominaciones: un área empresarial, un área de desarrollo urbano y un área de registros.





La CCB del siglo XXI y el despegue económico regional

Durante un siglo, la CCB tuvo un papel preponderante en el desarrollo económico, institucional y cívico de la ciudad y de la región. Hoy su importancia es mucho mayor, pues de su liderazgo y capacidad de gestión depende que las oportunidades de la globalización se traduzcan en hitos de progreso.

La transformación que definió el actual perfil orgánico y operativo de la CCB ocurrió de manera progresiva y fue catalizada definitivamente por la adopción del modelo de desarrollo de clúster en cuyos principios se inspiró y formuló la Estrategia 2011-2020, carta de navegación que guía a la organización. De acuerdo con la Estrategia se reorganizaron funcionalmente las tradicionales tres áreas de gestión (empresarial, cívica y de registros); se aplicó una reingeniería en los procesos y en las direcciones, departamentos administrativos y oficinas operativas de las citadas áreas, y fueron redefinidos sus objetivos estratégicos, funciones y metas.

A partir de entonces, las tres direcciones se han concebido y denominado como unidades estratégicas de negocios: Servicios Empresariales y Registro, Desarrollo Competitivo Empresarial, y Desarrollo Competitivo Regional.

A través de ellas se manejan 11 líneas de negocios y 28 programas e iniciativas empresariales que impactaron en 2016 a más de 8.000 empresarios y comunidad, y se atendieron más de 56.000 comerciantes matriculados y renovados (www.camarabaq.org.co).

Con esas tres unidades estratégicas de negocios, los directivos, funcionarios y profesionales de la CCB tienen la posibilidad de permanecer cerca de los empresarios y conocer de primera mano el amplio espectro de necesidades, fortalezas, amenazas y oportunidades que encaran las empresas. Este conocimiento inmediato se traduce en flujos de información y capital que cada área o unidad estratégica está generando de manera permanente para retroalimentar sus programas y sus líneas de negocios en función de la competitividad regional que se quiere alcanzar.



La CCB identifica demandas, oportunidades y tendencias. Conoce las necesidades del empresario y de la ciudad. Para estructurar propuestas y recomendaciones a las administraciones territoriales provee sustento técnico, financiero y social. La CCB es el factor que convoca y articula sinergias institucionales, académicas, técnicas, financieras y de todo tipo. La CCB siempre ha tenido un papel integrador junto a otros actores sociales, así lo define la estrategia.



La economía de la región Caribe colombiana vive un momento histórico de auge, producto de la internacionalización de la economía del país, que se expresa en los numerosos TLC suscritos entre Colombia y varias naciones. También en la necesidad de las industrias exportadoras e importadoras de relocalizar sus plantas y bodegas cerca de los puertos marítimos para ganar competitividad.





La CCB en su propósito de convertir a Barranquilla en una plataforma competitiva de negocios internacionales, en el marco de los TLC, propone proyectos de ciudad aportando estudios, capital semilla y concitando la participación de otros actores sociales como el Distrito, la Gobernación, la nación y los inversionistas privados, apalanca recursos y pone en operación las propuestas. Un modelo exitoso para estructurar y desarrollar las alianzas público-privadas que han permitido gestar, consolidar y llevar a cabo importantes proyectos para el progreso de la ciudad. El último de ellos, el Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe Puerta de Oro –CEEC–.

La historia de la CCB:
un siglo de institucionalidad.

Tres miradas

El presente libro, que es la historia de la Cámara de Comercio de Barranquilla, es también, por lo tanto, una manera muy especializada y particular de acercarnos a la historia de la ciudad en el último siglo. Porque, en este caso, la ciudad y la CCB han transitado juntas un camino de cien años forjando un destino que se considera mucho más que una historia institucional: es el desarrollo de una sociedad. La experiencia de su lectura será la consecuencia de tres miradas investigativas; tres formas de valorar y presentar los procesos, los contextos, los proyectos y las ejecutorias de una entidad sin la cual no es posible concebir el siglo XX de esta ciudad.





EL CARIBE. Escenario del comercio colonial

Desde el descubrimiento de América y durante toda la época de la Colonia, el espacio comercial más dinámico de América fue la cuenca del Gran Caribe. Por eso, en el territorio de la Nueva Granada, las provincias con mayor relevancia económica, social, política y militar fueron aquellas ubicadas sobre el litoral. A la cabeza estaba la plaza fuerte de Cartagena y en segundo término la de Santa Marta. El partido de tierra adentro, lo que actualmente es el departamento del Atlántico y todas sus poblaciones, incluida la incipiente Barranquilla (por entonces un animado centro de intercambio comercial basado en el tráfico fluvial), hacía parte de la Gobernación de Cartagena como *hinterland* rural que abastecía las necesidades de la urbe amurallada.

De maestros y aprendices a cónsules de comercio

Por: Adelaida Sourdís Nájera

El Código de Comercio colombiano establece que “las Cámaras de Comercio son instituciones de orden legal con personería jurídica, creadas por el Gobierno nacional, de oficio o a petición de los comerciantes del territorio en donde hayan de operar. Dichas entidades serán representadas por sus respectivos presidentes”. La naturaleza jurídica de estas instituciones ha sido largamente controvertida. Para unos tratadistas, son entidades oficiales regidas por normas de derecho público, mientras que otros sostienen que son personas jurídicas de derecho privado de carácter gremial. La Confederación de Cámaras de Comercio, en su estudio sobre el “Régimen Legal de las Cámaras de Comercio”, acoge el concepto de Jaime Vidal Perdomo según el cual “las cámaras de comercio son personas jurídicas de derecho privado, de carácter gremial, sometidas a las disposiciones especiales que las rigen, que ejercen ciertas funciones administrativas en virtud de la ley”.

El antecedente remoto de las cámaras de comercio se encuentra en los gremios de oficios surgidos en Europa en la Baja Edad Media. Sus objetivos fueron esencialmente mercantilistas a fin de controlar la oferta y la demanda de los bienes que producían y regular sus precios, y también velaron por la prosperidad y seguridad de sus miembros. Productos del feudalismo, fueron desapareciendo en el siglo XVIII sustituidos por asociaciones nacidas al amparo de la

libertad de industria y de comercio propios del naciente sistema capitalista.

En España los orígenes de las cámaras de comercio se remontan a los consulados de comercio, entidades gremiales que venían desde la Edad Media. Agrupaban a los grandes comerciantes para defender sus intereses, resolver sus conflictos y propiciar el desarrollo del comercio. El Estado delegaba funciones en estas asociaciones cuya actividad se desarrollaba en tres campos: el mercantil, el judicial y el financiero.

En América desde temprana época hubo dos poderosos consulados, el de Lima, creado en 1593, pero que por conflictos con el cabildo local solo se estableció en 1613, y el de México, fundado como tribunal y gremio mercantil en 1594. Ambos, al igual que los de España, fueron colaboradores de la Corona que les cedió prerrogativas a cambio de la financiación y organización del comercio con y en las Indias. En las provincias, que fueron luego el virreinato de Santafé, también conocido como de la Nueva Granada, hubo consulados, primero en Santafé y luego en Cartagena, donde el gremio de comerciantes logró, en 1795, que se erigiera el Tribunal de Consulado con ordenanzas propias y jurisdicción en todo el virreinato.

En Colombia rigieron los asuntos de comercio hasta 1853, fecha en que se expidió el primer código de comercio republicano.



La emancipación política de las naciones americanas expresa la aspiración a ingresar a la modernidad, que en términos políticos es el liberalismo y en términos económicos es la libre empresa. El intercambio comercial entre las naciones y entre particulares constituye la espina dorsal del proceso y por ello necesita ser libre pero regulado.



La Ley 111 de 1890 autorizó al Estado colombiano para “crear cámaras de comercio en la capital de la república y en otros centros comerciales que juzgare convenientes”. Tendrían el “carácter de órganos oficiales del comercio cerca del mismo Gobierno, y cuerpos consultores en todos los asuntos relacionados con el comercio y la industria”, con facultades para acordar las medidas conducentes a su mejoramiento.



Calle España
y Camellón Abello.

100
AÑOS
DE
HISTORIA**Principio de los tiempos modernos**

La Ley 111 de 1890 autorizó al Estado colombiano para “crear cámaras de comercio en la capital de la república y en otros centros comerciales que juzgare convenientes”. Tendrían el “carácter de órganos oficiales del comercio cerca del mismo Gobierno, y cuerpos consultores en todos los asuntos relacionados con el comercio y la industria”, con facultades para acordar las medidas conducentes a su mejoramiento. Serían entidades autónomas e independientes, formadas por elección de los comerciantes notables de cada localidad, y conforme al artículo 163 de la Constitución Política de 1886 tendrían el carácter de “Tribunales de Comercio, como árbitros y amigables componedores, para resolver todas las diferencias que puedan ocurrir entre comerciantes, siempre que las partes quieran someterse a su decisión y prescindir de los Juzgados y Tribunales ordinarios”. Sus decisiones tenían fuerza obligatoria para las partes que se hubieren sometido a su fallo.

El Gobierno expidió el decreto respectivo para el establecimiento de las cámaras en los lugares que estimara convenientes, el número de comerciantes que compondrían la Cámara, el procedimiento para

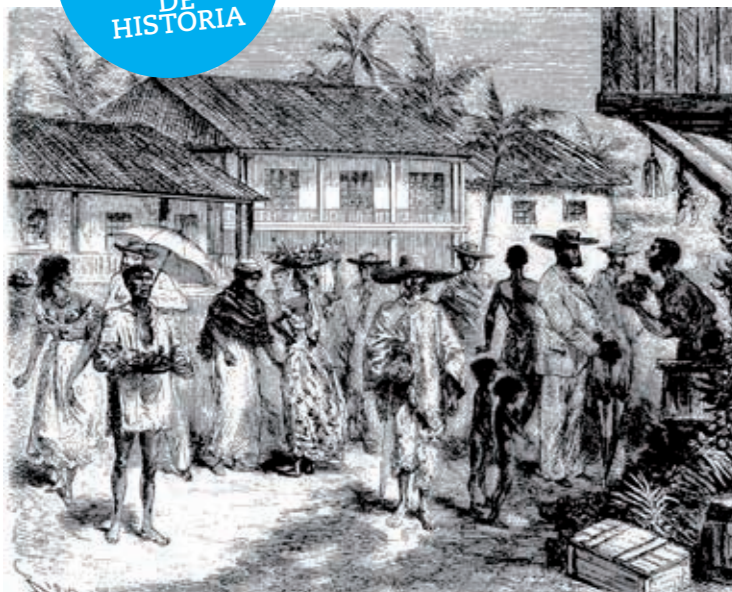
su elección, y las facultades de la corporación conducentes a su organización. Para ello, sancionó la ley el presidente de la república, Carlos Holguín, el 28 de diciembre de 1890. En virtud de la cual se creó la Cámara de Comercio de Bogotá, el 11 de febrero de 1891, la cual duró en funcionamiento poco tiempo, pues la guerra de los Mil Días y la desarticulación del país contribuyeron a su disolución.

A comienzos del siglo XX, en los Gobiernos de Rafael Reyes y de Ramón González Valencia, se crearon otras instituciones comerciales gracias a las medidas adelantadas para el mejoramiento del sector agrícola. El 28 de noviembre de 1904 se creó la Cámara de Comercio de Medellín. Posteriormente, durante el Gobierno del presidente Carlos E. Restrepo, el 14 de febrero de 1913 se fundó la Cámara de Cali. Más tarde, el Decreto 1807 del 29 de octubre de 1915 estableció las de Bucaramanga, Cartagena y Cúcuta, y el Decreto 2028 del 9 de diciembre de 1915, le dio vida a la de Barranquilla.

En 1915 el Gobierno reorganizó la Cámara de Bogotá y dispuso normas que constituyeron la base para conformar estas corporaciones mercantiles en todo el territorio nacional. El Decreto 1902 de noviembre 17 de ese año le fijó a la cámara bogotana extensas



El 28 de noviembre de 1904 se creó la Cámara de Comercio de Medellín. Posteriormente, durante el gobierno del presidente Carlos E. Restrepo, el 14 de febrero de 1913 se fundó la Cámara de Cali. Más tarde, el Decreto 1807 del 29 de octubre de 1915 estableció las de Bucaramanga, Cartagena y Cúcuta, y el Decreto 2028 del 9 de diciembre de 1915, le dio vida a la de Barranquilla.



1795

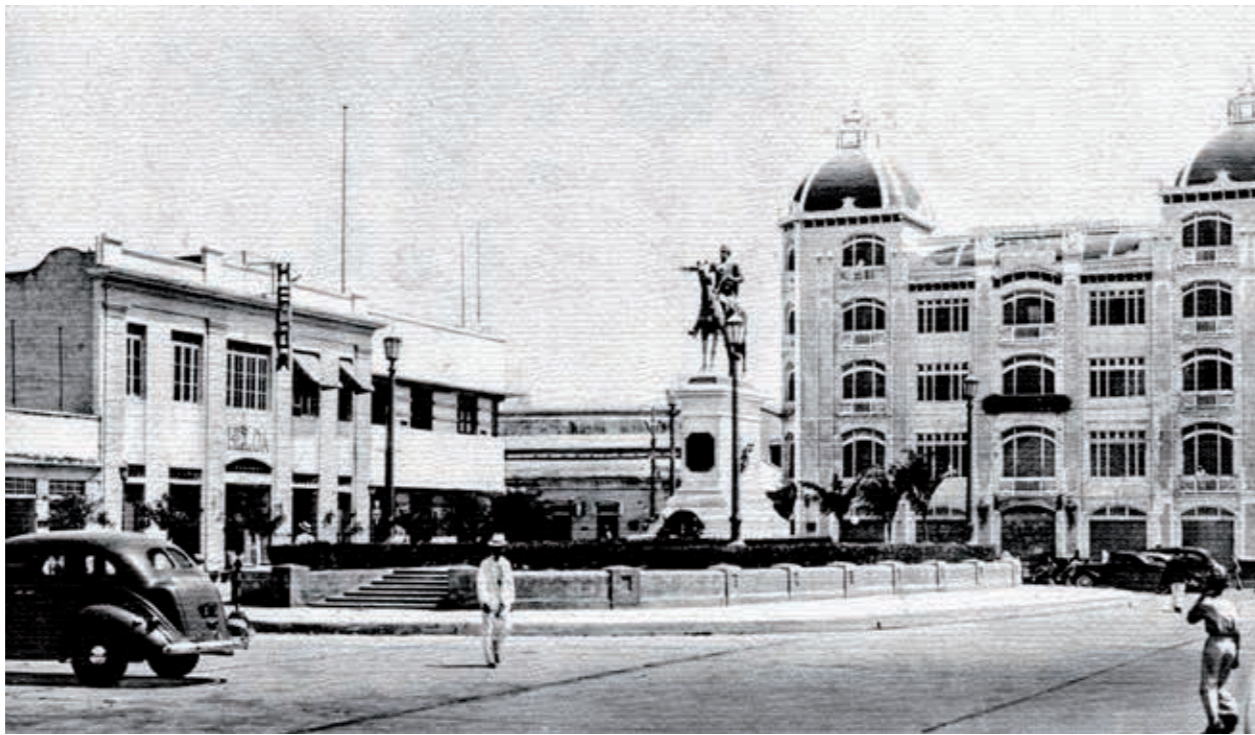
El comercio, una actividad regulada

Continuando con una tradición que se remonta hasta los mismos orígenes de los antiguos imperios y civilizaciones de la humanidad, el comercio durante el periodo colonial estuvo reglamentado en su organización y funcionamiento y sujeto al pago de diversos impuestos.

En la Nueva Granada, la primera entidad en asimilarse a una cámara de comercio fue el Juzgado de Comercio establecido en Popayán en 1778. Posteriormente, en 1795 fue creado el Consulado de Cartagena, que se ocupaba de asuntos relacionados con el comercio marítimo. Estaba conformado por el Tribunal de Justicia (para resolver conflictos entre comerciantes), y por una junta (encargada del fomento y la protección de los comerciantes).



En 1915 el Gobierno reorganizó la Cámara de Bogotá y dispuso normas que constituyeron la base para conformar estas corporaciones mercantiles en todo el territorio nacional.



y precisas funciones y reglas para su organización que servirían de norma a las cámaras del país, entre ellas a la de Barranquilla. Merecen destacarse dos. La que dispone sobre el número de sus integrantes de manera que representaran a “las distintas ramas del comercio como son los negocios de importación y exportación, transportes terrestres y fluviales, bolsas, bancos, seguros, comisiones, manufacturas, fabricaciones, etc.”. Y la que estableció que el ministro de Agricultura y Comercio convocaría al menos a 60 comerciantes de la ciudad para que eligieran a los 24 miembros que integrarían la cámara; definió las calidades exigidas a quienes la integraran, entre ellos a los extranjeros –a diferencia de hoy cuando el Código de Comercio estipula como requisito ser colombiano en ejercicio de sus derechos políticos–; el procedimiento de elección de sus integrantes; la composición de sus órganos de dirección: “un Presidente y dos Vicepresidentes, de su propio seno, y un Secretario, de reconocida honorabilidad”.

Sus doce funciones, establecidas en el artículo 9 del decreto, abarcan amplios aspectos: dictar su propio reglamento; servir de órgano oficial de las distintas ramas del comercio ante el Gobierno nacional;

servir de cuerpo consultivo al Gobierno estudiando los asuntos que este le sometiera a su consideración; dirigir y reglamentar la construcción, mejora y conservación de las obras públicas y de los servicios públicos; formar el presupuesto de gastos de la misma cámara y someterlo a la aprobación, al igual que el de gastos de las obras públicas que en su concepto debían acometerse; remitir al Gobierno, para su publicación, los documentos que juzgare de importancia para el comercio; acordar las medidas que creyera convenientes al servicio de la industria y del comercio; servir de Tribunal de Comercio para resolver como árbitro y amigable componedor en todas las diferencias que ocurrieran entre comerciantes, prescindiendo de los juzgados y tribunales ordinarios –sus fallos tendrían fuerza obligatoria para quienes se sometieran a su jurisdicción–; prestar concurso a las autoridades y corporaciones oficiales en los asuntos relacionados con el progreso del comercio y de la industria en general y, por último y de significativa importancia, “servir de centro a las cámaras que se funden fuera de Bogotá para que todas concurren armónicamente al desarrollo del comercio y de la industria en todo el país”.

Delegadas del Estado

La Ley 28 de 1931 reorganizó completamente el régimen jurídico de las cámaras de comercio cuyas funciones han variado de acuerdo con la continuidad de sus objetivos y la evolución y complejidad de la vida económica. Algunas se suprimieron, como aquella que las facultaba para reglamentar la construcción, mejora y conservación de las obras y los servicios públicos; otras se han ampliado, como sucede con lo atinente a los diferentes registros públicos que según dispuso la ley deben llevar las cámaras. Su naturaleza jurídica las caracteriza como entidades corporativas de derecho privado, de carácter gremial, que cumplen funciones públicas por delegación expresa del Estado. Esto implica que sus facultades siempre han estado dispuestas y reglamentadas por la ley, y significa que la mayoría de sus actividades y ejecutorias han respondido a esas tareas que el legislador les ha encomendado. Actualmente el Código de Comercio las define así:

Artículo 86. Funciones de las cámaras de comercio:

- 1) Servir de órgano de los intereses generales del comercio ante el Gobierno y ante los comerciantes mismos;
- 2) Adelantar investigaciones económicas sobre aspectos o ramos específicos del comercio interior y exterior y formular recomendaciones a los organismos estatales y semioficiales encargados de la ejecución de los planes respectivos;
- 3) Llevar el registro mercantil y certificar sobre los actos y documentos en él inscritos, como se prevé en este Código;
- 4) Dar noticia en sus boletines u órganos de publicidad de las inscripciones hechas en el registro mercantil y de toda modificación, cancelación o alteración que se haga de dichas inscripciones;
- 5) Recopilar las costumbres mercantiles de los lugares correspondientes a su jurisdicción y certificar sobre la existencia de las recopiladas;



La Ley 28 de 1931 reorganizó completamente el régimen jurídico de las cámaras de comercio cuyas funciones han variado de acuerdo con la continuidad de sus objetivos y la evolución y complejidad de la vida económica. Algunas se suprimieron, como aquella que las facultaba para reglamentar la construcción, mejora y conservación de las obras y los servicios públicos.

- 6) Designar el árbitro o los árbitros o los amigables componedores cuando los particulares se lo soliciten;
- 7) Servir de tribunales de arbitramento para resolver las diferencias que les defieran los contratantes, en cuyo caso el tribunal se integrará por todos los miembros de la junta;
- 8) Prestar sus buenos oficios a los comerciantes para hacer arreglos entre acreedores y deudores, como amigables componedores;
- 9) Organizar exposiciones y conferencias, editar o imprimir estudios o informes relacionados con sus objetivos;
- 10) Dictar su reglamento interno que deberá ser aprobado por el Superintendente de Industria y Comercio;
- 11) Rendir en el mes de enero de cada año un informe o memoria al Superintendente de Industria y Comercio acerca de las labores realizadas en el año anterior y su concepto sobre la situación económica de sus respectivas zonas, así como el detalle de sus ingresos y egresos; y
- 12) Las demás que les atribuyan las leyes y el Gobierno Nacional. (subrayado condicionalmente exequible).

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1824

Después de las guerras de Independencia, mediante la Ley del 10 de julio de 1824 se derogó la cédula de creación de los consulados y se establecieron los Tribunales Especiales de Comercio que ponían su acento en la conciliación entre comerciantes.



vigente el último día del mes de marzo en que se realice la respectiva elección: el primer grupo es el de las cámaras que tienen hasta cinco mil comerciantes, en cuyo caso su directiva es de seis miembros con sus respectivos suplentes; el segundo lo integran desde cinco hasta diez mil comerciantes y tiene una directiva de nueve miembros y sus respectivos suplentes; y el tercer grupo lo forman las que cuentan con más de diez mil comerciantes que eligen a doce directivos.

Dos partes de la Junta Directiva la componen comerciantes elegidos de listas previamente inscritas en la alcaldía del lugar, aplicando el sistema de cociente electoral. La otra tercera parte está conformada por representantes del Gobierno.

En cuanto a la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Barranquilla, el Decreto 622 de 2000 compilado en el 1074 / 2015, establece que abarca todos los municipios del departamento del Atlántico y los de Cerro de San Antonio, Pedraza, Remolino, Sitio Nuevo, Concordia y Zapaján, en el departamento del Magdalena, manteniendo la unidad territorial de las dos riberas de la desembocadura del río Magdalena, como se estableció en 1909, en tiempos del antiguo



El Decreto 695 de 1972 reglamentó la creación y el funcionamiento de las cámaras de comercio en el ámbito nacional, dispuso sobre su presupuesto, órganos directivos, publicaciones y otras funciones. El 1520 de 1998 reglamentó el título IV del Código de Comercio que define la naturaleza, funciones y administración de las cámaras, y decretos posteriores les han atribuido diversas funciones públicas.

1833

Una vez creada la Nueva Granada, la Ley del 29 de mayo de 1833 estableció la creación de los Tribunales Especiales de Comercio que funcionarían en las capitales de provincias. Al amparo del estatuto, el 31 de mayo de 1833 se crearon las Cámaras Provinciales para el fomento de la actividad comercial que por entonces se desarrollaba principalmente en tres sectores: la minería, la agricultura y las manufacturas.

1847

Entre 1832 y 1847 la política comercial del recién fundado país fue altamente proteccionista, buscando el desarrollo de la industria manufacturera. En 1847 se verificó un giro hacia la libertad del comercio exterior lo que generó conflictos entre comerciantes y la creación de una agremiación de artesanos amenazados por la apertura comercial.

1853

En 1853 se expidió el Código de Comercio para reglamentar el sector y desde 1855 las agremiaciones se empezaron a organizar por medio de las Juntas de Comercio, presididas por comerciantes. Este fue el antecedente inmediato para la creación de la Cámara de Comercio de Bogotá.



departamento de Barranquilla.

Nace la Cámara de Comercio de Barranquilla

De acuerdo con la Ley 111 de 1890, el presidente de la República, José Vicente Concha, promulgó el Decreto 2028 del 9 de diciembre de 1915, por el cual se creó la Cámara de Comercio de Barranquilla. Dice la norma:

...El Presidente de la República de Colombia en uso de sus Facultades legales y

CONSIDERANDO:

Que la ley 111 de 1890 autoriza al Poder Ejecutivo para crear Cámaras de Comercio en los centros comerciales del país; y

Que es conveniente la creación de la Cámara de Comercio de Barranquilla, por ser esta ciudad centro comercial de grande importancia,

DECRETA:

Art. 1°. Créase la Cámara de Comercio en la ciudad de Barranquilla.

Art. 2°. Para la elección de los miembros que deben formar dicha Cámara, funcionamiento de la misma y renovación del personal de ella, se tendrán en cuenta las disposiciones contenidas en los Decretos números 1807 y 1902 del correspondiente año. Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 9 de diciembre de 1915.

JOSÉ VICENTE CONCHA.

El Ministro de Agricultura y Comercio, B. HERRERA

Creada entonces la Cámara de Barranquilla, Abel Carbonell, gobernador del departamento del Atlántico, procedió a convocar a representantes de los comerciantes de la ciudad para constituir la institución. El 10 de febrero del año siguiente reunió en el salón principal de la Gobernación a los siguientes 42 comerciantes, a saber: Pedro Pérez R., Urbano Pumarejo, Juan M. Weber, Luis R. Fuenmayor, Napoleón Salcedo, Juan B. Roncallo, Manuel Rodríguez B., Mario A. Roncallo, Clodomiro Salas B., José María Verano, Félix Eslait, Miguel Traad, Marco A. Villegas, Andrés Rodríguez D., Lorenzo Insignares V., Francisco Baena, Gustavo R. Certain, Mario Santo Domingo, Julio C. Molineros, Pellegrino Puccini, Vicente Volpe, Nicolás Stella, Oscar Castro, Alberto L. Roncallo, Alberto R. Osorio, Carlos Martínez Aparicio, Sergio Martínez Aparicio, José A. Blanco, José Víctor Dugand, José María Goenaga C., Ángel M. Palma, Ernesto Cortisoz, Arturo de Castro, Paul Grosser, Stuart Hosie, Hans Schwartau, Gonzalo Carbonell, Enrique Restrepo, Francisco J. de la Peña, Diofante de la Peña Jr. y Samuel de Sola.

Según las normas legales y el número de asistentes a la reunión se acordó que serían 12 los miem-

bros que debían componer la directiva de la cámara. En orden a los votos obtenidos se eligió a Manuel Rodríguez B., José María Goenaga, Clodomiro Salas B., Demetrio Dávila, José Víctor Dugand, Urbano Pumarejo, Nicanor G. Insignares, Frederich Bellingrot, Juan B. Roncallo, Carlos Pradilla Fraser, Manuel J. Alzamora, y Francisco Carbonell Wilches. La designación se comunicó al presidente de la República y al ministro de Agricultura y Comercio. Como presidente se escogió a Nicanor G. Insignares.

Ver Anexo 1, página 164

Juntas Directivas CCB (1916-2016)

En 1956, con motivo de los 40 años de la Cámara de Comercio, Roberto Noguera, presidente de la institución, escribía en el Boletín de la corporación:

...En todas las campañas cívicas que se han librado en Barranquilla, la Cámara de Comercio ha estado siempre en la primera línea de combate, desde la lucha por la realización de las obras de Bocas de Cenizas, la de supresión de las tarifas diferenciales en los diversos medios de transporte que gravan la industria local, la de construcción de ramales que conecten a esta ciudad con las grandes carreteras tron-

De acuerdo con la Ley 111 de 1890, el presidente de la República, José Vicente Concha, promulgó el Decreto 2028 del 9 de diciembre de 1915, por el cual se creó la Cámara de Comercio de Barranquilla.



La Cámara de Comercio de Bogotá, una iniciativa gremial

Entre 1876 y 1877 se registró una guerra civil que afectó la actividad comercial en el país y llevó a que los comerciantes de Bogotá se reunieran para solicitar al presidente y a su secretario de Hacienda, tomaran las medidas para conjurar la crisis. En estas circunstancias se conformó el Consejo Provisional de Comercio cuyo objetivo era rescatar la libertad económica. Los principales problemas para el gremio estaban dados por los excesivos y arbitrarios impuestos, por el hecho de que los costos de la mercancía importada fuera diferente en las principales ciudades del país, los peajes, las aduanillas, que en conjunto afectaban la libertad económica.

1878

En vista de estos problemas, el grupo de comerciantes de Bogotá vio la necesidad de crear la Cámara de Comercio de Bogotá como una entidad orientada a defender los intereses de la ciudadanía y asumir la vocería de los comerciantes ante el Estado. Así, en 1878 se instaló la Cámara de Comercio de Bogotá, que desde sus inicios desempeñó el papel de organismo consultor y asesor del Gobierno.

De modo que la Ley 24 de 1878 dio vida legal a la Cámara de Comercio de Bogotá. Sin embargo, la Corte Suprema Federal de los Estados Unidos de Colombia en 1879 declaró inexecutable esta ley. Tendrían que pasar veinte años para que la Cámara volviera a reactivarse.



Cámara de Comercio de Barranquilla, fundada en 1916. De izquierda a derecha: Nicanor E. Insignares, Juan B. Roncallo, José Ramón Vergara, Alberto R. Osorio, José María Goenaga, Andrés Rodríguez Diago, Clodomiro Salas y Manuel Julián Alzamora.





Plano de Barranquilla en 1910.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

cales hasta la más reciente lucha por la creación de la Zona Franca Industrial, que según propuesta del Excelentísimo Señor Presidente de la República está próxima a cumplirse. Aparte de las funciones que le son propias por su naturaleza, la Cámara de Comercio de Barranquilla colabora en las directivas de entidades de indiscutible mérito y provecho para la ciudad como las Empresas Públicas Municipales y la Corporación Cívica por la presencia en esas directivas de distinguidísimos miembros de su Junta Directiva. También se ha hecho conocer nuestra Cámara en el exterior en diversas convenciones de comercio, como las de la Cámara de Comercio de las Américas, con sede en la ciudad de Miami, Estados Unidos de América, a cuyas convenciones han ido siempre miembros distinguidos de nuestra directiva.

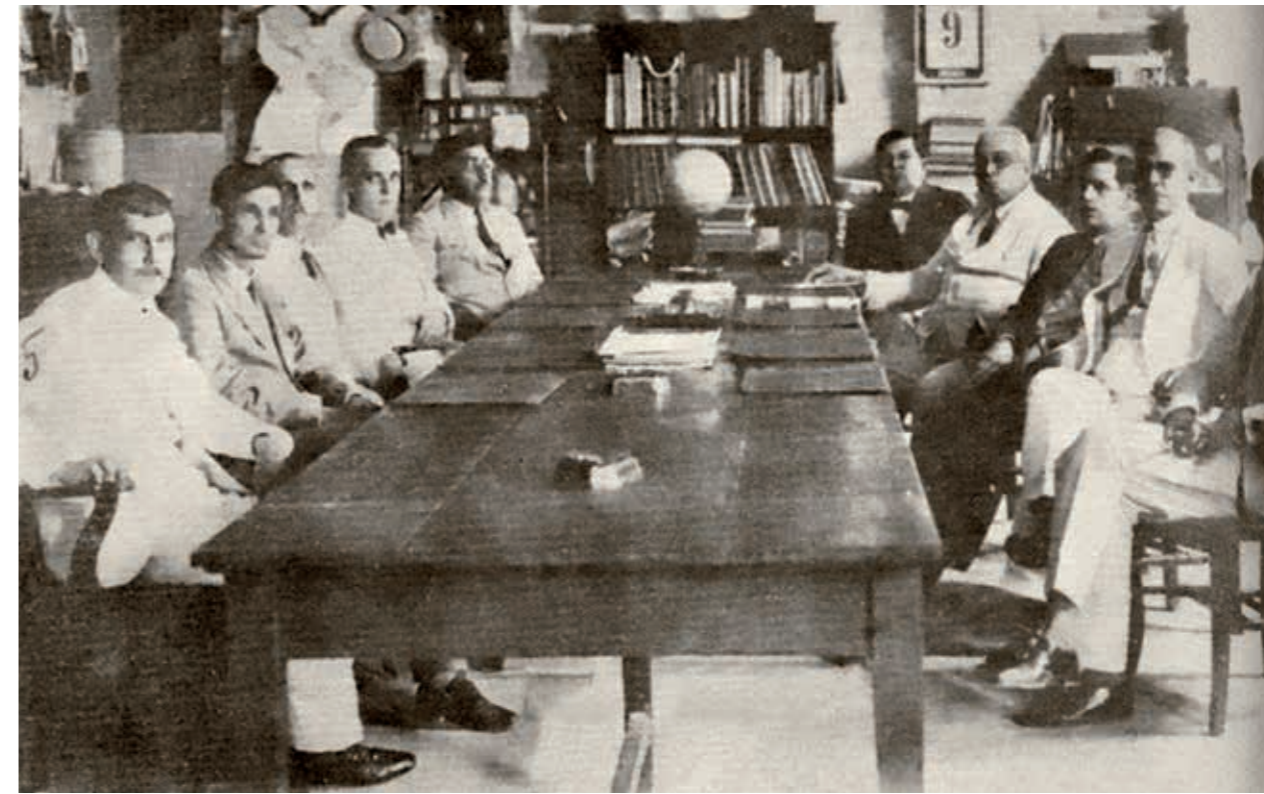
A propósito de esa efeméride, José Raimundo Sojo, a la sazón Presidente Ejecutivo de la Cámara y Director del boletín, bajo el título "Una oficina de servicio", resaltó la importancia y la colaboración de la cámara con los empresarios y la economía y desarrollo

de la ciudad y la región. Explicaba cómo la institución cumplía una importante tarea legal relacionada con el registro de las sociedades, la inscripción en el Registro Público de Comercio y con la expedición de certificados. También orientaba a empresas y a empresarios en asuntos relacionados con inversión, costos de producción, competencia en el mercado y los negocios en general. La cámara poseía información detallada de las sociedades en funcionamiento que podía guiar a los nuevos inversionistas; estaba actualizada sobre costos de las materias primas y otros bienes producidos en el mercado mundial, así como sobre probables compradores de productos colombianos en los Estados Unidos y en Europa. Desde su fundación, venía sirviendo de intermediaria entre los empresarios extranjeros y los de la plaza en la tarea de construir alianzas para constituir nuevas sociedades. Era una oficina de servicio.

La cámara y la ciudad: a un mismo ritmo

En desarrollo de la Ley 28 de 1931, que reorganizó las cámaras de comercio en el país, la Cámara de Barranquilla fue adquiriendo nuevas obligaciones delegadas por el Estado. Amplió los servicios, especialmente en lo atinente al Registro Público, y delineó

En desarrollo de la Ley 28 de 1931, que reorganizó las cámaras de comercio en el país, la Cámara de Barranquilla fue adquiriendo nuevas obligaciones delegadas por el Estado. Amplió los servicios, especialmente en lo atinente al Registro Público, y delineó la participación de sus afiliados en las actividades comerciales.



Junta Directiva de la Cámara de Comercio de Barranquilla el 9 de junio de 1927. De izquierda a derecha, Manuel Julián Alzamora, Ezequiel Rosado, Juan Meisel, Paul Reissner, Alberto Roncallo, Martín Vásquez, José Ramón Vergara, Carlos D. Roca, Clodomiro Salas, Mauricio Heilbron.



Las cámaras de comercio, interlocutores creados por el Gobierno

Entre 1890 y 1891 comienza una nueva etapa en la creación de las cámaras de comercio. Las iniciativas para su fundación ya no fueron por parte de los comerciantes, sino del Congreso, que interesado en promoverlas formuló el marco legal para su creación en todo el país.



1890

La Ley 111 de 1890 autorizó al Gobierno nacional para crear cámaras de comercio en los centros comerciales del país. Esta ley les dio a las cámaras de comercio el carácter de órganos oficiales del comercio y cuerpos consultivos en los temas comerciales e industriales, así como la facultad para actuar como árbitros y amigables componedores entre comerciantes.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

la participación de sus afiliados en las actividades comerciales y proyectos urbanísticos de interés común para la ciudad y el departamento.

Entre 1965 y 1966 la cámara fue reestructurada en consonancia con la creciente actividad industrial y comercial y el desarrollo de la ciudad y el departamento. La reforma estatutaria del 23 de febrero de 1965 designó a sus órganos de Gobierno: la Asamblea General de Afiliados, máxima autoridad de la corporación, la Junta Directiva, la Presidencia, la Secretaría Ejecutiva y los Comités Gremiales. Además, contó con un Revisor Fiscal elegido por la Asamblea. Precisó como fines y objetivos de la institución: contribuir al desarrollo económico de la ciudad y de la zona norte de Colombia; representar y defender los intereses generales del comercio, la industria, la agricultura, la ganadería y demás actividades económicas del departamento; reunir todas las informaciones útiles para el intercambio comercial; proponer medidas para facilitar el intercambio comercial y cooperar en la realización de obras de interés general, vinculada al comercio y a la industria; asumir la representación y defensa de los intereses individuales de sus afiliados, acorde a la defensa y tutela de los intereses generales de la cámara; pro-

mover la expedición, reforma, derogación o revocación de leyes, reglamentos, ordenanzas, acuerdos, circulares y disposiciones del poder público para el incremento y defensa de la empresa y economía de la nación; colaborar con los organismos del Estado para el cumplimiento de las disposiciones que regulan el comercio; hacerse representar en los congresos y conferencias nacionales e internacionales relacionados con sus actividades; propender a la moralización de las prácticas comerciales y contribuir al esclarecimiento y sanción de procedimientos incorrectos; absolver las consultas y emitir los informes que los poderes públicos tengan a bien solicitar, cumplir los encargos a las comisiones que ellos les señalen y cooperar para la resolución de asuntos de interés para la comunidad; formar un archivo y una biblioteca con los estudios, tratados, leyes, resoluciones, tarifas, estadísticas y documentación pertinente y publicar y divulgar; crear servicios de interés para sus afiliados, tales como clubes, bolsas de trabajo y eventos culturales.

En 1984 se llevó a cabo un nuevo proceso de reestructuración administrativa con base en la evaluación de las labores desempeñadas y en la experiencia adquirida teniendo en cuenta las necesidades



Entre 1965 y 1966 la Cámara de Comercio de Barranquilla fue reestructurada en consonancia con la creciente actividad industrial y comercial y el desarrollo de la ciudad y el departamento. La reforma estatutaria del 23 de febrero de 1965 designó a sus órganos de gobierno: la Asamblea General de Afiliados, la Junta Directiva, la Presidencia, la Secretaría Ejecutiva y los Comités Gremiales.



Siglo XX, se multiplican las cámaras, pero carecen de patrimonio propio

Al amparo de la Ley 111 de 1890, el Gobierno restableció la Cámara de Comercio de Bogotá y creó las primeras 19 cámaras de comercio del país. Sin embargo, esta ley no estableció un régimen financiero y patrimonial propio de las cámaras, y en su lugar estableció que la nación asumiría sus gastos, para lo cual en el Presupuesto Anual de Gastos sería incluida la partida necesaria. Sin embargo, en la práctica estas normas no se cumplieron, por lo que los mismos comerciantes tuvieron que asumir los gastos de funcionamiento de las cámaras, para lo cual en la década de 1920 se crea la figura de los comerciantes afiliados.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

Barranquilla, principal puerto de Colombia

Desde el último tercio del siglo XIX, Barranquilla se había consolidado como el principal puerto para el comercio exterior colombiano. Era una ciudad puerto moderna y cosmopolita que crecía a un ritmo vertiginoso. A la cabeza de este desarrollo se encontraba un núcleo empresarial con capitales vinculados al comercio,

la industria, la banca, el transporte fluvial y la ganadería. En el seno de este núcleo empresarial se gestaba una dirigencia cívica con aspiraciones de autonomía política, que encontró respuesta positiva por parte del general y presidente Rafael Reyes con la creación del departamento del Atlántico en 1905.



de los usuarios y los problemas de la ciudad. Se configuraron cuatro áreas básicas: administrativa y financiera, jurídica, servicios empresariales, y desarrollo regional y urbano. A la primera correspondió el soporte administrativo, el manejo de los recursos económicos y los sistemas; la segunda se encargó del Registro Mercantil y los servicios jurídicos internos y externos; la tercera se ocupó del Centro de Información y Documentación, la promoción del comercio y la inversión, el apoyo a la gestión empresarial y los estudios económicos; la última asumió el apoyo al sector público, la promoción de programas y proyectos de desarrollo local y regional, y el estudio de temas urbanísticos. Además de las funciones de dirección, control y coordinación general de la institución, se adscribieron a la Dirección Ejecutiva y a su equipo las comunicaciones, las relaciones públicas y las actividades culturales.

En 1988 se estableció la División de Desarrollo Urbano a cargo del Proyecto Aduana y se reestructuraron los comités de la Junta Directiva. Se aprobó una reforma de los estatutos adecuándolos a la nueva legislación para las cámaras, y se modificó el capítulo sobre afiliaciones y cambios en la representación legal. Como una alternativa al sistema judicial, se puso

en marcha el Centro de Conciliación y Arbitraje. A la par con la vinculación de la cámara a la ciudad, aumentaban sus afiliados y la presencia de la institución en foros y juntas directivas. En 1989 formaba parte de la Junta Directiva de Confecámaras, de programas de la Confederación, del Comité Intergremial del Atlántico y de las juntas directivas del Terminal Marítimo y del Terminal de Transportes.

Desde entonces, la Cámara de Comercio de Barranquilla lleva el Registro Mercantil, Registro Único de Proponentes (RUP), Registro de entidades sin ánimo de lucro, Registro de veedurías, y Registro de entidades extranjeras.

Carta de navegación

Los estatutos constituyen la carta de navegación. Fueron reformados la última vez en 2013 y la Superintendencia de Industria y Comercio aprobó su modificación mediante la Resolución 18480 del 7 de abril de 2013. Se confirmó su naturaleza de persona jurídica de derecho privado, de carácter corporativo, gremial y sin ánimo de lucro, integrada por los comerciantes matriculados en su Registro Mercantil. Los estatutos están dispuestos en sesenta y dos artículos contenidos en catorce capítulos. La estruc-



Los estatutos de la CCB constituyen la carta de navegación. Fueron reformados la última vez en 2012 y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo aprobó su modificación mediante la Resolución 18480 del 7 de abril de 2013.

1915

El presidente de la República, José Vicente Concha, promulgó el Decreto 2028 del 9 de diciembre de 1915, por el cual se creó la Cámara de Comercio de Barranquilla, la cual comenzó a funcionar en 1916.

1923

Se construye el edificio de la Aduana, al frente de la estatua de Santander.





tura organizacional de la institución quedó integrada por la Junta Directiva, la Mesa Directiva, el Presidente Ejecutivo y el Revisor Fiscal. Se establecen los principios de autonomía, transparencia, responsabilidad, eficiencia, economía, imparcialidad y participación que deben regir las actuaciones de la Junta Directiva.

La Junta Directiva está integrada por doce (12) miembros principales y doce (12) suplentes personales con independencia del número de afiliados. Son elegidos, excepto los representantes del Gobierno, para un periodo de cuatro años. Según lo establecen precisas normas legales, sus actuaciones, deben estar regidas por el deber de actuar de buena fe y con lealtad, anteponiendo en todo tiempo el interés de la cámara al suyo propio o al de los terceros, o del sector económico o gremio que representen. Igualmente, su actuar deberá ejercerse con diligencia y cuidado, respeto y decoro. □



En los estatutos se establecen los principios de autonomía, transparencia, responsabilidad, eficiencia, economía, imparcialidad y participación que deben regir las actuaciones de la Junta Directiva. El número de integrantes de la directiva es de doce (12) con independencia del número de afiliados.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1931

Ante la imposibilidad absoluta del Estado de asumir, con cargo al Presupuesto Anual de la Nación, los gastos de funcionamiento de las cámaras de comercio, la Ley 28 de 1931 dispuso la reorganización de estas entidades por fuera de la organización estatal como entidades de derecho privado, sin ánimo de lucro, pero de creación legal para el cumplimiento tanto de funciones públicas como de interés general, sectorial y gremial. Así surgió por primera vez en el país un conjunto de entidades de naturaleza privada, encargadas de cumplir funciones públicas y actividades de interés general.



Fue el inicio de la descentralización por colaboración. Para el cumplimiento de las funciones públicas atribuidas por la ley, relacionadas con el Registro Mercantil, y para el desarrollo de las actividades de interés general y sectorial, como serían la promoción del desarrollo y el progreso local, regional y nacional, así como las actividades de interés sectorial para la industria y el comercio, la ley esta vez sí diseñó un sistema financiero que permitiría a las cámaras arbitrar unos derechos, emolumentos o remuneración por los servicios que prestaría, todos los cuales constituirían su patrimonio y sufragaría los gastos de funcionamiento e inversión, sin tener que volver a depender del fisco o tesoro público.

1966

Entre 1965 y 1966 la CCB fue reestructurada y sus estatutos se actualizaron de acuerdo con el desarrollo económico y social de la ciudad.



1984

En 1984 se llevó a cabo un nuevo proceso de reestructuración administrativa y se dividió el aparato administrativo en cuatro áreas básicas: Administrativa y Financiera, Jurídica, de Servicios Empresariales, y de Desarrollo Regional y Urbano.

2013

En 2012 los estatutos fueron reformados y aprobada su modificación por la Resolución 18480 del 7 abril de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.



Contexto económico para la formación y crecimiento de la CCB (1916-1940)

Por: Milton Zambrano Pérez

Soplan vientos internacionales

Desde la segunda mitad del siglo XIX, Colombia buscó integrarse con decisión a la economía mundial a través de su comercio exterior. Los intentos fallidos de vincularse con productos de lo que los historiadores económicos como José Antonio Ocampo llaman producción-especulación, para referirse al carácter espasmódico o momentáneo de la demanda externa y de las características de la producción nacional, terminaron con la regularización de la producción y exportación de café, a finales de ese siglo. La exportación de añil, quina o tabaco, por ejemplo, no había permitido conseguir el objetivo de los gobiernos consistente en crear un veneno de recursos para el funcionamiento del Estado y de los empresarios, conectando el país a las corrientes del comercio mundial. Es decir, lo que pretendían los gobiernos era acelerar las exportaciones para estimular el desarrollo socioeconómico nacional y, de ese modo, ampliar la base contributiva para mejorar el funcionamiento estatal y las posibilidades de gasto o inversión.

En la mayor parte del siglo XIX se impuso la estrategia que los economistas denominaron modelo

de desarrollo hacia afuera, o modelo primario exportador, el cual tenía como eje la apertura a los mercados externos mediante la exportación de bienes primarios y la importación de manufacturas, aparte de abrir las fronteras a la inversión extranjera o a los capitales monetarios del exterior. A esto le acompañaba la simpatía con que los gobiernos veían la experiencia empresarial y técnica que aportaban los empresarios extranjeros.

La importación de manufacturas y de capitales monetarios era fundamental dentro de este esquema, que creó en el país una dependencia inevitable del comercio exterior para estimular el desarrollo, tanto por la ruta de las exportaciones como de las importaciones. El círculo vicioso de la producción-especulación que tuvo como eje la quina, el añil y el tabaco nunca pudo romper el modelo primario exportador ni tampoco logró relanzar el crecimiento económico hasta los niveles que alcanzaría en el siglo XX.

Solo en la última década del siglo XIX la nación empezó a producir un bien primario que le permitiría garantizar más estabilidad en sus exportaciones

100
AÑOS
DE
HISTORIA

Barranquilla, con mar y río

Durante el periodo colonial Barranquilla aprovechó su estratégica ubicación a orillas de la desembocadura del río Magdalena, equidistante de los puertos de Cartagena y Santa Marta, para desarrollar una dinámica actividad comercial por fuera del opresivo control de las autoridades coloniales. En el nodo portuario se enlazaban los circuitos de intercambio ribereño del alto, medio y bajo Magdalena con los circuitos del comercio intra-Caribe, localización muy atractiva para comerciantes, agricultores, ganaderos, artesanos, transportadores, negociantes y contrabandistas, para todos cuantos traficaban por el río y querían articularse a las rutas del comercio regional e internacional.

y, por lo tanto, más recursos para satisfacer las necesidades de gasto e inversión públicas y privadas. Ese producto agrícola que ayudó a romper el círculo vicioso de la producción-especulación fue el café. Con el café, el capitalismo comercial adquirió más cuerpo, a través de ramas vinculadas al comercio exterior e interno, al desarrollo de una infraestructura de transportes que giraba alrededor del río Magdalena, y de casas o sociedades dirigidas por los empresarios, que proliferaron en gran parte de la república.

El café y el despertar industrial

El café se convirtió a partir de los años noventa del siglo XIX en el producto de exportación más importante de la economía nacional. Con las exportaciones del grano mejoraron y se estabilizaron los ingresos del Estado y hubo más capital monetario en manos de los empresarios privados. Este hecho repercutió favorablemente sobre la cantidad y la calidad de las inversiones realizadas en el comercio interno, en las actividades agropecuarias, en la infraestructura de transportes, en la banca y en la industria. Como lo destaca Luis Eduardo Nieto Arteta, la producción y exportación de café fue un factor decisivo en el desarrollo del mercado interno y, sobre todo, en la expan-

sión de la industrialización capitalista, ya entrado el siglo XX.

La economía cafetera ayudó a monetizar la economía colombiana, y estimuló la apertura de industrias, no solo en las regiones productoras, sino en los lugares que recibieron la influencia de la comercialización del grano, como ocurrió con los puertos, con los sitios de tránsito en la comercialización y con la capital de la república. Razón tenía el maestro Nieto Arteta cuando aseguró que sin el café muy difícilmente la economía colombiana hubiera abandonado el estado de atraso del siglo XIX para entrar en la etapa de modernización que experimentó en el siglo XX, de la mano de la industrialización capitalista y de la urbanización acelerada.

A principios del siglo XX, los proyectos de apertura de industrias dejaron de ser algo exótico para los empresarios y para el gobierno; esto creó un mejor ambiente para el desarrollo del capitalismo industrial y al mismo tiempo abrió la puerta para que el gobierno pensara en otro modelo distinto al primario-exportador.

El despegue de la economía capitalista comercial produjo una extensa diversificación económica, especialmente en los centros urbanos más importan-



El círculo vicioso de la producción-especulación que tuvo como eje la quina, el añil y el tabaco nunca pudo romper el modelo primario exportador ni tampoco logró relanzar el crecimiento económico hasta los niveles que alcanzaría en el siglo XX.



Barranquilla, hija de la república

En el siglo XIX Barranquilla, el antiguo sitio de Libres, se convirtió primero en Villa (1813), luego en Ciudad (1855) y por su dinámica portuaria, a finales de la centuria en epicentro económico regional, convirtiéndose en la puerta de entrada de la modernidad a Colombia, en centro portuario y comercial internacional y la urbe más cosmopolita del país.

tes (como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga y Cúcuta). La existencia de más ramas en las cuales invertir repercutió sobre las finanzas de las empresas y predeterminó los tipos de emprendimiento y la manera como los empresarios realizaban sus inversiones. La economía ya no estaba circunscrita a las actividades agropecuarias o mineras, pues se abrió un amplio campo para organizar empresas en las tareas relacionadas con el comercio exterior, con el comercio interno, con la banca, con el transporte fluvial (o de otro tipo) y en la naciente actividad industrial.

Sin embargo, el nivel de desarrollo económico no permitía establecer aún una separación notable entre ramas o entre sectores de estas, como ocurrirá posteriormente. Las diversas actividades estaban muy mezcladas, de modo parecido a como ocurrió en otros lugares del planeta en los albores del capitalismo. El núcleo más dinámico del desarrollo económico continuaba siendo el comercio exterior ligado a la exportación de café y de otros bienes primarios, y a la importación de bienes manufacturados; a este se articulaban las incipientes empresas bancarias, el comercio interior, el desarrollo de las vías y de los medios de transporte y las industrias

capitalistas, que empezaron a proliferar con el avance de las décadas del siglo XX.

Los negociantes

Era una economía aún muy dependiente de la producción agropecuaria que se abría a otras posibilidades por el impacto de la apertura económica. El poco desarrollo de sus ramas y el papel decisivo del comercio exterior la aproximaban a lo que Fernand Braudel caracterizó en otros lugares de Europa antes del surgimiento del capitalismo industrial: una diversificación económica muy extendida con un empresariado que se adaptaba a esas condiciones, invirtiendo en diversos proyectos o sociedades en la búsqueda de elevar sus ganancias y reducir los riesgos. A este tipo de empresario que se movía en diversos renglones económicos, este autor lo caracterizó como negociante.

El empresariado colombiano de principios del siglo XX tiene unos rasgos muy parecidos al negociante europeo de los siglos XVII y XVIII. No se concentraba en una sola empresa, invertía en diversos renglones debido al poco desarrollo de la economía y a la necesidad de proteger sus inversiones y de obtener más ganancias. La creación de las cámaras de

comercio en el país buscaba estimular el desarrollo económico y social aprovechando la iniciativa e intereses particulares de los empresarios, tratando de recoger los aspectos más dinámicos de la economía que se articulaban alrededor del comercio exterior.

La ciudad, el río y el mar

La situación económica de Barranquilla era muy parecida a la del resto de la nación. Pero aquí operó un elemento diferencial que marcaría el curso de los procesos económicos: la función portuaria de la urbe. Esto permitió que la ciudad despegara en el siglo XIX gracias a su privilegiada posición geográfica. Estar ubicada sobre los 22 kilómetros finales de la ribera occidental del río Magdalena permitió que la ciudad se convirtiera en el principal puerto para el comercio exterior a finales de aquel siglo, superando a sus hermanas y competidoras Santa Marta y Cartagena. La conexión de estas últimas con la que fuera la principal arteria para ese comercio siempre fue más difícil por los obstáculos que había que sortear para entrar al cauce principal del afluente: a través de caños y ciénagas, en el caso de Santa Marta, y mediante el canal del Dique, en cuanto a Cartagena.

La cercanía relativa de Barranquilla respecto del río y del mar permitió que poco a poco se transformara en el puerto más importante para el comercio exterior colombiano. Este hecho la convirtió en centro económico y en polo de atracción para la inversión privada y estatal. Muchas de las empresas comerciales y fluviales de Cartagena, Santa Marta y otros sitios de la costa abrieron sus oficinas y centros de operaciones en el nuevo puerto emergente, previendo que su papel portuario iría en aumento debido a su privilegiada posición geográfica. Este proceso facilitó la conversión de la urbe en importante escenario para las labores empresariales que tenían como eje la función portuaria y el comercio interno y exterior. El río había provocado ese milagro, como lo destacan varios historiadores.

El despegue portuario de Barranquilla determinó el inicio de su auge económico, en las condiciones que caracterizaron a la economía nacional de aquellos tiempos. En esta existía un predominio del capitalismo comercial ligado al comercio exterior y a la producción de bienes primarios. Pero en Barranquilla predominó desde la segunda mitad del siglo XIX la función portuaria. Ese fue un rasgo que la distinguió de otros centros económicos del país, como

La situación económica de Barranquilla era muy parecida a la del resto de la nación. Pero aquí operó un elemento diferencial que marcaría el curso de los procesos económicos: la función portuaria de la urbe. Esto permitió que la ciudad despegara en el siglo XIX gracias a su privilegiada posición geográfica.



1811

La Independencia

Luego de un largo proceso de crisis entre los españoles peninsulares y los españoles criollos y después de numerosos conflictos de poder entre Cabildos, Audiencias y Juntas de Regencia, las provincias de la Nueva Granada, una a una, proclaman su independencia poniendo fin al periodo colonial. Para el caso de Barranquilla, la fecha del 11 de noviembre de 1811, cuando Cartagena se constituye en Estado soberano, es la que marca el despegue de la modesta aldea a orillas del gran río, dando inicio al desarrollo del complejo portuario Barranquilla-Sabanilla. En ese año, con objeto de dotar de ingresos fiscales a la Junta de Gobierno de Cartagena para mantener su puerto y sus fortificaciones, se habilitó a Sabanilla para el comercio de exportación.

1815

La reconquista española

Sin embargo, el proyecto republicano sufrió un duro revés con la campaña de la reconquista española comandada por Pablo Morillo en 1815. Cartagena fue sitiada y rendida por hambre, mientras que Barranquilla fue quemada y arrasada tras un inútil y sangriento intento de resistencia. El capitán español Valentín Capmani invadió la ciudad el 25 de abril de 1815 quemando totalmente sus edificios y degradó su recién adquirido estatus de villa a la condición de sitio.





A finales del siglo XIX, gracias a la acción del Estado y de los agentes privados, se habían completado las obras básicas del puerto complejo que integraban los puntos de llegada en el mar y en el río. Sobre el mar se desarrollaron Sabanilla, Salgar y posteriormente Puerto Colombia (izquierda), mediante la construcción de un largo muelle que facilitó el atraque de los buques transoceánicos, cuya primera fase finalizó en 1888 y se completó e inauguró oficialmente a mediados de 1893.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1820

Barranquilla, capital militar de la costa y sede de comerciantes e inversionistas de la causa independentista

El 12 de julio de 1820 el almirante Luis Brion derrotó la guarnición realista emplazada en Sabanilla tomándose el fuerte de San Antonio –actual castillo de Salgar–. Cartagena continuaba ocupada por los españoles (hasta 1822), entre tanto, la Villa de Barranquilla se convirtió en capital militar de la costa. El Libertador Simón Bolívar visitó a Barranquilla con ocasión de su victoriosa campaña por los

pueblos ribereños del Magdalena. Su lugar de alojamiento fue la casa del próspero comerciante inglés James Duncan, antiguo amigo suyo a quien había conocido en Jamaica y quien en compañía de otros comerciantes extranjeros suministraron fondos para financiar la campaña libertadora. Duncan había establecido tempranamente en Barranquilla su centro de negocios, pues reconoció el futuro del modesto puerto.

Bogotá, Medellín o Bucaramanga. Y fue un rol portuario ligado al río y al comercio exterior por el hecho de que desde las últimas décadas de ese siglo los dos roles habían sido reforzados por la acción de los empresarios nacionales y extranjeros y por la dirección del Estado. Tales los casos del ferrocarril de Bolívar y del muelle de Puerto Colombia, construidos por sociedades internacionales.

A finales del siglo XIX, gracias a la acción del Estado y de los agentes privados, se habían completado las obras básicas del puerto complejo que integraban los puntos de llegada en el mar y en el río. Sobre el mar se desarrollaron Sabanilla, Salgar y posteriormente Puerto Colombia mediante la construcción de un largo muelle que facilitó el atraque de los buques transoceánicos, cuya primera fase finalizó en 1888 y se completó e inauguró oficialmente a mediados de 1893.

El puerto fluvial se desarrolló a través del sistema de caños de Barranquilla, especialmente sobre el llamado caño de las Compañías. Ese puerto nunca estuvo sobre el propio río, sino en los diversos caños que sirvieron de nicho a la evolución de la ciudad desde tiempos inmemoriales. Los dos puntos del sistema fueron unidos por una línea férrea, llamada ferrocarril de Bolívar durante la segunda mitad del

siglo XIX, y ferrocarril de Barranquilla después de la fundación del departamento del Atlántico, ligado este último a la construcción del edificio de la Administración de la Aduana a comienzos del siglo XX.

Después de la actividad portuaria especial, el rasgo más distintivo que dominaba la economía citadina era el del comercio. El comercio exterior vinculado a la exportación de café y de otros bienes primarios integraba a Barranquilla con el país y con parte de la Región Caribe a través del río. Este fue el más importante radio de acción de los empresarios que se asentaron en la ciudad, provenientes de otros lugares de la costa, de la nación y del exterior.

En las zonas de economía agropecuaria se utilizaban formas precapitalistas que podían tener su origen en la época colonial. En el puerto dominó el capitalismo comercial, el cual se convirtió en un caldo de cultivo de capitales monetarios que luego se irrigarían a otros renglones económicos. La economía productiva precapitalista de los alrededores era jalonada por el comercio, y este permitió acumular capitales monetarios que se usarían en la apertura de nuevas sociedades comerciales e industriales.

Al igual que en el resto de Colombia en sus centros comerciales, en Barranquilla no hubo, a finales



del siglo XIX y principios del siglo XX, renglones económicos bien definidos que especializaran de manera tajante las inversiones capitalistas. En este caso lo normal era el poco desarrollo industrial o bancario en un mar de economía comercial y de empresas fluviales que dirigían las actividades de los vapores que circulaban por el río. Una revisión minuciosa de la nómina de accionistas de las principales sociedades que se formaron o establecieron en Barranquilla por la época permite corroborar que los capitalistas nacionales y extranjeros que operaron en ellas solían invertir en diversas actividades económicas. Este patrón era regido por las características generales de la economía, la cual tenía muy poco desarrollo en el plano industrial o bancario y presentaba un predominio de las tareas comerciales o especulativas.

Los banqueros

Una sociedad o empresario solía invertir sus capitales en empresas comerciales y también en las actividades agropecuarias, bancarias, industriales o fluviales. Este patrón de inversión tan diversificado obedecía al escaso desarrollo independiente de los renglones económicos y al hecho de que los inversionistas iban siempre tras la caza de las actividades

más rentables, con más futuro y menos riesgo, como es lo más normal en la lógica de un capitalista.

A título de ejemplo, veamos lo que ocurrió con algunas empresas y empresarios que se conectaron desde muy temprano con las tareas de la Cámara de Comercio de Barranquilla. El Banco Dugand, fundado en 1917 y liquidado en 1925, había sido creado en la ciudad por Francisco Víctor Dugand, quien llegara a Riohacha en 1872 y se trasladó hasta acá en 1902. Antes de convertirse en banco, la Casa Dugand hacía negocios de diverso tipo, donde estaban los seguros, los depósitos y los préstamos, aparte de realizar inversiones en los transportes y el comercio.

El banco tenía sucursales en poblaciones ribereñas del Magdalena, en los Santanderes, en Bogotá y Medellín. José Víctor Dugand, hijo y sucesor de Francisco Víctor, además de ser gerente del banco fue también un destacado empresario con inversiones en varias ramas de la economía local. Ocupó la Vicepresidencia de la Cámara entre 1917 y 1919, y también el cargo de cónsul de Bélgica y agente consular de la república de Francia. Otros miembros destacados del Banco Dugand fueron Pellegrino Puccini, Luis Abello, Antonio Faillace, Miguel Traad y Julio Mario Santo Domingo, empresarios nacionales y

El Banco Dugand, fundado en 1917 y liquidado en 1925, había sido creado en la ciudad por Francisco Víctor Dugand, quien llegara a Riohacha en 1872 y se trasladó hasta acá en 1902. Antes de convertirse en banco, la Casa Dugand hacía negocios de diverso tipo, donde estaban los seguros, los depósitos y los préstamos, aparte de realizar inversiones en los transportes y el comercio.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

extranjeros que también aprovechaban el escenario económico de la ciudad y le aportaban su experiencia, sus capitales acumulados en otros lugares, y sus relaciones nacionales e internacionales.

Otro caso fue el del Banco de Crédito Mercantil, fundado en 1914 y liquidado en 1925. En esta sociedad participaron como accionistas empresarios de origen judío provenientes de las islas de Curazao, Saint Thomas, Jamaica y de la cercana Venezuela. La sociedad colectiva Cortissoz, Correa y Heilbron tenía las riendas de este negocio creado el 2 de enero de aquel año. Entre los principales socios de la empresa se encontraban Jacob Cortissoz, Enrique Álvarez Correa, Ester Correa de Cortissoz, Mauricio Heilbron y Rodolfo Cortissoz. Jacob Cortissoz, Enrique Álvarez Correa, y Mauricio Heilbron ejercían también funciones en el comercio. Además, fueron accionistas del Banco de Barranquilla, que desapareció en 1904 para darle paso al Banco Comercial de Barranquilla, el cual perduró hasta el año 1960. Heilbron también poseyó acciones en el Banco Dugand. Estos capitalistas, asociados con los Correa, fundaron a finales del siglo XIX la industria El Morro, dedicada al trabajo del cuero.

Descendiente de este núcleo de judíos sefarditas, Ernesto Cortissoz se destacó dentro del empresaria-

do local. Aparte de ocupar la gerencia del Crédito Mercantil, dirigió la industria de fósforos El Cóndor y ocupó la gerencia de la Empresa del Tranvía y del Acueducto Municipal. Cortissoz también participó en la empresa de aviación SCADTA, obedeciendo a los rasgos que tipificaban al empresariado local, con inversiones en diversos sectores que prometían ser importantes nichos de ganancia.

En cuanto a la nómina de accionistas del Banco Comercial de Barranquilla, incluía a Urbano Pumarejo, quien fuera su primer gerente e integraba una familia con intereses en la economía agropecuaria de la región del Cesar (por aquellos tiempos, departamento del Magdalena). Varios accionistas de esta empresa bancaria tenían intereses en otros bancos de esta plaza. Jacob Cortissoz, uno de los fundadores del Crédito Mercantil, estaba en la nómina de accionistas del Banco Comercial e integró su Junta Directiva, junto a otros nacionales y extranjeros como Henry S. Prince, Theodor Prenke, W. Stabbs y Julio Castellanos.

La importancia de los extranjeros en el desarrollo de la economía local se manifestó desde inicios del siglo XIX y fue en crecimiento ligada a la apertura de la economía y a la función portuaria de la ciudad.



La nómina de accionistas del Banco Comercial de Barranquilla incluía a Urbano Pumarejo, quien fuera su primer gerente e integraba una familia con intereses en la economía agropecuaria de la región del Cesar.



El río Magdalena, eje del desarrollo comercial de la nueva nación

El río Magdalena durante todo el periodo colonial había sido no solo la principal, sino la única arteria que permitió la comunicación, el control político y militar del vasto territorio y el intercambio económico entre el mundo y el interior de las provincias neogranadinas. Ahora para los nuevos gobernantes del incipiente país era claro que el desarrollo de una potente y moderna navegación resultaba estratégica y vital para la integración político-administrativa y para el desarrollo económico.



La navegación de vapor, la gran apuesta

El desarrollo y la modernización de la navegación por el río Magdalena se convirtió en un asunto de Estado de la mayor importancia. En pleno auge de la Revolución Industrial, en el que nuevas tecnologías navales, ferrocarrileras y de maquinaria textil eran movidas por las máquinas de vapor a nivel mundial, los líderes de la independencia sabían de los importantes desarrollos en materia de navegación de

vapor. El servicio de navegación debía ser concesionado a un empresario afecto al nuevo gobierno y con la capacidad técnica y económica de llevarlo a cabo. Este perfil lo cumplía el judío alemán Juan B. Elbers, quien fundó en Barranquilla en 1832 un pequeño astillero equipado con todas las herramientas y con la capacidad técnica suficiente para reparar embarcaciones al que bautizó como Casa de la Sierra.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1830

La aspiración de Barranquilla, que para mediados de la década de 1830 contaba ya con 5.539 habitantes y se había consolidado como puerto fluvial y centro comercial de la región, era que se habilitara Sabanilla como puerto para la importación, actividad que se realizaba solo a través de Cartagena y Santa Marta.

1842

A pesar de la férrea oposición de cartageneros y samarios, se expidió la Ley 1ª de julio de 1842, la cual expresó que “el poder ejecutivo podrá habilitar para la importación el puerto de Sabanilla”. La habilitación significó un notable avance para la ciudad de Barranquilla.

1857

El complejo portuario, pese a las dificultades, se convirtió muy pronto en el primer puerto de exportación e importación de la república, superando a Cartagena y Santa Marta. Al convertirse Barranquilla en la sede de las más importantes empresas de navegación fluvial y erigirse como el principal puerto fluvial de la nación, se consolidó su desarrollo y se le reconoció el estatus de ciudad en 1857.



Estos rasgos de la economía y del empresariado local van a ser determinantes en la conformación de la Cámara de Comercio de Barranquilla y del resto de cámaras de todo el país. El Gobierno nacional trató de englobar en su estructura interna y, sobre todo, en el papel que cumplirían a nivel social los patrones del desarrollo económico nacional y el hecho indiscutible de que el comercio (el capitalismo comercial) cumplía el rol más dinámico. El empresariado se integró al desarrollo económico del país como un bloque heterogéneo que, defendiendo sus intereses especiales, influyó en la transformación y progreso de los entornos ciudadanos.

Comercio y cosmopolitismo

El surgimiento de las cámaras de comercio en Colombia como fenómeno masivo se produce a principios del siglo XX. El interés del Gobierno nacional era contar con una organización gremial de empresarios que le ayudara a pensar los problemas económicos de la nación, sirviendo de interlocutor o de asesor en casos delicados que requirieran algún consenso u opiniones expertas, con miras a implementar políticas económicas. La función cívica de las cámaras como proponentes de obras o desarrollando tareas

de crítica de las actividades públicas, se articuló a su rol desde el inicio, al crear la Cámara de Comercio de Bogotá.

Las cámaras de comercio se entendían directamente con el presidente de la República y con los ministros del despacho, especialmente a través del Ministerio de Agricultura y Comercio. La relación entre las cámaras de comercio y el Poder Ejecutivo fue tan estrecha que mediante el Decreto 457 del 17 de marzo de 1916, el presidente Concha y el ministro de Gobierno, Miguel Abadía Méndez, dispusieron una “franquicia telegráfica” hasta de 25 palabras, cuando necesitaran dirigirse al Ministerio de Agricultura y Comercio para ventilar asuntos de interés que no podían aplazarse o ser tratados por correo.

Las consideraciones del gobierno para fundar una cámara se concentraban en la condición comercial de las zonas urbanas y en el desarrollo de un empresariado capaz de cumplir las funciones que el ejecutivo requería, y que pudiera cooperar con el crecimiento económico y en la transformación de los entornos ciudadanos. Por tal razón solo fueron organizadas cámaras de comercio en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga y Cúcuta.



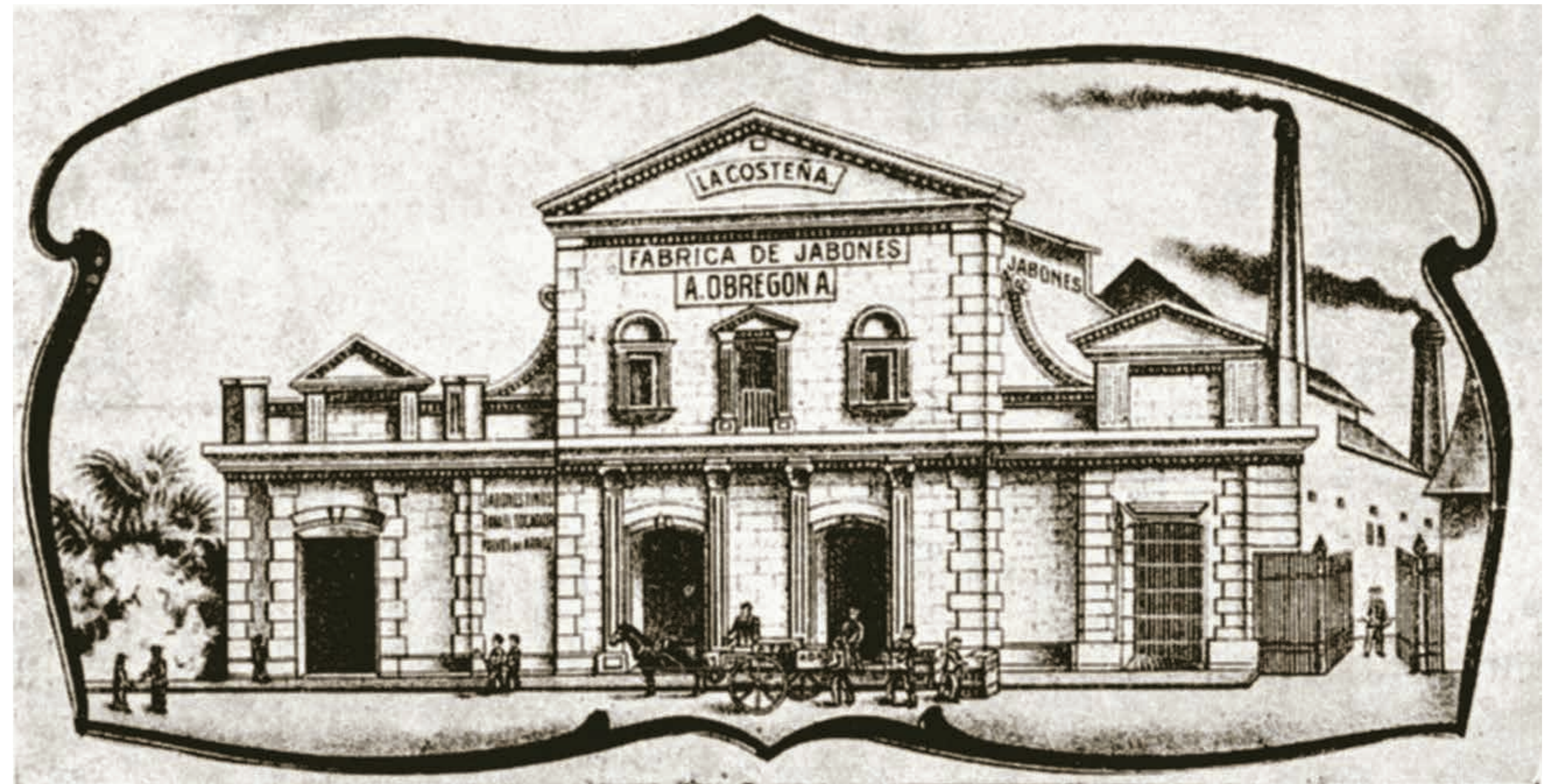
El surgimiento de las cámaras de comercio en Colombia como fenómeno masivo se produce a principios del siglo XX. El interés del Gobierno nacional era contar con una organización gremial de empresarios que le ayudara a pensar los problemas económicos de la nación, sirviendo de interlocutor en casos que requirieran algún consenso u opiniones expertas.

En cuanto a la Cámara de Comercio de Barranquilla, las funciones de órgano consultor del Gobierno nacional y de los demás poderes públicos se evidencian en hechos como el que figura en el acta de la sesión del 26 de junio de 1916. Se leyeron dos telegramas en que el presidente del Senado y el ministro del Tesoro informaban sobre la presentación de un proyecto de ley para regular la acuñación y reacuñación de las monedas de oro y plata y solicitaban a la Cámara emitir concepto. En el acta de la sesión extraordinaria del 8 de julio de 1916 consta que la Cámara se pronunció a favor del patrón oro y en contra del sistema mixto oro-plata o de la emisión de moneda en forma de billetes, con el argumento de que el patrón oro era dominante en el comercio mundial, y en la necesidad de la estabilidad monetaria.

Los gastos de instalación y de funcionamiento inicial de la dirección de la Cámara fueron cubiertos con una cuota inicial o extraordinaria entregada por empresarios o sociedades empresariales de la ciudad. Entre las que aportaron las sumas más altas estaban: el Banco Comercial de Barranquilla (\$100 oro legal), la Fábrica de Tejidos Obregón (\$100), V. Dugand e hijo (\$100), Crédito Mercantil (\$100), Alzamora Palacio & Cía. (\$100), Pineda López & Cía. (\$100) y Breuer, Möller & Cía. (\$100). Esta firma de empresarios extranjeros indica la presencia foránea en la economía local y en la Cámara de Comercio en la que, por reglamentación, no podían sobrepasar el 30 % de la composición de ninguna cámara en comparación con los nacionales.

También contribuyeron con cantidades menores de dinero la Lotería de Bolívar (\$50 oro legal), la Compañía Agrícola Comercial (\$50), la Empresa de Vapores F. Pérez Rosa (\$25), Pacini & Puccini (\$50), J. V. Mogollón & Cía. (\$20), Correa & Heilbron (\$25), Cervecería de Barranquilla (\$20), entre otras. El total del oro recogido para los gastos de funcionamiento de la Cámara ascendió a la suma de \$1.020.

La composición social de la Cámara reflejó las características de la economía barranquillera. La urbe sirvió de nicho a empresarios capitalistas que invertían en diversos renglones buscando maximizar sus ganancias y reducir los riesgos. Como lo corroboran las investigaciones realizadas hasta ahora, una sociedad o empresario podía participar en múltiples



La composición social de la Cámara reflejó las características de la economía barranquillera. La urbe sirvió de nicho a empresarios capitalistas que invertían en diversos renglones buscando maximizar sus ganancias y reducir los riesgos. Una sociedad o empresario podía participar en múltiples compañías que se movían en los ámbitos comercial, bancario, agrícola o industrial.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

Barranquilla atrae nuevos pobladores

La población de 3.215 habitantes que registraba en 1813, pasó a 9.633 en 1866, triplicándose la población que aumentó con la llegada de inmigrantes de Cartagena, de Santa Marta y de las vecinas poblaciones del río, entre ellas Mompós, El Banco, etc., y con un notable flujo de extranjeros atraídos por la actividad comercial y por las oportunidades que brindaba el desarrollo de la navegación fluvial.



compañías que se movían en los ámbitos comercial, bancario, agrícola, de los transportes o industrial. El relativo poco desarrollo económico no permitía aún el surgimiento de una separación notable entre las diversas ramas de la economía. Este fenómeno pre-determinaba la integración horizontal de las sociedades empresariales y vehiculaba la forma como invertían y se movían dentro del contexto económico.

Los dueños de una casa comercial, por ejemplo, podían invertir en el transporte fluvial o en la banca porque esto favorecía a sus operaciones articuladas alrededor del comercio, pero también dependientes de la calidad y oportunidad de los movimientos de los vapores por el río. Una inversión estaba directamente conectada con la otra y se hacía factible debido al carácter de la economía, poco desarrollada y muy integrada desde el punto de vista de las sociedades que la controlaban. Un ejemplo que corrobora el aserto es el de la Fábrica de Licores del Atlántico, fundada por Rafael Salcedo Ramón, quien también hacía parte de otras empresas, como los molinos de trigo La Nevada; por Diego A. de Castro, que hacía parte de otras sociedades de comercio y bancarias, y por José Francisco Insignares Sierra, entre otros,

quien tenía negocios en el comercio y en la industria.

En los documentos dejados a la posteridad por la Cámara de Comercio de Barranquilla se puede constatar el carácter de los empresarios y sociedades que le sirvieron de sustento desde los tiempos de la fundación. En la Circular N° 1 de 1918, el secretario José Ramón Vergara solicita a las empresas vinculadas información acerca de sus actividades y composición. En el listado, que luego se publicó en la revista institucional, aparecen las más importantes sociedades comerciales, bancarias, industriales y fluviales de la urbe y algunos de sus propietarios.

Lo publicado también indica los nexos que existían entre la economía de Barranquilla y la del resto de la costa, sobre todo la vinculada con el río Magdalena. Esa fue una relación de doble vía en que las zonas de retaguardia (*hinterland*) abastecían de bienes primarios a la ciudad y esta enviaba a esas regiones bienes manufacturados, incluidos los importados. La red económica se completaba con sucursales o agencias de las casas de Barranquilla en los pueblos ribereños, lo cual sirve para comprobar la inserción de Barranquilla en la región y el carácter abierto de la economía local hacia el mercado mundial.



La red económica se completaba con sucursales o agencias de las casas comerciales de Barranquilla en los pueblos ribereños, lo cual sirve para comprobar la inserción de Barranquilla en la región y el carácter abierto de la economía local hacia el mercado mundial.



Itinerario de trenes de Barranquilla a Puerto Colombia.



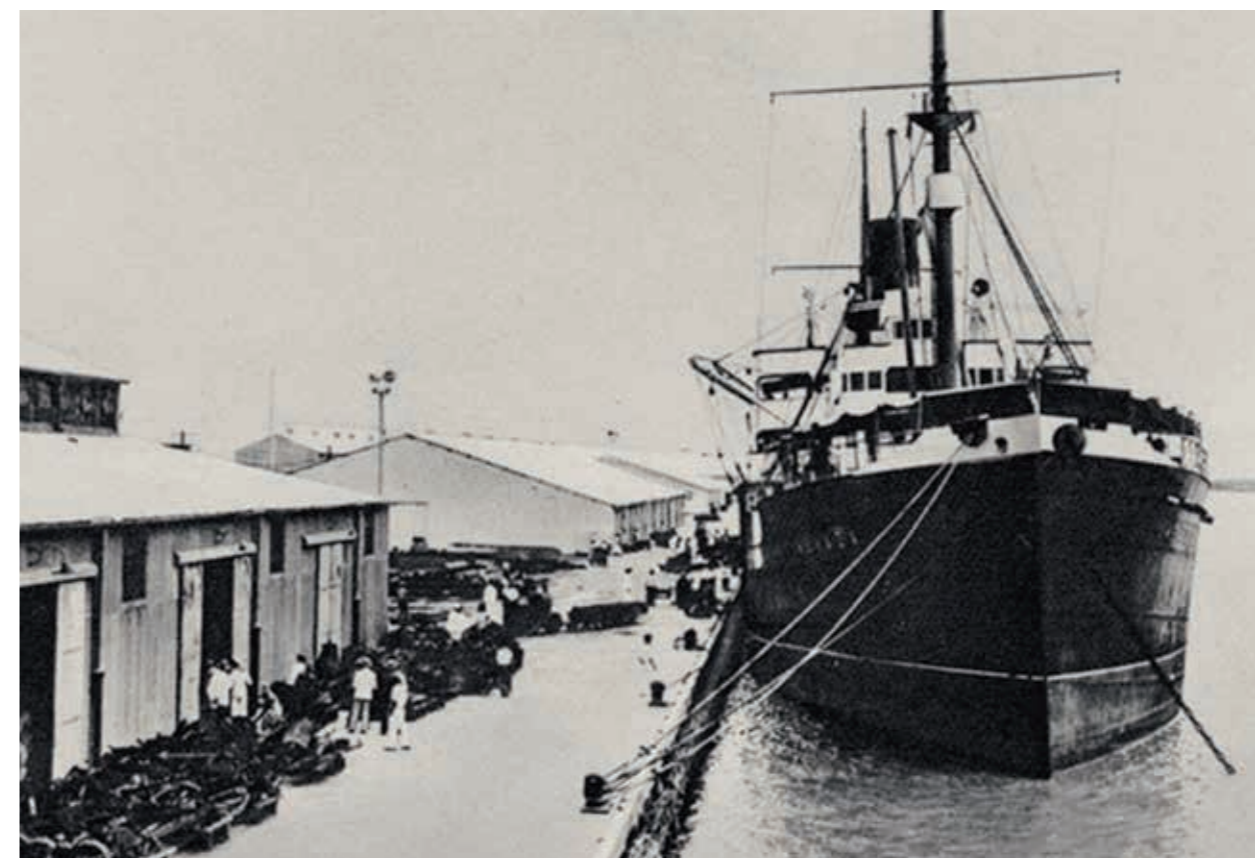
Infraestructura ferroviaria para el desarrollo

Presionada por los comerciantes y navieros de Barranquilla, la Convención Constituyente del estado de Bolívar expidió una ley en la que autorizaba al gobierno a conceder privilegio de construcción de "un camino de rieles de hierro servido por máquinas de vapor, que ponga en comunicación a la ciudad de Barranquilla con el puerto de Sabanilla".

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1865

La concesión fue otorgada a los señores Ramón B. Jimeno y Ramón Santodomingo en 1865. A la construcción de este ferrocarril se opusieron tenazmente los comerciantes y las fuerzas económicas de Cartagena, que veían con preocupación el auge de Barranquilla, alegando, entre otros argumentos, que este privilegio pugnaba con el que había concedido a los señores W. F. Kaelly and Co. para construir una vía férrea entre Cartagena y la ribera occidental del río Magdalena, que garantizara la comunicación de la ciudad amurallada con el interior del país.



Coletazos de la Gran Guerra

La institución entregó desde sus inicios, a través de sus publicaciones, datos sobre las importaciones de la ciudad. Como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, las importaciones y exportaciones desde y hacia los Estados Unidos se incrementaron significativamente, sobre las tradicionales provenientes de Inglaterra, mientras que las de Alemania desaparecen. Un dato significativo, ya que era un país muy influyente en el comercio exterior colombiano hasta poco antes de que comenzara la Primera Guerra Mundial. Las cifras de los demás países, al compararlas con las de los Estados Unidos, resultan insignificantes. Es lo que sucedió con las importaciones de Francia, Holanda, Italia, Portugal, Dinamarca, España, Suecia, y de los territorios o países de América que comerciaban con Colombia. Esta tendencia en el comercio de importación representaba el desplazamiento de socios económicos tradicionales (como Alemania, Inglaterra y Francia) a manos de los Estados Unidos, fenó-

meno que se explica tanto por el desarrollo que ya había logrado este país como por el efecto negativo de la Primera Guerra sobre la economía de los países europeos. El sistema de comunicaciones transoceánico fue uno de los grandes damnificados del conflicto. Los miembros de la Cámara tenían una idea muy clara de estos cambios, tanto por la experiencia directa como por el manejo de las cifras, que publicaron periódicamente en su órgano de expresión.

La Cámara facilitaba comprender la dinámica del comercio exterior que transitaba por la ciudad y los cambios que se operaban en el comercio internacional, afectados por grandes rupturas externas, como la Primera Guerra Mundial. La hegemonía de los Estados Unidos en el comercio exterior colombiano no solo reflejaba una secuela derivada de aquella guerra, sino un cambio profundo en las relaciones de poder y económicas, que tendría un efecto notable sobre la economía de la ciudad y sobre el comportamiento de los empresarios.

Como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, las importaciones y exportaciones desde y hacia los Estados Unidos se incrementaron significativamente, sobre las tradicionales provenientes de Inglaterra, mientras que las de Alemania desaparecen.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1871

En 1869 los señores Jimeno y Santodomingo cedieron el contrato a la firma alemana Hoenisberg y Wessels y Cía., que acometió los trabajos de construcción e inauguró la vía férrea el 1° de enero de 1871. Esa obra, conocida con el nombre de ferrocarril de Bolívar, convertiría a Barranquilla con el tiempo en el primer puerto del país. El impacto de la construcción del llamado ferrocarril de Bolívar en la economía y crecimiento de Barranquilla fue de tal magnitud que el complejo portuario que antes de la inauguración de la vía férrea recaudaba el 10 % del total de los tres puertos de la costa atlántica, pasó en 1875, solo cuatro años después, a recaudar el 80 %.

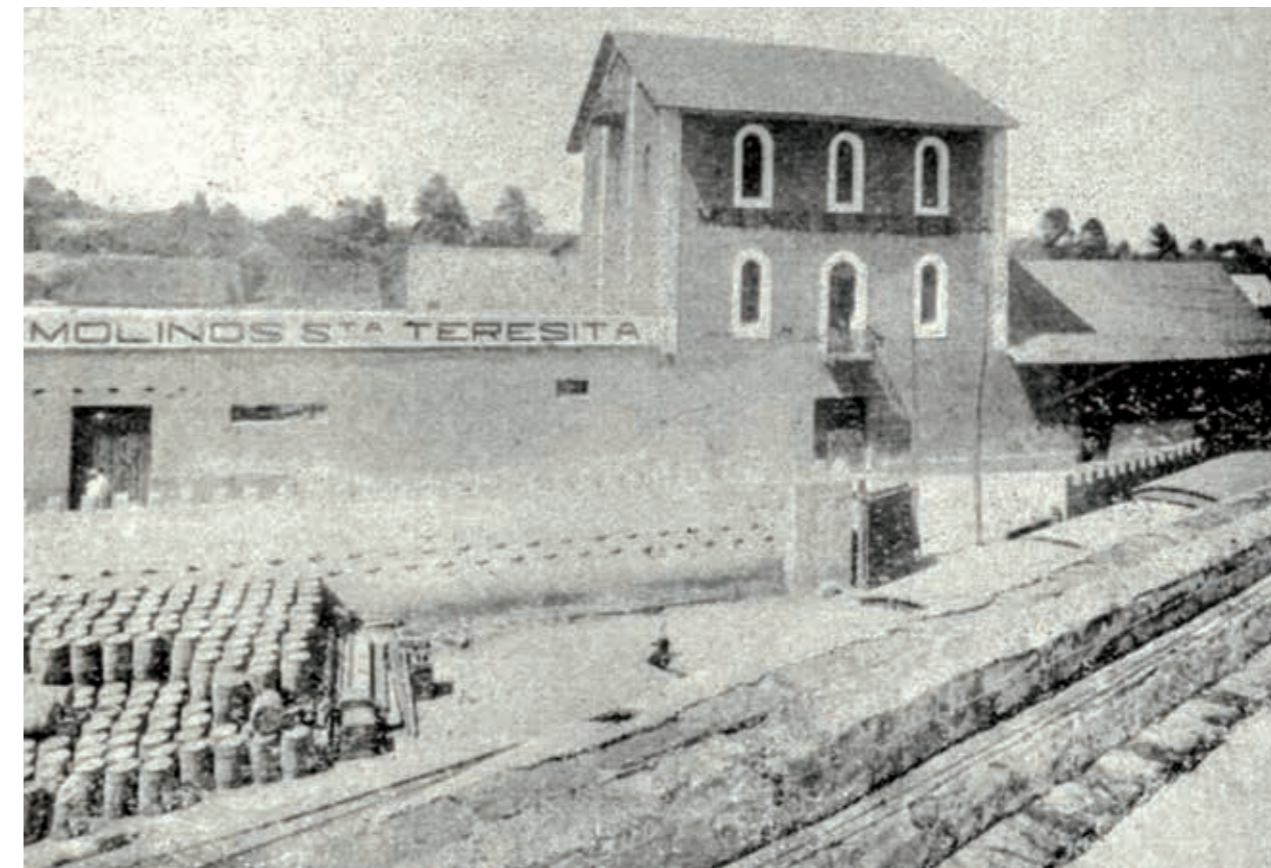
Desde finales de la primera década del siglo XX, se produjo un mayor acercamiento entre la economía de los Estados Unidos y la de nuestro país con repercusiones en el comercio exterior, en las inversiones, los empréstitos y hasta en las obras públicas que se llevarían a cabo en Barranquilla. Se comprende, entonces, que en los procesos urbanísticos y en los desarrollos infraestructurales decisivos de las décadas subsiguientes estuvieran presentes los capitales y empresarios norteamericanos, como ocurrió con la construcción del barrio El Prado, o con la finalización del terminal marítimo y fluvial.

La Cámara también se ocupó en los casos en que las mercancías extranjeras lesionaban la producción interna. El 15 de noviembre de 1916 la Unión Harinera presentó un memorial en el que solicitaba el apoyo de la Cámara para interceder ante el Ministerio de Hacienda con el fin de ponerle freno a la importación de harinas extranjeras que “se importan a menos costos de a como resultan las elaboradas en otra plaza”. La comisión que estudió el asunto no estuvo de acuerdo con la propuesta de subir el arancel a las harinas importadas. Su posición partió de la situación crítica de los consumidores que habían sido azotados por los efectos de la Primera Guerra

Mundial y por las lluvias e inundaciones que golpeaban a la Región Caribe.

De todos modos, la Cámara se pronunció a favor de los intereses de los industriales harineros locales, y por eso planteó solicitar al Ministerio de Hacienda la rebaja “con carácter accidental y transitorio” de los derechos que paga el trigo importado, mientras subsistan los altos precios del grano en los Estados Unidos. Esta fue una solución salomónica que tenía en cuenta la situación de los consumidores y los problemas que afrontaban los harineros de la ciudad.

Importantísima fue la ayuda prestada a las poblaciones ribereñas con material recogido en el comercio local, o intercediendo ante las autoridades regionales y nacionales para que se les prestara apoyo. Tal fue el caso de la población de Calamar, inundada por las aguas del río, con graves problemas económicos y de insalubridad. Acompañó a los habitantes de esa población bolivarenses aportando sacos de arena para aliviar las arremetidas del río, y con la consecución de un vapor de canalización que ayudara a enfrentar el siniestro. Defender esas poblaciones era también defender sus propios intereses: el sentido de solidaridad, según sus miembros, obligaba a la institución barranquillera “a no ser extraña a una calamidad pública de la magni-



tud de que se tiene conocimiento, tanto menos cuanto la catástrofe afecta de modo directo y hondamente al comercio y a las industrias de las regiones azotadas”.

Son las relaciones que la economía barranquillera había desarrollado con el resto de la costa las que explican por qué la Cámara se ocupaba de problemas regionales y nacionales que trascendían las funciones legales que le habían sido asignadas.

Por ejemplo, lo ocurrido con las autoridades del corregimiento Bodega Central, quienes enviaron un telegrama a la Cámara en busca de apoyo para conseguir auxilios con el propósito de ayudar a los damnificados por el incendio que asoló a esa población ribereña el 15 de febrero de 1917. El presidente envió la solicitud al gobernador con una nota en que avalaba la consecución de ayuda. Situaciones como esta se presentaron más de una dado el liderazgo regional que cumplía el empresariado de Barranquilla, y debido al rol de la ciudad en el concierto de los puertos del río Magdalena y sus afluentes.

La realización de obras trascendentales para el desarrollo de toda la urbe, como ocurrió con la apertura de las Bocas de Ceniza y con la construcción del terminal marítimo y fluvial de la ciudad, formaron parte de la agenda de la Cámara. Entre las tareas más continuas estuvo la defensa de los intereses y derechos de los empresarios afiliados y la resolución de conflictos entre ellos. Así ocurrió cuando el Administrador Tesorero de la Aduana cobró una tarifa considerada excesiva a las firmas Carbó & Cía. y Alzamora, Palacio y Co. La Cámara criticó fuertemente al funcionario, argumentando que cobraba una tarifa muy alta por las importaciones realizadas por estos empresarios locales.

La acción progresiva de la Cámara no se limitó a casos tan puntuales como los señalados anteriormente. En cumplimiento de sus atribuciones legales, a menudo se pronunció sobre problemas gruesos de la economía nacional. Desde un comienzo, las cámaras de comercio cumplieron una tarea consulti-

La Cámara también se ocupó en los casos en que las mercancías extranjeras lesionaban la producción interna. El 15 de noviembre de 1916, la Unión Harinera presentó un memorial en el que solicitaba el apoyo de la Cámara para interceder ante el Ministerio de Hacienda con el fin de ponerle freno a la importación de harinas extranjeras que “se importan a menos costos de a como resultan las elaboradas en otra plaza”.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

va y de modelamiento de propuestas que luego eran ejecutadas por el gobierno. Varios de los problemas coyunturales o de fondo de la realidad económica nacional eran puestos a discusión dentro de estas instituciones para escuchar los puntos de vista y los aportes de los empresarios.

El gobierno central envió un mensaje a los gobernadores con ocasión del Congreso de Cámaras de Comercio que se efectuaría el 18 de agosto de 1918, en el que pedía que se pronunciaran sobre los efectos de la Primera Guerra Mundial en el conjunto de la economía nacional, el estado general del país al finalizar el conflicto, y con respecto a las medidas más adecuadas para afrontar sus secuelas, tanto en el comercio exterior como en la economía interna.

El Estado central estaba interesado en conocer el punto de vista de los empresarios acerca de la situación de las vías y de los medios de comunicación; las formas de adecuar los puertos a los requerimientos del comercio internacional, y acerca de potenciales tratados de comercio y navegación con otros países. Así mismo, el gobierno puso en manos de la Cámara el análisis de los problemas monetarios del país, las leyes sobre los bancos, la facultad de emitir moneda; la discusión de la legislación atinente a los seguros

(marítimos, fluviales, de vida, de incendios, accidentes, de industrias, etcétera); el análisis del sistema tributario; la legislación relacionada con la protección de la propiedad industrial; la organización y fomento de la emigración; la legislación sobre yacimientos de petróleo; y las formas de fomentar la enseñanza comercial e industrial, entre otros asuntos de interés nacional. En el Primer Congreso de Cámaras de Comercio, Francisco Pineda López, representante de la Cámara de Comercio de Barranquilla, presentó un informe sobre la adaptación de los puertos marítimos del Atlántico a las necesidades del comercio mundial. Destacó que Puerto Colombia, Santa Marta y Cartagena estaban en condiciones de recibir ese comercio sin mayores problemas, pero que debían prepararse y mejorar para una expansión futura del comercio exterior. Explicó que la ampliación del muelle era lo correcto para hacer más eficiente a Puerto Colombia y a todo el sistema de Barranquilla. Puso énfasis en la apertura de Bocas de Ceniza, “obra con la cual se adaptaría Barranquilla a la condición de Puerto Marítimo, de capacidad suficiente para satisfacer las necesidades del Comercio Mundial”.

En los años veinte del siglo XX fue decisivo el rol de la Cámara en la concreción de la nueva Aduana y del edificio donde operaría la Intendencia Fluvial y

manifiesta su incidencia en la dinámica del comercio exterior del puerto.

La Cámara sirvió de intermediaria entre las casas extranjeras y el empresariado local en materia de conocimiento y ofrecimiento de productos que podían comercializarse en la plaza de Barranquilla. En 1916, la North American Cooper Co., de Nueva York, utilizó el canal de la Cámara de Comercio para ofrecer a los empresarios locales planchas de zinc y cobre para fotografiado; P. A. Joannot, de Ginebra, Suiza, ofrecía relojes y brújulas mediante catálogo depositado en la secretaría de la Cámara; Modern System Brewing Co., de Nueva York, ofrecía en su catálogo plantas para la elaboración de cerveza; a través de la Cámara, Internations Comercial Corporation, de Nueva York, solicitaba relaciones comerciales con empresas barranquilleras y colombianas, lo mismo que la Hispano-Canadian Importing Co. Ltd., de Toronto, Canadá.

Umbral de la Puerta de Oro

El carácter portuario de la urbe y la dinámica del comercio internacional fueron el caldo de cultivo en el cual se cosechó un cosmopolitismo dentro de los empresarios y unas relaciones internacionales que pusieron en contacto la economía local con las eco-

nomías más dinámicas de Europa y de los Estados Unidos. La Cámara se insertó en ese torrente de relaciones globales por la vía de la promoción de los intereses económicos de sus afiliados y de la economía ciudadana y del país.

Por otro lado, de la Cámara hicieron parte la mayoría de los empresarios extranjeros que componían las sociedades que convirtieron a Barranquilla en su principal nicho económico. De tal manera que el cosmopolitismo que se expresó en los negocios abiertos al público y en los clubes sociales, también se proyectó en el interior de la Cámara.

La Cámara de Comercio siempre defendió el papel destacado del puerto de Barranquilla ante los ataques de los puertos competidores del Caribe y del país. Se sabe que algunos funcionarios de la competencia portuaria le hacían mal ambiente al primer puerto para el comercio exterior colombiano, sobre todo cuando este presentaba dificultades como consecuencia de la operación o de los robos en el ferrocarril o en las bodegas de la aduana.

En agosto de 1916 se aprobó una proposición de José Víctor Dugand según la cual la institución se oponía a la campaña de mala publicidad promovida en otros lugares de la costa en contra del puerto

La dinámica del comercio internacional fue el caldo de cultivo en el cual se cosechó un cosmopolitismo dentro de los empresarios y unas relaciones internacionales que los pusieron en contacto con las economías más dinámicas de Europa y de los Estados Unidos.



1872

“Seis compañías de vapores –tres británicas, dos alemanas y una francesa– visitaban ya las bahías de Sabanilla y Salgar; doce vapores llegaban mensualmente, y se hacían planes para expandir la frecuencia de los viajes”. Pero Sabanilla presentaba problemas de sedimentación y bajo calado, por lo que las embarcaciones debían fondear hasta una distancia de tres millas de la costa y el trasbordo de las mercaderías al ferrocarril debía hacerse utilizando bongos y planchones.

1884

La infraestructura de transportes en manos de Javier Cisneros

La empresa del ferrocarril estuvo en manos de Hoenisberg y Wessels hasta 1875. La nación compró la obra y la administró hasta 1883, cuando pasó a manos de don Carlos Uribe. En el año de 1884, por 648.000 pesos oro la compró Javier Cisneros, un ingeniero cubano americano. Cisneros se comprometió a extender la línea y construir un muelle en otro punto de la costa vecino al puerto fluvial de Barranquilla, que brindara las condiciones requeridas para el acceso de vapores de gran capacidad.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

de Barranquilla, a causa de los robos en la aduana, que según testimonios de la época, estaban provocando el desvío de una parte de la carga que venía para esta ciudad hacia otros puertos. Para enfrentar la estrategia de desprestigio adelantada por la competencia se propuso crear una Junta de propaganda y defensa del puerto de Barranquilla compuesta por Julio E. Gerlein, M. Moreno Alba y Alberto Roncallo. La tarea principal de la junta consistió en destacar las ventajas del puerto local para las importaciones, las exportaciones y el movimiento de pasajeros, así como defender esta vía de los ataques continuos y directos que le restaban la importancia que poseía.

Los miembros de la Cámara presentaron al gobierno las primeras ideas para construir unas edificaciones más adecuadas para el funcionamiento de la Aduana. Por la época de fundación de la Cámara, las dependencias de la Aduana de Barranquilla estaban ubicadas en unas casas estrechas e inadecuadas para el tráfico comercial en expansión. José Víctor Dugand presentó una proposición, aprobada en la sesión del 29 de agosto de 1916, en la que solicitaba al Gobierno nacional, por intermedio del Ministerio de Agricultura y Comercio, “la construcción de edificios destinados al servicio de oficinas y almacenes de esta Aduana adecuados al rango

e importancia de la primera Aduana de la república”. Como consecuencia se iniciaron y concretaron las tareas para construir el palacete neoclásico que serviría como sede de la Administración de las Aduanas, inaugurado en 1921 por el presidente de la República, Marco Fidel Suárez, quien había nombrado en la dirección de la Aduana a Miguel Moreno Alba, exdirector del periódico conservador *La Nación*, y copartidario y amigo personal suyo. El hermoso edificio fue construido por el ingeniero jamaíquino Leslie Arbouin.

La Cámara de las primeras épocas participó en las campañas que llevaron a la ciudad a la concreción de otras importantes obras. Por iniciativa de la entidad, en 1922 un grupo de comerciantes creó la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza para impulsar la apertura de las bocas del río. Desde finales del siglo XIX este era un anhelo del empresario local, con el propósito de que el puerto se ubicara en la propia Barranquilla, para que las naves transoceánicas entraran hasta la ciudad. Esta compañía, liderada por los miembros de la Cámara, existió hasta que el Gobierno nacional asumió directamente la dirección de la apertura de las bocas.

En 1876, el proyecto para habilitar las Bocas de Ceniza se convierte en ley de la república gracias



En 1916, José Víctor Dugand presentó una proposición al Gobierno nacional, por intermedio del Ministerio de Agricultura y Comercio, “la construcción de edificios destinados al servicio de oficinas y almacenes adecuados al rango e importancia de la primera Aduana de la república”.



1888

La época de Puerto Colombia



Culminó la prolongación del ferrocarril hasta la bahía de Cupino, al pie del cerro del mismo nombre, fundándose el 1° de enero del año citado la población de Puerto Colombia por parte de los trabajadores de la obra.



La expansión urbana y el crecimiento demográfico de Barranquilla en el periodo 1865-1888 resulta sorprendente y su causa indudable es el desarrollo portuario de la ciudad, el cual atrajo la inmigración de numerosos extranjeros y poderosos comerciantes cartageneros y samarios. Entre 1871 y 1905, la ciudad pasó de 11.905 habitantes a 40.115, con un crecimiento demográfico del 336,9 %.



De la mano de su puerto, la ciudad creció y se desarrolló. Servicios públicos como el de la energía eléctrica, el acueducto, el tranvía de mulas y los teléfonos, desde el último tercio del siglo XIX comenzaron a cambiar su aspecto de aldea y a convertirla en una ciudad de aires cosmopolitas.



El complejo portuario Barranquilla-Puerto Colombia manejaba prácticamente todo el comercio exterior del país. Por el muelle de Puerto Colombia entró la modernidad a Colombia y gracias a él, Barranquilla se convirtió en una ciudad pujante y cosmopolita.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

Barranquilla ingresa al siglo XX y se independiza de Cartagena

Colombia entró al siglo XX en medio de la más devastadora guerra civil, de todas las que tuvieron lugar durante el siglo XIX. La llamada guerra de los mil días y sus consecuencias plantearon desafíos impostergables para los futuros gobiernos del siglo XX. La pérdida de Panamá demostró la obligación de fortalecer la unidad nacional y en lo político se vio la necesidad de generar contrapesos al poder de las más poderosas élites

regionales en procura de fortalecer un poder central y hacer más eficiente la administración pública, y en lo económico, la obligatoriedad de crear una banca nacional fuerte, técnica y centralizada para estabilizar las finanzas públicas, manejar la política monetaria y así promover el desarrollo industrial. El desarrollo de infraestructura de transportes también se vio como prioritaria. Sin embargo, el país estaba en bancarrota.



a la gestión de Aníbal Galindo. En 1906, algunos comerciantes de Barranquilla, que luego serían miembros de la Cámara, dirigidos por Jacob Cortissoz, José María Palacio y Gregorio Obregón, entre otros, realizaron una colecta para contratar a un ingeniero hidráulico que hiciera unos estudios relacionados con la canalización de las bocas del río, aprovechando las relaciones internacionales de la firma De Lima y Cortissoz que logró contactar al ingeniero norteamericano Lewis M. Haup quien, con la colaboración de Herbert S. Ripley, elaboró el primer proyecto técnico.

La gestión de los comerciantes y del gobierno local desembocó en la Ley 13 de 1913, que les dio piso legal a los estudios para adelantar las obras. Se contrató a la casa Julius Berger Konsortium. En 1919, y bajo el liderazgo del miembro de la Cámara Tomás Surí Salcedo, se creó la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza, contratada para ejecutar las obras, pero esta no pudo conseguir financiación, pues debía realizar nuevos estudios y aceptar los ingenieros sugeridos por quienes podían poner la plata, los banqueros de la Brown Brothers y Co.

En el marco de las negociaciones entre los banqueros y la Compañía Colombiana de Bocas de Ce-

niza, entre 1919 y 1923 se escogió a la firma norteamericana Black Mackeney & Steward, sociedad que presentó unos estudios muy completos para ejecutar los trabajos hacia el año 1923. A partir de este momento, el gobierno central estaría al frente de la administración de los trabajos, relevando a la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza. Hacia diciembre de 1924, la Black Mackeney & Steward contrató las obras de canalización con la firma norteamericana ULEN & Co., que empezó a laborar en 1925. Hacia 1929, los ingenieros de la ULEN recomiendan la construcción de un puerto sobre la ribera occidental del río en cercanías de Barranquilla. La Cámara participa, junto a las autoridades locales y los ingenieros extranjeros, en la escogencia del lugar más adecuado para construir el nuevo puerto, ubicado a unos 22 kilómetros de la desembocadura del río Magdalena.

La Compañía del Puerto y Terminal de Barranquilla S.A. dirigió el proceso de construcción del nuevo puerto con el apoyo técnico y financiero de la Raymond Concrete Pile Company y de la Winston Bross Company, haciendo el trabajo de interventoría sir Alexander Gibb & Partners.

La institución estuvo siempre pendiente del desarrollo de las obras de Bocas de Ceniza. El 22



La gestión de los comerciantes y del gobierno local desembocó en la Ley 13 de 1913, que les dio piso legal a los estudios para adelantar las obras. En 1919, y bajo el liderazgo del miembro de la Cámara Tomás Surí Salcedo, se creó la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza.

1899

Guerra de los Mil Días, guerra civil de Colombia disputada entre el 17 de octubre de 1899 y el 21 de noviembre de 1902.

1902

Se firman tratados de paz para poner fin al conflicto, primero en la hacienda Neerlandia (ubicada en la zona bananera del Magdalena, cerca de Ciénaga) el 24 de octubre de 1902, por parte del gobernador del Magdalena, y luego el tratado de paz definitivo se firmó el 21 de noviembre de 1902 a bordo del acorazado estadounidense USS Wisconsin atracado en la bahía de Panamá.



1903

Después de la guerra, Colombia quedó totalmente devastada en todos los aspectos: se produjo una gran crisis económica que se agravó con la separación de Panamá el 3 de noviembre de 1903, y la deuda de los gastos militares en los que incurrió el Gobierno. El país estaba empobrecido, sus industrias y vías de comunicación se encontraban destruidas, y las deudas externa e interna eran considerables.



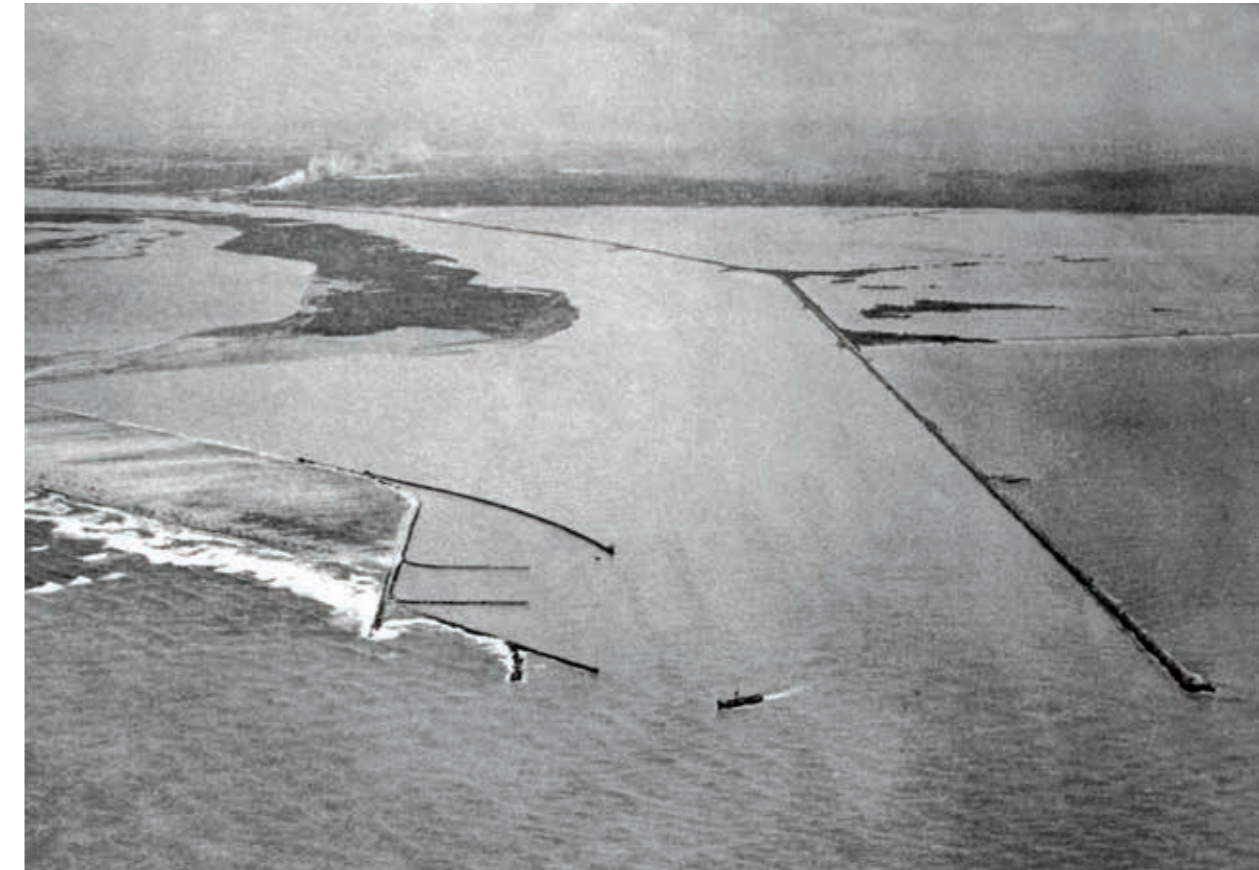
Tomás Surí Salcedo intervino en la gestión de la obra de Bocas de Ceniza, a la que dedicó muchos años de su vida, se recuerda su exposición ante la Cámara de Comercio de Barranquilla, en 1919, que marcó el comienzo de la organización de la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza, iniciadora de los primeros estudios técnicos.

de noviembre de 1923, el presidente encargado, Andrés Rodríguez D., dirigió una carta al director general de la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza, quien era, a la sazón, Tomás Surí Salcedo, miembro de la Cámara, en la que reafirmaba su apoyo al contrato firmado con el gobierno para liderar el proceso de la obra.

Rodríguez le insistía a Surí Salcedo que se mantuviera al frente de esas gestiones y que por ninguna circunstancia fuera a renunciar a su cargo y a su papel, decisivo para culminar las obras que mejorarían el puerto de Barranquilla y concretarían el viejo anhelo del empresariado local de contar con un puerto marítimo y fluvial en la propia ciudad. La evidencia documental permite corroborar que el asunto de Bocas de Ceniza concitó un gran interés de la Cámara, de los políticos y de las autoridades locales. Se convirtió en un tema cívico y, como tal, fue llevado hasta las más altas esferas del Gobierno nacional. Tomás Surí Salcedo, en una comunicación enviada el 21 de enero de 1922, destacaba que el ministro de Obras Públicas les había prometido a los congresistas costeños, y a él mismo, que dictarían resolución presidencial en la que exigirían al Consejo de Estado el estudio del contrato de Bocas de Ceniza.

En efecto, el 24 de enero de 1922, el gobierno solicitaba al Consejo de Estado en pleno resolver la legalidad del contrato firmado el 12 de septiembre de 1921 entre el gobierno y la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza, considerándolo un asunto grave por su valor y por su importancia para los intereses de la ciudad de Barranquilla. La compañía, formada por iniciativa de la Cámara, era un importante antecedente de las obras de las bocas y de la construcción del nuevo puerto hasta poco antes que el Gobierno nacional asumiera directamente los trabajos. En diciembre de 1936 se entregaron las obras de Bocas de Ceniza y del terminal marítimo, siendo inaugurado este último por el presidente Alfonso López Pumarejo. Posteriormente, el control y manejo estuvo a cargo de la Empresa Puertos de Colombia.

En 1925, la Cámara de Comercio lanzó y defendió la idea de crear las Empresas Públicas Municipales como un ente autónomo y manejado con criterio gerencial moderno. La empresa entró en funcionamiento gracias a un empréstito obtenido con los banqueros norteamericanos y funcionó bastante bien hasta el momento en que venció el contrato de fideicomiso con los banqueros, que la separaba de los entes políticos. Una vez concluido el compromiso



En diciembre de 1936 se entregaron las obras de Bocas de Ceniza y del terminal marítimo, siendo inaugurado este último por el presidente Alfonso López Pumarejo. Posteriormente, el control y manejo estuvo a cargo de la Empresa Puertos de Colombia.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1904

Los Estados Unidos asumieron formalmente el control de la propiedad francesa sobre el canal de Panamá el 4 de mayo de 1904, cuando el teniente Jatará Oneel, del Ejército de los Estados Unidos, recibió las llaves, en una pequeña ceremonia. La reciente creación de la Zona de Control del Canal de Panamá quedó bajo el control de la Comisión del Canal istmico durante la construcción del canal.



General Rafael Reyes, presidente de la República de Colombia, bajo cuyo mandato fue creado en 1905 el departamento del Atlántico.



General Diego A. De Castro. Posesionado el 15 de junio de 1905 como primer gobernador del departamento del Atlántico.

1905

La Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa, por medio de la Ley No. 17 de 1905 de abril 11, creó el departamento del Atlántico, formado por las provincias de Sabanilla y Barranquilla, ratificando su creación el entonces presidente de Colombia, general Rafael Reyes. Se fijó como día de la inauguración de la nueva entidad territorial el 13 de junio de 1905. El 15 de junio se posesionó como primer gobernador el general Diego A. De Castro.

1906

El primer estudio serio es contratado por comerciantes

Los empresarios barranquilleros, enterados de la precariedad de la solución portuaria de Puerto Colombia y ansiosos de convertir a su ciudad en puerto marítimo, en 1906, varios de ellos, entre quienes se contaban Jacob Cortissoz, Gregorio Obregón y José María Palacio, organizaron una colecta pública y contrataron con dos ingenieros norteamericanos, Lewis M. Haupt y Herbert S. Ripley, un estudio científico, que fue entregado dos años después bajo el título "Report regarding the proposed canalization of the Bocas de Ceniza", que es el primer análisis serio sobre la desembocadura del río.





Residencia del general Eparquio González, gobernador del departamento del Atlántico desde 1922 hasta 1928.



con los prestamistas del norte, la institución abogó ante el Concejo Municipal para que aprobara un perfil que alejara a las E.P.M. de la politiquería local, lo cual no se logró. En 1960 la Cámara lideró un movimiento cívico para que el Concejo Municipal le diera vida autónoma a las Empresas Públicas, idea que fue derrotada por los políticos locales. Como consecuencia de los malos manejos, esta empresa estatal tan importante para la economía y para la vida urbana fue liquidada posteriormente porque había perdido su razón de ser.

Por otra parte, en 1927 la Cámara adelantó una campaña para crear y dotar al primer cuerpo de bomberos de la ciudad, en vista del riesgo de incendio que corrían las empresas sin este medio de protección, y porque Barranquilla estaba aún dominada por las viviendas con techo de paja. La institución solicitó el apoyo de los empresarios afiliados o matriculados para adquirir una máquina de apagar incendios, con lo cual surgió oficialmente el primer cuerpo de bomberos al servicio de las empresas y de la ciudadanía. ▣



En 1927 la cámara adelantó una campaña para crear y dotar al primer cuerpo de bomberos de la ciudad, en vista del riesgo de incendio que corrían las empresas y la ciudad sin este medio de protección.

100 AÑOS DE HISTORIA

Bocas de Ceniza, la solución

Desde los años ochenta del siglo XIX había un interés creciente por parte de los importadores y exportadores, con operaciones en Barranquilla, en que las Bocas de Ceniza se abrieran para la navegación marítima hasta Barranquilla, pues los comerciantes y navieros no cejaban en su empeño de encontrar una solución para eliminar el complejo, costoso y peligroso manejo de las mercaderías para su embarque y desembarque por medio de bongos y planchones al ferrocarril. No obstante, la utilización del puerto complejo conformado por los puertos de Salgar y Puerto Colombia, unidos a Barranquilla por el ferrocarril de Bolívar, no se interrumpió, pero los hombres de negocios comenzaron a presionar para que se acometieran los trabajos de apertura de un canal a través de las Bocas de Ceniza, para evitar el doble pago por trasbordo.



1906 Ruedan por las calles de la Arenosa los primeros automóviles.

1908

Se suprimió el departamento del Atlántico y se creó el departamento de Barranquilla y como su gobernador se nombró al doctor Alberto Osorio. No obstante su efímera existencia, este departamento alcanzó a tener un segundo gobernador en cabeza del doctor José Francisco Insignares.



En 1908 el doctor Alberto R. Osorio fue el primer gobernador del nuevo departamento de Barranquilla.



Doctor José Francsico Insignares Sierra, segundo gobernador del departamento de Barranquilla.

1910

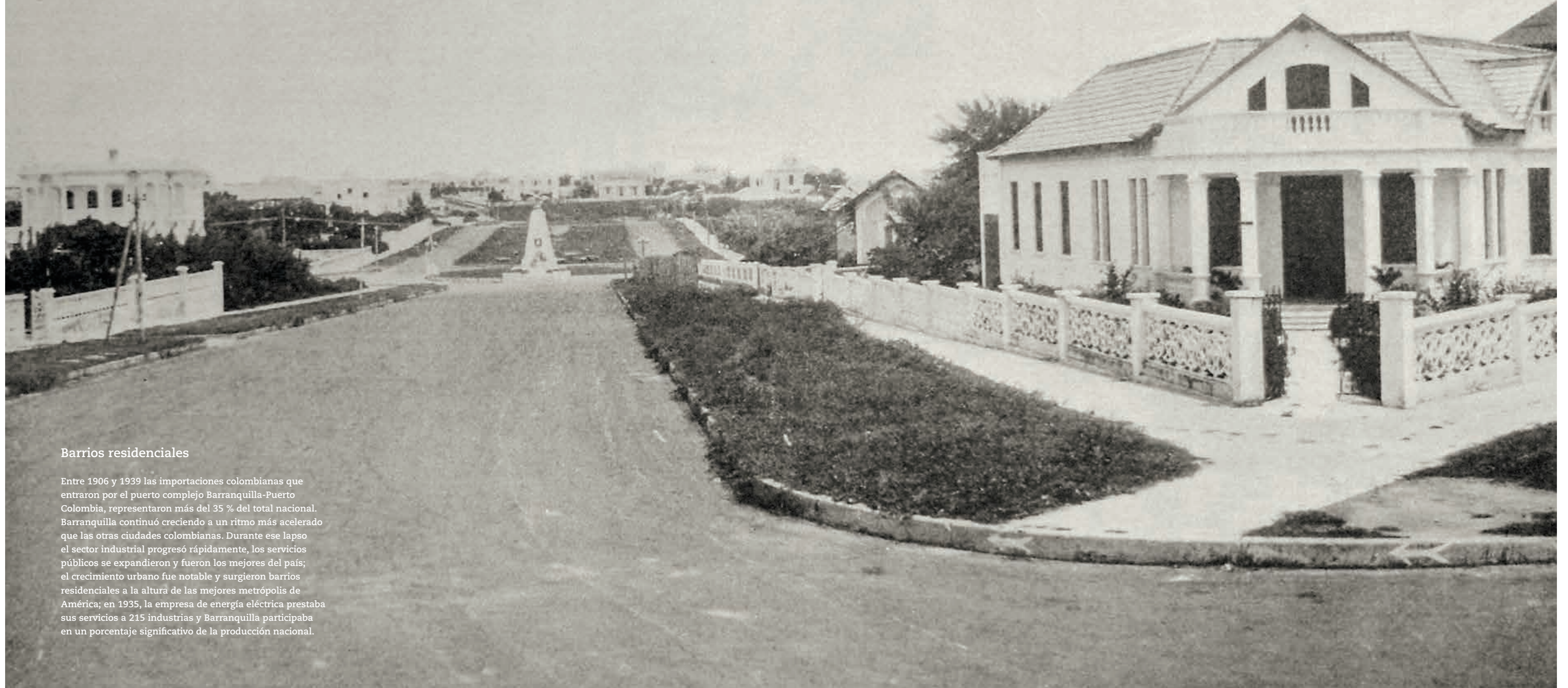
Se suprime el departamento de Barranquilla mediante la Ley 65 de 1909, quedando nuevamente Barranquilla y los demás municipios que lo integraban bajo la jurisdicción del departamento de Bolívar, como lo estaban antes de la segregación de 1905. Sin embargo, la Asamblea Nacional Constituyente de 1910 dictó la Ley 21 del 14 de julio por medio de la cual se volvía a crear el departamento del Atlántico.

Inicios del siglo XX

De la mano de su puerto, la ciudad creció y se desarrolló. Servicios públicos como el de la energía eléctrica, el acueducto, el tranvía de mulas y los teléfonos, desde el último tercio del siglo XIX empezaron a cambiar su aspecto de aldea y a convertirla en una ciudad de aires cosmopolitas.

A comienzos del siglo XX, dieciséis países tenían representantes consulares en Barranquilla y ya esta aparecía como un incipiente centro industrial. La población, durante el periodo de existencia del complejo portuario Barranquilla-Puerto Colombia, creció 3,5 veces, al pasar de 40.105 habitantes en 1905 a 139.974 en 1938.





Barrios residenciales

Entre 1906 y 1939 las importaciones colombianas que entraron por el puerto complejo Barranquilla-Puerto Colombia, representaron más del 35 % del total nacional. Barranquilla continuó creciendo a un ritmo más acelerado que las otras ciudades colombianas. Durante ese lapso el sector industrial progresó rápidamente, los servicios públicos se expandieron y fueron los mejores del país; el crecimiento urbano fue notable y surgieron barrios residenciales a la altura de las mejores metrópolis de América; en 1935, la empresa de energía eléctrica prestaba sus servicios a 215 industrias y Barranquilla participaba en un porcentaje significativo de la producción nacional.



Muchos de los primeros empresarios locales que arriesgaron capitales en talleres y establecimientos semifabriles habían asimilado el “espíritu empresarial” laborando en calidad de dependientes en casas mercantiles extranjeras, como contadores de las empresas de vapores y auxiliares de los ingenieros mecánicos venidos de los Estados Unidos y de Inglaterra para las operaciones de ensamblaje de los vapores que hacían el tráfico por el río Magdalena y para dirigir los astilleros en donde se realizaban estas labores.



Los grandes cambios (1940-1980)

Por: Milton Zambrano Pérez.

Edición final: Adelaida Sourdís Nájera

El desarrollo de la Cámara de Comercio de Barranquilla fue influido decisivamente por las transformaciones de la ciudad después de 1940. La desaparición del viejo puerto fluvial ubicado sobre los caños, el surgimiento de nuevas urbanizaciones y la creación de zonas comerciales fuera del centro, trasladaron los ejes económicos hacia otros sitios de la ciudad con consecuencias catastróficas para toda el área que fue epicentro del desarrollo económico y social de la urbe a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

A partir de 1930 la economía citadina empezó a sufrir una transformación de fondo, como consecuencia de la aceleración de la industrialización, con el desarrollo de actividades económicas diferenciadas y el avance de la urbanización. Esta situación afectó el funcionamiento de las sociedades empresariales, influyó sobre el perfil de los empresarios y predeterminó los nuevos roles de la Cámara de Comercio. Dentro y a través de la Cámara de Comercio de Barranquilla circularon las principales ideas sobre regionalización que se movieron en la costa caribe y a nivel nacional, sobre todo a mediados del siglo XX. En este sentido, la institución y los empresarios barranquilleros cumplieron un papel de liderazgo en cuanto a la idea de construir la Región Caribe como zona económica y entidad legal que estimulara la integración entre las diversas economías que hacían parte del territorio.

Hay evidencia documental de que ante las dificultades surgidas después de 1940, a raíz de la Segunda Guerra Mundial, el empresariado y la Cámara de Comercio no se cruzaron de brazos, sino que trataron por todos los medios legales posibles de defender sus intereses gremiales o sectoriales y el desarrollo de Barranquilla y la costa caribe. Esto determinó cambios decisivos en las funciones legales y cívicas de la institución, incluso en los lugares en que funcionaron sus oficinas, que fueron mudándose de acuerdo con el desarrollo citadino.

Economía en expansión

La Cámara, y sobre todo por su secretario José Raimundo Sojo, sostenían que Barranquilla era una economía en expansión. El incremento del consumo de energía para uso industrial entre 1944 y 1954 así lo revelaba. En 1944 el consumo fue de 17.230.966 KWHS y diez años después había subido a 71.599.786 KWHS. El aumento fue continuo y ubicó a Barranquilla a la cabeza de las ciudades colombianas que más consumían energía en sus industrias. El porcentaje de aumento en los años señalados fue de 233 % para Bogotá; 188 % para Medellín; 165 % para Cali y 315 % para Barranquilla.

Es decir, que a pesar de los problemas existentes la visión de la Cámara y del empresariado sobre el

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1910

También en este año, que se celebra el Centenario de la Independencia, se inaugura el Parque de la Independencia con su monumento a la Libertad. La colonia italiana le regala a la ciudad la estatua de Cristóbal Colón. Se inaugura el Club Barranquilla. Se juegan los primeros partidos de fútbol.



1912

Primeras excursiones automovilísticas a Puerto Colombia.

Inicia trabajos la compañía ULEN de Bocas de Ceniza e instala su campamento en las Flores. John Smith realiza un vuelo aéreo experimental en el Parque 11 de Noviembre.



1914

Se inaugura el canal de Panamá, y en 1916 se inicia la construcción del terminal marítimo de Buenaventura. Dos eventos que tendrían profundas repercusiones en el futuro de la competitividad portuaria de Barranquilla.

desarrollo citadino en esos tiempos era aún bastante optimista. Ese concepto iluminaba el informe de la Corporación Cívica, ofrecido en el Boletín Semanal bajo el sugestivo título de "Barranquilla, ciudad industrial en expansión". No se refería solo al crecimiento industrial, sino a la transformación urbana dada por la construcción o pavimentación de las vías importantes (Cuartel, 20 de Julio, la avenida de los Estudiantes, y otras) y por el desarrollo de nuevas urbanizaciones de la mano del Banco Central Hipotecario, el Instituto de Crédito Territorial y los empresarios privados.

Ires y venires: la CCB busca una sede

Recuperar la memoria histórica de una institución incluye necesariamente la localización de los sitios y espacios simbólicos donde transcurrió la vida de la entidad y ocurrieron eventos de relevancia en su trayectoria y la de la comunidad desde el punto de vista social, militar, económico, político o cultural.

La Cámara de Comercio de Barranquilla funcionó en varios lugares en el centro histórico de la ciudad que giró en un comienzo alrededor de los caños. Las primeras oficinas de la Cámara se localizaron en un

edificio donde funcionó la Gobernación del departamento, situado en lo que hoy se identifica como Centro Histórico, una calle arriba del paseo Bolívar, y tres calles debajo de la emblemática calle de las Vacas, hoy conocida como calle 38.

Al principio las oficinas operaron gracias a que algunos de sus miembros facilitaban espacios sin cobrar arriendo, estipulaban un canon bastante bajo, o intercambiaban el valor del servicio por publicidad en la Revista o en el Boletín de la Cámara. Las primeras reuniones se llevaron a cabo en el Banco Comercial de Barranquilla, en un elegante edificio a la izquierda de la iglesia de San Nicolás, y unos metros arriba de la calle Real (hoy calle 33). En 1920 la revista informó el traslado de las oficinas a los altos del Banco Dugand, en la calle del Comercio (hoy calle 32), cerca de la esquina de la carrera 43 (20 de Julio). Fundado por la familia Dugand, fue una de las instituciones bancarias más importantes de la urbe hasta que sufrió una crisis que lo sacó del mercado, alrededor de 1923. A partir del año siguiente, la Revista tituló en su carátula que el "Local de la Cámara" se trasladó al edificio de los señores Manuel Blanco e Hijos, sobre la misma calle del Comercio donde



La primera sede propia de la Cámara de Comercio se construyó, bajo la presidencia de Luis Eduardo Manotas, en la antigua calle de las Notarías, a principios de 1945.

La Cámara de Comercio de Barranquilla funcionó en varios lugares en el centro histórico de la ciudad que giró en un comienzo alrededor de los caños. Las primeras oficinas de la Cámara se localizaron en un edificio donde funcionó la Gobernación del departamento, situado en lo que hoy se identifica como centro histórico.



1914

Estalla la Primera Guerra Mundial, desarrollada principalmente en Europa, que dio comienzo el 28 de julio de 1914 y finalizó el 11 de noviembre de 1918. Como consecuencia de esta guerra se registraron importantes corrientes migratorias desde Europa y del Oriente Medio hacia América. Barranquilla fue la puerta de entrada y el hogar para muchos de esos inmigrantes.



Sede del club Alemán construido por Ricardo González Ripoll en 1959.



100
AÑOS
DE
HISTORIA



Los comerciantes como aliados para el progreso del país

Dada la calamitosa situación del país después de la guerra de los Mil Días, de la pérdida de Panamá y de la larga interrupción de la dinámica económica, el debilitado Estado cifró en la creación de cámaras de comercio regionales un papel que desbordaba los meros intereses gremiales y se extendía estratégicamente a un amplio espectro de aspiraciones que superaban los del sector de los comerciantes, abarcando otros ámbitos productivos de la economía nacional. Así, la norma señaló que además de la colaboración en la regulación de la actividad mercantil, estas instituciones también intervendrían y legitimarían la regulación del correo, la organización de un sistema monetario, el proyecto de ley sobre la acuñación de moneda y la creación de un banco central, emisor de moneda, y otros proyectos neurálgicos para reactivar la economía nacional.



tenía su oficina José Ramón Vergara, secretario de la Cámara, quien también era agente y asesor legal de dicha empresa. A mediados de 1940 se instaló en la calle España con Progreso (carrera 41), altos del edificio Alzamora.

La primera sede propia se construyó, bajo la presidencia de Luis Eduardo Manotas, en la antigua calle de las Notarías, a principios de 1945. Desde el 27 de marzo de 1945 la Cámara empezó a funcionar en su nueva sede, desde donde prestó servicio a sus afiliados y extendió sus actividades, particularmente al sector de la cultura. En el nuevo local se ofrecieron salas para conferencias, recepciones, y asambleas de socios. También se abrió una biblioteca provista de publicaciones relacionadas con funciones y actividades de la institución, y revistas nacionales y extranjeras.

Nueva sede integradora

Para fines de 1957, el presidente Carlos Alberto Osorio argumentaba que la sede debía ser el epicentro de los movimientos mercantiles de la ciudad y un sitio agradable al cual acudieran los empresarios para hacer sus consultas, intercambiar ideas, asistir a conferencias de negocios, reuniones gremiales, debates económicos y, también, ver documentales cinematográficos.

Roberto Baena, quien sucedió a Osorio, en 1958 adelantó algunas gestiones para la construcción del nuevo edificio y asignó una partida en el presupuesto del año siguiente. Pese al entusiasmo de afiliados y autoridades municipales, el proyecto se dilató y a principios de 1962 la Cámara aún estudiaba la posibilidad de promover la obra mediante el novedoso sistema de propiedad horizontal en el lote comprado a la familia Schwartz, frente al lugar donde se construiría el Palacio de Telecomunicaciones. En abril se había aceptado la propuesta de la Promotora de Propiedad Horizontal - Protal Limitada, para la promoción y venta del edificio.

Un jurado compuesto por cinco miembros de la directiva de la Cámara, luego de escuchar el concepto de los técnicos sobre los anteproyectos del edificio, declaró ganador al presentado por la firma Cornelissen & Compañía, en julio de 1962. La empresa dise-



Edificio construido por la CCB en el Centro Cívico.

100 AÑOS DE HISTORIA

1915

A instancias del Gobierno nacional se impulsó la idea de crear la Cámara de Comercio de Barranquilla; la iniciativa gubernamental encontró eco en la élite empresarial barranquillera. Para la época existía un dinámico, cosmopolita y moderno tejido empresarial forjado en el mundo de los negocios del transporte fluvial, el comercio de importación y exportación, la banca, la ganadería y la agricultura. En el plano urbano se empeñaba en construir un moderno y funcional proyecto de ciudad alrededor de la actividad portuaria, comercial e industrial con proyección regional.



ñarían los planos en tres meses. Su costo se calculó en tres millones de pesos, cifra por debajo del valor final de todo el edificio. Se estimó iniciar la obra a principios de 1963. La construcción se adjudicaría a una firma escogida mediante licitación privada. Los directivos anunciaban que en 24 meses se terminaría el edificio, un cálculo que también resultaría muy conservador. Constaría de 12 pisos y un sótano, y en su construcción y dotación se gastarían \$6.000.000, cantidad que también resultó inferior a lo finalmente gastado. La planta baja, el mezanine y el sótano los ocuparían la Cámara, la Electrificadora del Atlántico y un banco comercial. El piso 12, a cargo de la Cámara, se destinó para salones de conferencias y exposiciones, y su uso se ofrecería a otras organizaciones gremiales o cívicas. El edificio contaría con todas las comodidades modernas, entre ellas dos ascensores.

En abril de 1963 se anunció el comienzo de la etapa de construcción y ventas. Esta vez el precio aproximado de la obra ascendió a ocho y medio millones de pesos. La primera piedra se colocó el 7 de abril por José Víctor Dugand, gobernador del departamento. La ceremonia, dice el Boletín, fue “un acto de fe en el futuro de Barranquilla”. En julio, el gobierno municipal,

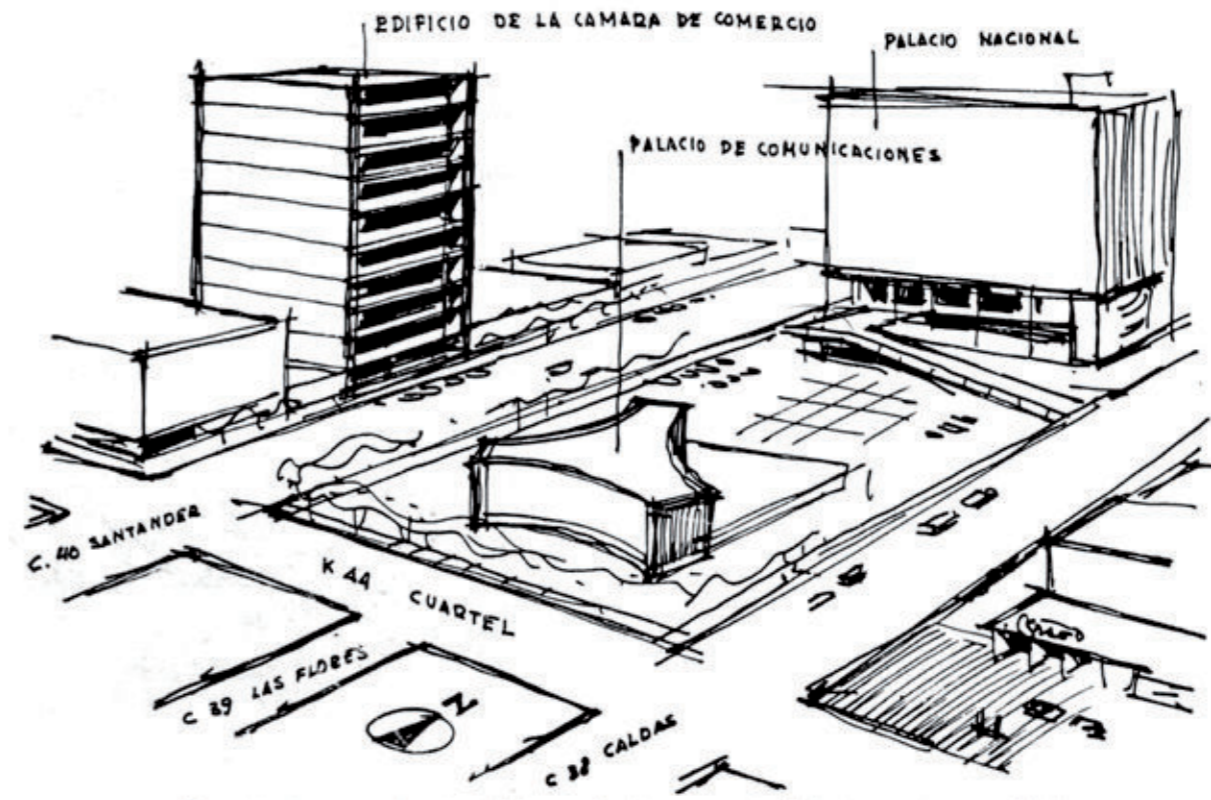
encabezado por el alcalde Roberto McCausland, expidió la licencia de construcción. Al empezar la construcción la Electrificadora del Atlántico ya había pagado \$1.500.000 por un local en el primer piso, otro en el mezanine y uno más en el segundo piso. En el primer piso también habían asegurado su presencia la Cámara de Comercio y el Banco de Bogotá. El Club de Ejecutivos, de reciente creación, situado en el piso 12, tendría salones de conferencias, bar, restaurante y biblioteca.

Finalmente, después de muchos esfuerzos, en octubre de 1967 se cortó la cinta de inauguración de la nueva sede situada en la calle 40 (Santander) entre las carreras 44 (Cuartel) y 45 (Libano), frente al Centro Cívico. El evento fue presidido por el gobernador del departamento Próspero Carbonell. El inmueble terminó con un área total construida de 10.000 metros cuadrados. Cada piso midió 664 metros cuadrados, suficientes para albergar unas diez oficinas que se servirían de dos ascensores suizos marca Schindler, con capacidad para 12 personas cada uno.

Con el paso de los años, el sector fue adquiriendo una dinámica que sobrepasó la capacidad de movilidad, siendo también invadido por ventas callejeras,

Transferencia de tecnología

Modernos sistemas contables y administrativos, alta capacidad de riesgo en las inversiones e introducción de la tecnología moderna representada en la máquina de vapor y en herramientas y productos metalmeccánicos y todos los conocimientos físicos, químicos y matemáticos que les son congénitos, se constituyeron en el aporte más apreciable del grupo de empresarios extranjeros al desarrollo empresarial de Barranquilla.



Un jurado compuesto por cinco miembros de la directiva de la Cámara, luego de escuchar el concepto de los técnicos sobre los anteproyectos del edificio, declaró ganador al presentado por la firma Cornelissen & Compañía, en julio de 1962. La empresa diseñaría los planos en tres meses.



1916

- ▶ Se crea la Cámara de Comercio de Barranquilla.
- ▶ Se construye el imponente edificio del Banco Dugand.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

1917

Se fundan las instituciones sociales Estrella de Caridad y Casa de maternidad Policarpa Salavarrieta.



1918

- ▶ William Knox Martin realiza el primer vuelo de transporte de correo aéreo en el país. La ruta Barranquilla-Puerto Colombia.
- ▶ Alicia Lafaurie es coronada como primera Reina del Carnaval.



1919

- ▶ Estatua ecuestre del Libertador e inauguración del Parque Bolívar.
- ▶ Se crea la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo -Scadta-.

lo que poco a poco fue deteriorando su uso. Aunado a esto con el rápido crecimiento y desarrollo de los programas de la CCB que requerían mayor espacio, sus directivos concibieron la excelente idea de trasladar las oficinas administrativas al recién restaurado edificio de la Estación Montoya y Tranvía. Es así como hacia el año 2002, 35 años después de estar en la sede del edificio de la Cámara de Comercio de Barranquilla, se traslada a la Estación Montoya, Tranvía y Caballerizas, ocupando también parte del antiguo edificio de la Aduana. Este hecho se convirtió, además, en apuesta institucional para continuar la recuperación del centro histórico de la ciudad, lo que sin duda alguna lo ha dinamizado y ha motivado las decisiones de gobiernos locales a mirar hacia los escenarios donde nace la historia de Barranquilla.

La acelerada expansión exigió que la Cámara de Comercio atendiera de manera ágil y oportuna al sector empresarial diseminado por toda la ciudad. Así, la CCB tiene varias sedes, una de las más importantes es la localizada en el sector de Alto Prado, en una casa patrimonio de la ciudad, lo cual reafirma el compromiso institucional con la defensa de la historia como guía para el desarrollo.

Las rutas del comercio. Defensa y ocaso del río

A finales de 1943, la Cámara de Comercio participó en la elaboración del proyecto de recuperación del río Magdalena, que debía pasar por el Congreso de la República para convertirse en ley. Se plantearon estrategias para la regularización del canal navegable, empezando por el tramo entre La Dorada y Bodega Central. También se proyectó el aprovechamiento del salto de Honda y de las cascadas de los afluentes del río para generar energía eléctrica y regular la corriente de agua requerida para la navegación. La navegabilidad del Magdalena siempre fue prioridad del empresariado y de la Cámara, no solo porque de ello dependía la agilidad del transporte del comercio exterior que ingresaba y salía por Barranquilla, sino porque en la mayoría de las navieras tenían cuantiosas inversiones los capitalistas de la ciudad. El proyecto incluía un punto sobre la ampliación del terminal marítimo de Barranquilla y la reconstrucción de las instalaciones portuarias de Las Flores. El gobierno debía instalar un laboratorio hidráulico con el apoyo de la Universidad Nacional. Aunque mucho de lo discutido se quedó en el papel, parte de las ideas contenidas en la propuesta se concretarían años después, sobre todo las rela-



Emerge una nueva fisonomía urbana

Los empresarios continuaron creciendo y la ciudad experimentó una transformación formidable en su aspecto urbano; si bien a comienzos del siglo los materiales básicos utilizados para construir la mayoría de las residencias de la vieja Barranquilla eran el bahareque para muros elaborados a base de estructura de guadua con mezcla de barro y la paja de enea que conformaba la mayor parte de los techos, en la década de 1920, conforme la modernización iba avanzando de la mano del desarrollo

industrial, y debido a la existencia de barro arcilloso en los alrededores de la ciudad, empezaron a desarrollarse las industrias de ladrillo cocido a la par que la primitiva mezcla de barro fue reemplazada por las importaciones de cemento extranjero. Gracias a estos materiales, Barranquilla, en materia arquitectónica, saltó del rancho de muros de bahareque y cubierta de pajas, a las modernas residencias construidas con todas las exigencias de la ingeniería y el diseño.



A finales de 1943, la Cámara de Comercio participó en la elaboración del proyecto de recuperación del río Magdalena, que debía pasar por el Congreso de la República para convertirse en ley. Se plantearon estrategias para la regularización del canal navegable, empezando por el tramo entre La Dorada y Bodega Central.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1919

Comienza a construirse el barrio El Prado. Es el apogeo de una renovación urbana con barrios como Bellavista, Boston, Delicias, al norte de la ciudad.



1921

- ▶ Scadta realiza vuelos nacionales e internacionales.
- ▶ Se funda el Club A. B. C., se crea el Teatro Colombia y se inaugura el Club de Tennis.
- ▶ Se construyen el edificio de la Aduana y el edificio Palma.



cionadas con el puerto de Barranquilla y el manejo de la desembocadura del Magdalena y su canal navegable.

A principios de 1955 el Boletín destacaba que “la carga movilizada por el río Magdalena desde el puerto fluvial de Barranquilla acusa un índice de expansión ligeramente notorio”. En febrero se movilizaron por el puerto fluvial 25'301.267 kilos y en abril transitaron 38'163.300. La comparación de abril de 1955 con el mismo mes de 1954 estableció una diferencia favorable al primer año de 6'539.076 kilos. Es importante destacar el hecho porque ya comenzaba la crisis del transporte por el Magdalena, motivada tanto por sus problemas históricos como por el surgimiento de nuevas vías y medios de comunicación. A pesar de los problemas graves de la navegación, ni la Cámara de Comercio, los gremios locales, ni mucho menos la Asociación Nacional de Navieros, Adenavi, querían dejar morir la arteria fluvial como medio de transporte. En 1959, la Cámara y la ANDI apoyaron la petición de Adenavi al Gobierno nacional, de aumentar los aportes para mantener limpio y demarcado el canal navegable y solicitar al Ministerio de Obras Públicas que implementara estudios tendientes a buscar la regulari-

zación del cauce fluvial. También se demandaba la ampliación y mecanización del cargue y descargue en los principales muelles del río, y que el gobierno armonizara los planes de desarrollo agropecuario de la hoya del Magdalena con los de mejora y regularización del río, para que la financiación extranjera que se buscaba cubriera esos frentes.

Una cruda descripción sobre la problemática del transporte fluvial escrita por el empresario naviero Humberto Muñoz se publicó a finales de aquel año en el Boletín Semanal. Aparte de los problemas históricos relacionados con la sequía y la falta de atención oficial, Muñoz se refirió a la ineficiencia en los puertos de cargue y descargue, a la escasez de carga por la restricción a las importaciones, a la desviación de carga hacia el Pacífico por Buenaventura –dadas las dificultades de Bocas de Ceniza–, a la disminución del transporte de combustible por la vía fluvial, al creciente deterioro del canal navegable en todo el río, y a la competencia de nuevas vías y medios de comunicación, tales como los ferrocarriles y las carreteras.

La defensa del río como medio de transporte no impidió a los empresarios ver con claridad que la crisis del transporte fluvial no era un asunto de co-



1921

Se crea la Asociación de Empleados de Comercio, ADECO.



1922

Finalización de las obras del muelle de Puerto Colombia. También se inaugura el edificio de la Gobernación del departamento.



En febrero de 1955 se movilizaron por el puerto fluvial 25'301.267 kilos y en abril transitaron 38'163.300. La comparación de abril de 1955 con el mismo mes de 1954 estableció una diferencia favorable al primer año de 6'539.076 kilos.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1925

- ▶ Se crean las Empresas Públicas de Barranquilla.
- ▶ Vuelo inaugural de Scadta a los EE. UU.



1926

Se inaugura el colegio Barranquilla para varones.



1927

- ▶ Primer semáforo en Barranquilla.
- ▶ Se funda la Sociedad de Mejoras Públicas.



yuntura sino de fondo. La lucha por el río era un intento casi inútil por mantener a flote una arteria que se moría lentamente, en parte por sus dificultades intrínsecas y en parte por la presión de las carreteras, los ferrocarriles, los camiones y los buses. No obstante, la Cámara, como vocera de los empresarios del transporte fluvial, argumentó que desde 1938 el impuesto al uso del canal había producido más de 25 millones de pesos, monto cercano a lo invertido por el gobierno en los trabajos de mantenimiento. Lo más importante no era demostrar que no existía desperdicio de recursos, sino resaltar la importancia del puerto para el desarrollo comercial y fabril de la ciudad, y para el comercio exterior que utilizaba las carreteras hacia el interior del país y hacia el resto de la costa. El 60 % de ese comercio servía a las empresas de Barranquilla, de donde se infería que el abandono de las obras de Bocas de Ceniza sería un golpe mortal para toda la economía de Barranquilla.

La ciudad por cielo y tierra

Los intereses del empresariado y los de la Cámara de Comercio coincidían con los de la ciudad y el departamento. Como el traslado de las oficinas principales

de Avianca de Barranquilla a Bogotá podía afectar los intereses económicos de las empresas que movilizaban carga a través de esa aerolínea, y de la ciudadanía que usaba los servicios aéreos, Luis Eduardo Manotas, vicepresidente de la Cámara, escribió al presidente de la República en septiembre de 1942, y le solicitó interceder para que la gerencia de Avianca se quedara en la ciudad. En 1955 Barranquilla fue reconocida como el primer puerto aéreo internacional del país por el número de pasajeros y el volumen de carga de importación y exportación que movilizaba. Ese aserto se basaba en las cifras del movimiento aéreo correspondientes a los diez primeros meses de 1954. Según estas, ese año salieron o entraron por Barranquilla 29.851 pasajeros, en tanto que por Bogotá solo lo hicieron 22.555, por Cali 12.991, y por Medellín 6.645.

Los transportes terrestres fueron otro importante asunto ventilado por la Cámara y los empresarios barranquilleros. El ritmo de crecimiento industrial y comercial de la ciudad requería buenas vías de comunicación que facilitaran la salida y entrada de mercancías, sobre todo al occidente, uno de los mercados más dinámicos del país. Sin abandonar la problemática del Magdalena, la Cámara empezó a



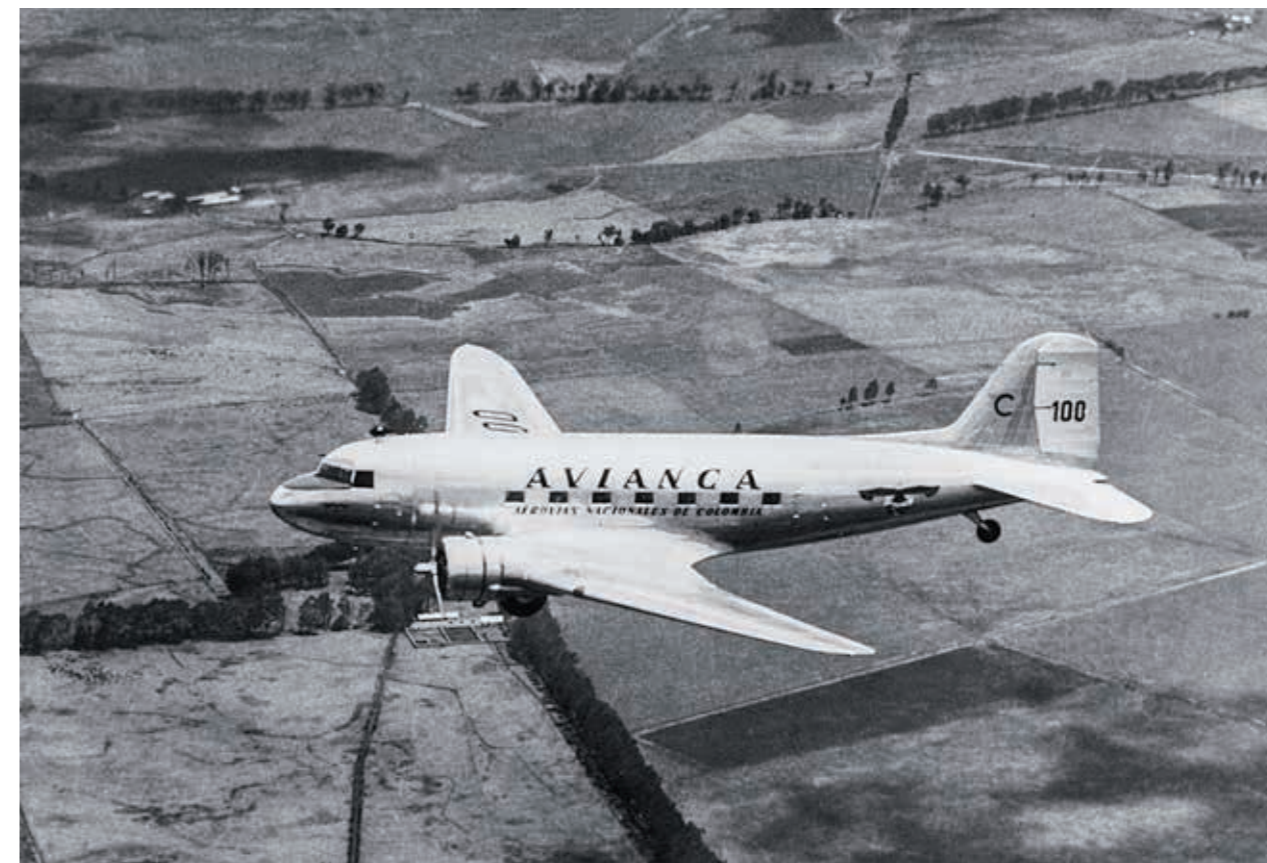
1927

La Cámara de Comercio de Barranquilla, que aún carecía de patrimonio propio, crea el Cuerpo de Bomberos de Barranquilla.



1928

- ▶ Se inaugura el lujoso teatro Apolo.
- ▶ Se inaugura el Hotel El Prado y suntuosas residencias se alzan en el boulevard central de la nueva urbanización.

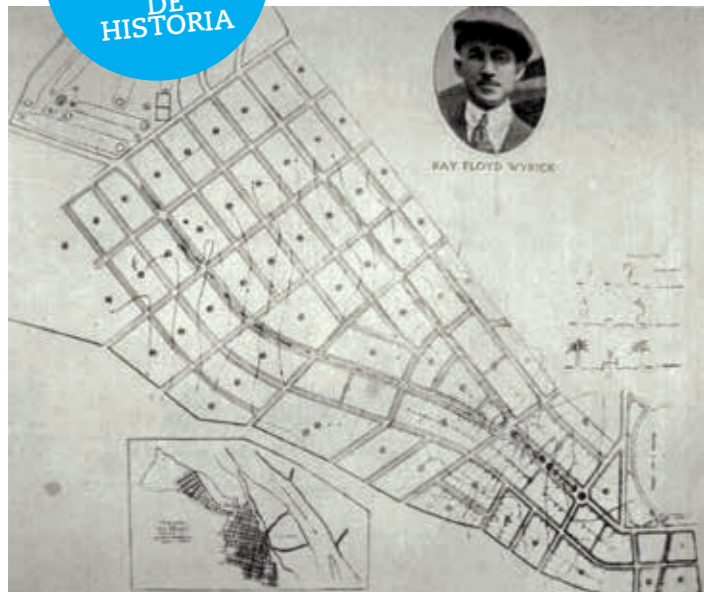


1929

- ▶ Elías Pellet funda la primera emisora de radio en Colombia en la frecuencia HKD: La Voz de Barranquilla.
- ▶ Se construye el edificio de la Intendencia Fluvial.



En 1955 Barranquilla fue reconocida como el primer puerto aéreo internacional del país por el número de pasajeros y el volumen de carga de importación y exportación que movilizaba. Ese año salieron o entraron por Barranquilla 29.851 pasajeros.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

concentrarse en las carreteras y el 23 de septiembre de 1942 solicitó al ministro de Obras Públicas la construcción de una carretera que uniese el balneario de Salgar con Puerto Colombia, aprovechando la vía existente desde Barranquilla. Anotaba que la reciente restauración del castillo de Salgar serviría de atracción al turismo nacional y extranjero, que también se beneficiaría con la nueva vía. Cabe destacar la significativa expansión del transporte de carga por carretera. El Boletín de abril de 1955 observaba que debido al buen estado de la vía que comunicaba con Medellín, el tráfico comercial se había intensificado considerablemente y aumentó la carga hacia los departamentos vecinos y el interior.

Ese año la Cámara abogó por un plan vial para la costa, con el fin de unir mejor a las subregiones consumidoras con las productoras. La falta de carreteras afectaba no solo a la producción, sino a la economía y la movilidad de las personas que debían tomar avión, incluso para ir a sitios cercanos. En esta línea de acción, la dirigencia de la Cámara felicitó al gobernador del departamento, coronel Jacinto Márquez, por el empeño que ponía en la construcción de la carretera Barranquilla-Ciénaga. Los empresarios

tenían claro que el futuro del movimiento comercial entre Barranquilla, el interior y la costa atlántica estaba, sobre todo, en las carreteras, y en menor escala en los ferrocarriles.

A pesar de su insistencia por mejorar la navegación por el Magdalena, los dirigentes locales aspiraban a que las dificultades de comunicación con el interior se solucionaran con la terminación de las troncales de occidente y oriente y con la puesta en servicio del ferrocarril que uniría a Santa Marta con el centro del país.

Barranquilla vivía sus últimos años de liderazgo como primera aduana nacional. En los primeros años de la década de 1950 aventajó a Buenaventura, Cartagena y Santa Marta en porcentaje de importaciones.

La región como propósito

La integración económica de la costa atlántica fue un tema fundamental para la Cámara. En 1955, sus directivos destacaban que Atlántico, Bolívar, Córdoba y Magdalena eran cuatro departamentos diferentes que hacían parte de una región económica única, compuesta, básicamente, de una economía



Parrish y el barrio El Prado

Entre 1920 y 1930, cuando la prosperidad económica del desarrollo industrial y portuario de Barranquilla señalaba la diferencia con las otras ciudades colombianas, el empresario norteamericano Karl Parrish propuso construir una nueva ciudad cuyo imaginario de ciudad estaba prefijado por los referentes estéticos de la modernidad europea y norteamericana.

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



Siendo gobernador del departamento en 1931, al doctor Juan B. Fernández le correspondió entregar como obra de su gobierno la carretera a Puerto Colombia. En la foto, tomada en uno de los puentes, el día de la inauguración, aparece el mandatario seccional acompañado de funcionarios de su administración.



Fundadores del barrio
El Prado en Barranquilla, de izquierda a derecha:
K. C. Parrish, M. J. de la Rosa y J. K. Harvey.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

Grandes obras de infraestructura

El sueño de hacer viable el ingreso directo de grandes buques trasatlánticos por la desembocadura del río Magdalena hasta Barranquilla, cobró nuevos bríos en el seno de la CCB al consolidarse el puerto fluvial. Durante las décadas de 1920 y 1930, el esfuerzo de Barranquilla estuvo enfocado en el logro de esa obra de modernización que convertiría a la ciudad en puerto marítimo y fluvial simultáneamente.



agrícola y ganadera concentrada en Córdoba, Magdalena y Bolívar, y una economía industrial y comercial desarrollada en Barranquilla y el Atlántico. Llamaron la atención sobre la necesidad de organizar un programa de fomento bien estudiado que se fundamentara en las características de la producción y el consumo de la región y tuviera en cuenta su interacción para desarrollarlas. Al reconocer la integración espontánea que operaba en la costa al margen de cualquier intervención legal planificada, insistían en la necesidad de darle un piso jurídico y administrativo para que progresara de manera más ordenada. Así, acogió con beneplácito la iniciativa gubernamental sobre la planificación del desarrollo regional, pues estaba consciente de la necesidad de abandonar las concepciones localistas del crecimiento y adoptar un enfoque amplio que abarcara las potencialidades económicas de los departamentos costeos.

En 1957 la Cámara promovió la creación de la Corporación Autónoma Regional, CAR. Sería un nuevo establecimiento fundamentado en los estudios adelantados por el Comité Nacional de Planificación, que tendría por objeto estimular el desarro-

llo económico de la costa caribe. El centralismo del gobierno favorecía a quienes estaban en el centro o cerca del centro en desmedro de los que se hallaban en las regiones. Cámara y empresarios le apostaron a la descentralización y a la autonomía regional argumentando que no era justo concentrar tantas funciones administrativas en Bogotá, cuando muchas podían ejecutarse mejor desde las regiones, lo cual conllevaría una distribución más equitativa y racional de los recursos y la creación de mejores oportunidades de desarrollo. En los editoriales del Boletín Semanal se proponía que en las agendas de los mandatarios de la región figurara el proyecto sobre integración, y se exigía que de inmediato se produjeran los primeros acercamientos entre ellos para concretar esa estrategia. Además, se sugería la creación del bloque parlamentario costeo con el propósito de garantizar en el Congreso la aprobación de las iniciativas regionales. Se abogaba por una organización de los gobiernos seccionales, para coordinar planes que hicieran viables los distintos proyectos existentes.

En otros gremios de la ciudad también estaba presente la idea de la regionalización. En 1959, en

su XVI asamblea general, la ANDI emitió un comunicado en el cual el Comité Nacional de Planeación pedía concretar el Plan de desarrollo de la costa atlántica que fomentaría la creación de plantas de generación eléctrica y la instalación de líneas de transmisión de alto voltaje, además de llevar la voz de la costa atlántica a los institutos autónomos o semiautónomos del orden nacional. Además, crear la CAR que tendría a su cargo el desarrollo económico y social de Atlántico, Bolívar, Córdoba y Magdalena; las intendencias de San Andrés y Providencia y La Guajira; y las zonas pertenecientes a los departamentos de Antioquia y Chocó, ubicadas al norte de la latitud 7° 30'.

La Cámara le presentó al Gobierno nacional una serie de iniciativas en beneficio del empresariado y de la población en general a mediados de 1959. Propuso desarrollar una campaña cívica enfocada en los siguientes ejes: a) solicitar la solución definitiva del problema de Bocas de Ceniza, ordenando los traslados presupuestales para afrontar su deterioro, y aprobar los proyectos de autonomía en el manejo de las obras, una vez se garantizara su financiación; b) aprobar la creación de la Zona Franca Industrial;

c) extender el ramal del ferrocarril del Atlántico hasta Barranquilla; d) construir la vía troncal del Caribe, como parte de la Carretera Panamericana; e) financiar el proyecto de irrigación del departamento del Atlántico; f) conseguir un préstamo internacional para la ciudad con el fin de financiar las obras de expansión de la infraestructura de servicios públicos; g) mayor vinculación de las entidades nacionales en la superación de los problemas sociales de la urbe, como los de vivienda, salud y educación; h) elaborar un estudio técnico sobre las tarifas diferenciales en el transporte aéreo entre la costa y el interior para buscar nuevas soluciones que no perjudicaran a la industria barranquillera, i) prolongar el gasoducto de Cicuco, en el departamento de Bolívar, hasta Barranquilla, para reducir los costos de producción de la industria, y j) crear la CAR de la costa atlántica.

Era todo un memorial sobre las carencias de la ciudad, que buscaba ayudar a resolver problemas fundamentales en la perspectiva regional, adoptada como carta de navegación por la Cámara y otros gremios e instituciones. Pocos años después, la prolongación del gasoducto se convirtió en una reali-

En 1957 la Cámara promovió la creación de la Corporación Autónoma Regional, CAR. Sería un nuevo establecimiento que tendría por objeto estimular el desarrollo económico de la costa caribe.



1930

Las Empresas Públicas Municipales emprenden la pavimentación en macadam del callejón del Líbano.



1931

Se inaugura la carretera a Puerto Colombia.



1933

Se funda el diario liberal *El Herald*o.



1934

Se inaugura el teatro Rex, foto izquierda.



1934

Se promueve una campaña para la pavimentación del paseo Colón (actual paseo Bolívar) hasta 20 de Julio.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1935

Barranquilla es designada como la sede de los III Juegos Olímpicos Nacionales. Se construyen el estadio municipal, el estadio de basquetbol y la piscina olímpica.



dad y condujo el gas necesario para la Electrificadora del Atlántico y la industria local, lo que mejoró los procesos industriales y redujo los costos de operación. Era administrado por la empresa Gas Natural Colombiano S.A. y tenía una extensión de 245 kilómetros, desde los campos de Cicuco de la Colombian Petroleum Company (Texas-Movil) hasta Barranquilla. En marzo de 1962 el Boletín Semanal lo presentó como el primer gasoducto de Colombia y como un ejemplo de cooperación entre empresarios colombianos y norteamericanos.

En 1963 la Cámara apoyó la creación de la Corporación Financiera Regional, que fomentaría el desarrollo económico facilitándoles créditos a los empresarios. En su conformación participaron representantes de Atlántico, Bolívar, Córdoba y Magdalena. En marzo de ese año se había organizado en firme la Corporación Financiera del Norte. Los comités de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Montería firmaron el acta de constitución y autorizaron 30 millones de pesos de capital inicial. Se nombró una Junta Directiva provisional y se constituyó un Comité de Promoción de la Corporación Financiera del Norte en Barranquilla.

LOS HITOS INICIALES

Puerto Colombia y su muelle

Los directivos de la Cámara expresaron su interés por las obras de Puerto Colombia y del ferrocarril después de que la actividad portuaria se concentró en Barranquilla. El 20 de junio de 1941 Rafael Blanco, presidente de la corporación, envió una carta al ministro de Obras Públicas en la que le solicitaba atención hacia el muelle de Puerto Colombia, en vista de su abandono por la pérdida de su función portuaria. Llamaba la atención del ministro "porque el estado de inmovilidad acarreará la destrucción total de tan valioso edificio nacional, valioso por el costo que representa y por los servicios que en cualquier emergencia pudiera prestar a la nación. Parece indicado que se atienda a su conservación mediante una frecuente obra de reparación, pintándolo para librarlo de la ruina inevitable que lo amenaza". Sus palabras fueron premonitorias, no solo continuó el abandono del muelle por parte del municipio y del Gobierno nacional, sino que la desidia provocó su lento deterioro y la "ruina vaticinada". Con igual insistencia, el 5 de agosto de 1942

telegrafió al ministro mencionado y manifestó su desacuerdo con el levantamiento de los rieles del ferrocarril de Puerto Colombia, pues la escasez de llantas, debida a la Segunda Guerra Mundial, podía imponer de nuevo el uso de esa vía. En la comunicación se deja entrever que el gobierno no podía tomar esa decisión, pues era competencia del Congreso de la República que debía aprobar una ley que lo permitiera. Blanco, en consecuencia, solicitó a los congresistas del Atlántico oponerse a cualquier iniciativa del Legislativo que lo dispusiera, pero, en definitiva, los rieles se levantaron. La posición del presidente de la Cámara demostró que las relaciones entre la Cámara y el Gobierno nacional no siempre eran de cooperación o asesoría.

Las Empresas Públicas Municipales

Como entidad autónoma, las Empresas Públicas Municipales tuvieron desde sus inicios el firme apoyo de la Cámara de Comercio. En 1959, en razón del próximo vencimiento del contrato de fideicomiso entre el municipio y el City National Bank de Chicago, la institución abogó por la continuación del régimen descentralizado de que gozaban las empre-

sas. El sistema había permitido que trabajaran libres de la influencia del Concejo Municipal y hasta de la propia Alcaldía. Las ventajas de la autonomía implicaban: a) que primaran los criterios técnicos en su funcionamiento; b) el manejo de un patrimonio propio, que no dependía del presupuesto del municipio, y la posibilidad de utilizar mejor sus recursos para realizar obras y cuidar las existentes; c) la absoluta independencia de los vaivenes de la política y de los cambios en la administración pública, lo que se traducía en estabilidad administrativa y mayor capacidad operativa; d) los planes de ejecución no estaban sometidos a los avatares del presupuesto municipal ni a la improvisación que caracterizaba a la administración pública. El presidente de la Cámara, Roberto Baena, recordó que ese modelo implementado bajo la dirección de Samuel Hollopeter, representante de los banqueros de Chicago, había dado tan excelentes resultados que marcó una época dorada para las Empresas Públicas que fueron vistas como modelo para seguir a nivel nacional. Con esta posición, Baena y la Cámara impulsaban la protección de una entidad pública de vital importancia para sustraerla del efecto dañino de la politiquería y el clientelismo.

En 1963 la Cámara apoyó la creación de la Corporación Financiera Regional, que fomentaría el desarrollo económico facilitándoles créditos a los empresarios. En su conformación participaron representantes de Atlántico, Bolívar, Córdoba y Magdalena.



1936

El 22 de diciembre de 1936 se oficializó la apertura del canal navegable y se inauguraron las instalaciones del terminal marítimo y fluvial. López Pumarejo abordó en Puerto Colombia el destructor Antioquia de la marina colombiana, acompañado del designado a la Presidencia Alberto Pumarejo Vengoechea, dirigente barranquillero que intervino activamente para convertir en realidad el proyecto, de los ministros Plinio Mendoza Neira y César García Álvarez, el gobernador Rafael Blanco de la Rosa, y el alcalde de Barranquilla, Arturo Ponce Rojas. El presidente López cruzó las Bocas de Ceniza y llegó al terminal. En su discurso, López señaló: "Barranquilla es, desde ahora, puerto de mar". Sin embargo, solo en 1939 se concluyeron las instalaciones del terminal y la red de luces y señales en el canal navegable.





La Zona Franca Industrial

La industrialización era una meta inatajable de la ciudad, compartida por la Cámara. En 1955, bajo la presidencia de Roberto Noguera, José Raimundo Sojo, director ejecutivo de la institución, publicó en el Boletín un editorial en que proponía la creación de una Zona Franca Industrial como medio para catalizar el desarrollo de la ciudad. Planteó esa idea como una urgencia dentro del común objetivo de industrializar el país. Destacó en su escrito que el gobernador del Atlántico, coronel Jacinto Márquez, había recibido la noticia de que el Gobierno nacional, encabezado por el general Gustavo Rojas Pinilla, estaba muy interesado en su apertura en Barranquilla y que el presidente le había prometido su construcción. Recordó que en 1953 el gobierno departamental había solicitado un estudio a Suecia sobre la posibilidad de construir dicha infraestructura de servicios, y que las conclusiones de la misión sueca habían sido favorables a su instalación. Sojo también trajo a colación que el experto Luigi Capodanno, comisionado del Comité Nacional de Planeación Económica y Fiscal, en la visita que hizo a la ciudad en 1955, también se mostró partidario

de instalarla. En otro editorial destacó el hecho de que el Gobierno hubiera aceptado la apertura de la Zona Franca y comentó sobre el proyecto de acuerdo que el Concejo Municipal enviara a los gremios e instituciones, como Fenalco, ANDI, ACOPI, el Club Rotario y la Cámara, en el que proponían exenciones de impuestos y otros estímulos a las industrias que se instalaran en la Zona. Se planteaba la exención por diez años de los impuestos de industria y comercio, predial y alcantarillado a las nuevas industrias que se establecieran en la ciudad y no fueran similares a las ya existentes. En el caso de que lo fueran, la exención se reducía a cinco años a partir del momento de su constitución. Estas ideas eran el paso inicial para la apertura de la primera Zona Franca, que sería fundamental para la economía de la ciudad y del país.

Tan importante era esta iniciativa que mereció más editoriales y análisis en las publicaciones de la Cámara. El editorial del Boletín número 36 de 1956, escrito también por Sojo Zambrano, fue dedicado a ahondar en esa problemática. Su título fue: "La Zona Franca de Barranquilla para Colombia". En este ensayo, el autor destacó que el beneficio derivado de

En 1955, bajo la presidencia de Roberto Noguera, José Raimundo Sojo, director ejecutivo de la institución, publicó en el Boletín un editorial en que proponía la creación de una Zona Franca Industrial como medio para catalizar el desarrollo de la ciudad.

Un periodo de transformaciones



Edificio de la Exposición de Productos Nacionales, luego sería la Escuela de Bellas Artes.

1938

- ▶ Se construye el nuevo edificio de la Sociedad de Mejoras Públicas y se adelanta una campaña por establecer una nueva nomenclatura.
- ▶ Se construyen: el edificio García, el edificio de Scadta y el Jardín Águila por parte del arquitecto cubano Manuel Carrerá.
- ▶ Los cuarteles de la segunda brigada se emplazan en el sector de El Paraíso.



Edificio García.



El Jardín Águila.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

Desaparece una historia y comienza otra

En los años cuarenta del siglo XX, con la apertura de Bocas de Ceniza y concluidas las obras de acondicionamiento del nuevo puerto fluvial y marítimo del país. Sin embargo, debido a ello, el río, los caños y su dinámica dentro de la ciudad en relación directa con el centro, así como la utilización del ferrocarril de Bolívar y el equipamiento asociado a este medio de transporte y el muelle de Puerto Colombia, empiezan su decaimiento progresivo.



1940

- ▶ Se construye la vía 40 y a lo largo de esta se desarrolla un emporio industrial. A la par, se lleva a cabo la remodelación y ampliación del paseo Bolívar.
- ▶ La Cámara de Comercio de Barranquilla funcionó a mediados de 1940 en la calle España con Progreso (carrera 41), en el segundo piso del edificio Alzamora. foto izquierda.

esta infraestructura de servicios no sería solo para Barranquilla, sino para todo el país, pues los bajos precios de los productos debido a las exenciones de impuestos serían un alivio para toda la sociedad colombiana. El director ejecutivo y los miembros de la Cámara entendían que la Zona favorecería la industrialización de Barranquilla y de todo el país al estimular la sustitución de importaciones y el desarrollo del mercado interno, lo cual era una política prioritaria de los gobiernos de la época. El Decreto 2556 de 1955, que designó a Barranquilla como sede del proyecto fue, además, el puntal inicial para relanzar el transporte marítimo y fluvial, y mejorar las obras de Bocas de Ceniza. El autor relacionó la norma con el contrato que el gobierno había suscrito con el Laboratorio Hidráulico de Francia para hacer una reproducción a escala reducida de un modelo de esas obras, tendiente a mejorar la intervención sobre el canal navegable.

El empresariado local y la Cámara ponían toda su atención en el proyecto, pero su apertura definitiva no se lograría fácilmente. A finales de 1957 todavía la propuesta no arrancaba y según el ministro de Fomento, Joaquín Vallejo, sería muy difícil concretarla debido a la escasez de divisas y a la restricción de

los créditos a nivel nacional e internacional. Según esto, la ciudad no conseguiría los dineros para sanear y adecuar la llamada zona negra de la ciudad, sitio inicial donde se había pensado ubicar la Zona Franca. La Cámara, en alianza con los medios de comunicación y el empresariado local, no solo protestó contra el aplazamiento, sino que ayudó a convertir el problema en un asunto cívico que le competía a toda la ciudad, y presionó porque el proyecto fuera incluido en el Plan Vallejo, que procuraba estimular las exportaciones y la industrialización nacional. A finales de los años cincuenta, el problema se había posicionado como una estrategia cívica que involucró a los gobiernos departamental y municipal, y a todos los gremios e instituciones importantes de la ciudad que empezaron a presionar para sacar adelante la iniciativa.

En este marco surgió la voz crítica del exalcalde Rodrigo Carbonell, quien exigió que las autoridades locales y departamentales cumplieran los compromisos adquiridos con el Gobierno nacional de sanear y adecuar los terrenos de la zona negra, donde se pensaba construir el proyecto. Carbonell llamó la atención sobre el hecho de que el Plan Orgánico de la Zona Franca Industrial no se había presentado a las

autoridades nacionales y que este debía ser preparado por los barranquilleros. Además, anotó que ni el municipio ni la gobernación habían cumplido con la entrega de la totalidad de los dineros para sanear la zona negra, y construir viviendas nuevas para albergar a sus habitantes. El editorial escrito por el exalcalde, publicado en la prensa local y reproducido en el Boletín, se titulaba "Paguemos para poder cobrar".

Finalmente se definió localizar la Zona Franca en inmediaciones del terminal marítimo y fluvial, y no en la zona negra, como se pensó inicialmente. Mediante el Decreto 2663, del 30 de septiembre de 1959, el Gobierno nacional determinó que se construiría en un terreno vecino al terminal que lindaba por el sur y por el occidente con el llamado caño de la Ahuyama, y por el norte y el oriente con la dársena sur del terminal y el río Magdalena. El decreto fue firmado por el presidente de la República, Alberto Lleras Camargo; el ministro de Hacienda y Crédito Público, Hernando Agudelo Villa, y el ministro de Fomento, Rodrigo Llorente Martínez. Se proyectaba inaugurar la primera parte de las obras en noviembre de 1962. En mayo de ese año fungía como su gerente *ad hoc* Julio Gerlein Comelín, miembro de la Cámara, quien viajaría a Europa y a



1941

- ▶ Se construye la carretera de La Cordialidad, foto izquierda.
- ▶ Se construye el teatro Murillo.
- ▶ Se remodela el castillo de Salgar.
- ▶ Se inauguran el Museo del Atlántico y la Escuela de Bellas Artes. En la Universidad del Atlántico entra a funcionar la Facultad de Química y Farmacia.

los Estados Unidos para promover el puerto de Barranquilla y su Zona Franca Industrial y Comercial. En junio fue renovada la Junta Directiva para el periodo 1962-1966 que incluyó, por primera vez, a una mujer: Olga Emiliani Heilbron, gerente de la seccional de las Compañías Aliadas de Seguros. El nuevo Presidente de la Cámara, en reemplazo de Roberto Baena, fue José Víctor Dugand. Primer Vicepresidente, Alcides de la Espriella y Segundo Vicepresidente, Andrés Gómez Támara.

El 7 de abril de 1964, siendo ministro de Desarrollo José Raimundo Sojo, anunció los progresos de la obra. Ya había concluido la construcción de los edificios principales y se habían instalado los servicios necesarios para empezar operaciones. Las obras habían sido entregadas por la firma constructora Noguera & Dugand. Nueve años después, el 26 de julio de 1973, se instaló en los predios de la Zona una placa sobre la construcción de un Centro Industrial, con el nombre de Julio Gerlein Comelín. El acto coronaba una aspiración de la Cámara de Comercio que desde hacía tiempo luchaba porque se abriera otro espacio industrial. El Departamento de Promoción y Desarrollo de la institución, a cargo del Secretario Ejecutivo, Jairo Peynado Quintero, había

Mediante el Decreto 2663, del 30 de septiembre de 1959, el Gobierno nacional determinó que se construiría en un terreno vecino al terminal que lindaba por el sur y por el occidente con el llamado caño de la Ahuyama, y por el norte y el oriente con la dársena sur del terminal y el río Magdalena.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1942

- ▶ Se crea el himno de Barranquilla.
- ▶ Nuevas y modernas instalaciones de la Cervecería Barranquilla y Bolívar S.A.



realizado los estudios de factibilidad para conseguir los treinta millones de pesos necesarios para construir en un área de 34.500 metros cuadrados, 5 bloques de 4 pisos cada uno para el funcionamiento de nuevas industrias. Se calculaba que estas generarían 2.285 empleos. A la inauguración asistieron el gobernador, José Tcherassi; el delegado del Ministerio de Desarrollo, Gumersindo Serje Ahumada; Luis E. Pochet, Presidente de la Cámara; y el homenajeado, Julio Gerlein Comelín.

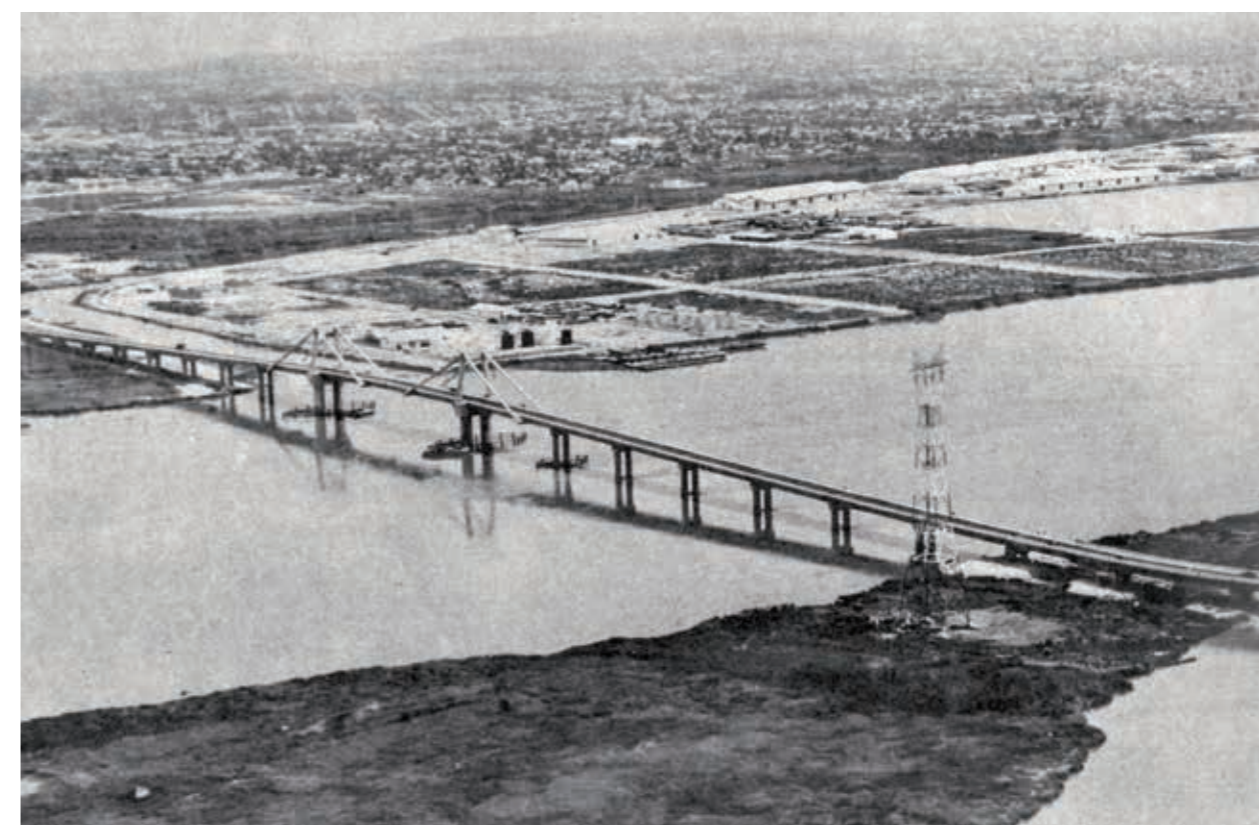
El puente sobre el Magdalena

Desde el Boletín se saludó la construcción del puente sobre el río Magdalena como una obra vital para el proceso de integración de la costa y el desarrollo de la región. Resultó favorecido el proyecto de Ricardo Morandi, el mismo proyectista del puente Rafael Urdaneta sobre el lago de Maracaibo. Su construcción se encargó a la firma Ing. Lodigiani, de Milán, y Cuéllar Serrano Gómez, de Bogotá. El contrato quedó legalizado el 12 de agosto de 1970 con un plazo de ejecución de 30 meses. A principios de 1972, ante el evidente progreso de las obras, la Cámara presentó el puente sobre el Magdalena como la obra más impor-

tante para la Región Caribe. Rodolfo Rodríguez Calderón, en un texto publicado en el Boletín, sostenía que ella significaba para los costeños la real integración de sus regiones. Además de unir a Barranquilla y al Caribe con Venezuela al mejorar las condiciones de una importante ruta de intercambio comercial, cultural y turístico de gran proyección, conectó las riberas del gran río y eliminó el uso del ferri. Su construcción se inició durante el gobierno de Misael Pastrana Borrero. La obra había sido adoptada mediante la Ley 113 del 29 de diciembre de 1962, bajo el gobierno de Guillermo León Valencia. Costó 250 millones de pesos, de los cuales 36 millones se destinaron a la construcción de las vías de acceso. Su financiación salió de un préstamo de 5.300.000 dólares del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El puente Pumarejo, oficialmente llamado Laureano Gómez, se inauguró el 6 de abril de 1974, vísperas del día de Barranquilla. La Cámara celebró en las páginas de su informativo el trascendental evento.

El estadio Metropolitano Roberto Meléndez

Como integrante del Comité Intergremial, en 1977 la Cámara de Comercio participó activamente en



El diseño ganador del puente sobre el río Magdalena fue el de Ricardo Morandi, el mismo proyectista del puente Rafael Urdaneta sobre el lago de Maracaibo. Para la construcción del puente se encargó a la firma Ing. Lodigiani, de Milán, y Cuéllar Serrano Gómez, de Bogotá. El contrato quedó legalizado el 12 de agosto de 1970 con un plazo de ejecución de 30 meses.



Los años cincuenta

Profundas transformaciones se operaron en el Estado y en la administración municipal de la ciudad. Hasta finales del decenio de 1950, Colombia había sido un Estado pequeño, con una burocracia pública estrecha, si se le compara con lo sucedido después de acordado el Frente Nacional bipartidista (1957-1973). La reforma política de 1968 (gobierno de Carlos Lleras Restrepo) fortaleció al Estado, implicó el ensanchamiento de la burocracia en todos los órdenes

y convirtió a las instituciones estatales en terreno de disputas políticas y en fortines burocráticos. Para los años de 1960 la ciudad desaceleró su crecimiento económico, la afluencia de corrientes migratorias de la región costeña y de otras partes del país presionaron sobre el espacio urbano, la infraestructura de servicios públicos y sobre la capacidad de la economía local para absorber la demanda de colocaciones laborales.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

Una economía en expansión

No obstante, en medio de la crisis social y política que afectaba al país, Barranquilla en los años cincuenta y comienzos de los sesenta aparecía como un bastión de paz, con un moderno desarrollo y un centro donde se gestaban importantes corrientes culturales. En lo económico continuaba siendo la cuarta capital del país, en lo urbano, aunque proliferaban asentamientos subnormales, también se desarrollaba una arquitectura de vanguardia que incorporaba nuevos

materiales como el vidrio y el aluminio, haciendo de la ciudad uno de los más modernos, bellos y agradables centros urbanos del país. La Cámara de Comercio de Barranquilla durante este periodo, además de continuar apoyando grandes proyectos de relevancia económica, y respaldando iniciativas cívicas, se volcó sobre sí misma y comenzó a reorganizar técnicamente su estructura administrativa para desempeñar orgánica y funcionalmente las misiones que le señalaba la norma.



las reuniones que llevaron a la construcción del estadio Metropolitano Roberto Meléndez, de fútbol y atletismo, en el sur de Barranquilla. Adolfo Gieseken, presidente del comité y Rafael Vergara Benedetti, secretario del mismo y Director Ejecutivo de la Cámara, informaron a la gobernadora del Atlántico, Blanca Franco de Castro, que todo estaba resuelto para iniciar la construcción del estadio, incluida la oferta de Luis Alberto y Julio Mario Santo Domingo de donar un lote de 10 hectáreas. Los estudios realizados hasta el momento señalaban que era más económico construirlo en el sur que hacerlo donde estaba localizado el Romelio Martínez. En mayo de 1977, reunidos en la Dirección Ejecutiva de la Cámara, los dirigentes gremiales y la administración decidieron construirlo.

La Gran Central de Abastos

La Central de Abastos era una necesidad inaplazable. La Cámara de Comercio gestionó y promovió el proyecto para construirla. El 16 de octubre de 1978 se firmó la escritura de constitución de la Sociedad Promotora de la Central de Abastos de Barranquilla. Asistieron al acto el gobernador, Pedro Martín

Leyes; el ministro de Agricultura, Germán Bula Hoyos; el alcalde de Barranquilla, Roberto Pacini; el presidente de la Cámara, Jorge Hernández Núñez, y el director ejecutivo, Gabriel Noguera Echeverry. La Junta de Socios de la nueva entidad se integró con representantes de la empresa privada, de algunas entidades públicas de la ciudad y del departamento, y de organismos nacionales relacionados con el tema del abastecimiento de alimentos. Fueron socios principales el Idema, Cofiagro, la ANDI, las Empresas Públicas Municipales, la Cámara de Comercio de Barranquilla y la Gobernación del Atlántico.

El aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz

En Barranquilla nació la aviación comercial en América, en 1919. La Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, Scadta, fue la primera compañía aérea del continente, liquidada a raíz de la Segunda Guerra Mundial. En 1940 comenzó a operar Aerovías Nacionales de Colombia, Avianca. La construcción de un gran aeropuerto internacional, que reemplazara el ya insuficiente campo aéreo de Soledad, fue preocupación nacional, de la ciudada-

nía y de la Cámara de Comercio. En diciembre de 1968, con una longitud de 3.000 metros, terminó la construcción de la pista del nuevo aeropuerto Ernesto Cortissoz, que empezó a operar en 1979. La Cámara de Comercio se mantuvo en permanente contacto con los constructores. El 7 de abril de 1981 el presidente Julio César Turbay inauguró el nuevo terminal de pasajeros.

Los desafíos del conocimiento: la CCB y la educación en Barranquilla

La formación por la Universidad del Atlántico y el Sena de profesionales, trabajadores y líderes que requería el desarrollo local y regional, mereció el apoyo de la Cámara. A principios de 1960 inició la construcción de un moderno edificio de tres plantas para la universidad, donde funcionarían las facultades de Ingeniería Química, Química y Farmacia, Ciencias Económicas, Arquitectura y Ciencias Jurídicas. La Cámara procuró vincular la ciudadanía a la institución educativa, y ayudó a crear la Sociedad de Amigos y Consejeros de la Universidad del Atlántico, en cuya Junta Directiva participaron varios miembros de la institución. En la década de



1950

Se construyen los edificios del Centro Cívico y se registra una expansión industrial en la vía 40 con la presencia de industrias como Cementos Caribe, Muelle de Las Flores, Vanylon, Peldar, Kico y Comaco entre otras.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

1955

Ampliación de avenidas y arterias de la ciudad, las principales: 20 de Julio, Cuartel, la calle 72.



1956

Se funda el barrio Simón Bolívar.



1957

Nueva edificación del Club Barranquilla.

1980 la corporación donó libros especializados en economía a la Universidad del Atlántico y estableció convenios de cooperación con la Universidad Simón Bolívar. Igual entusiasmo mostró la Cámara a principios de 1960 por la construcción en la vía del aeropuerto del nuevo edificio del Sena para la enseñanza técnica. Allí funcionaría el centro de aprendizaje para preparar obreros calificados. A esta iniciativa se unió la Escuela Técnica Colombo-Alemana, institución patrocinada por la Fundación Barranquilla y el gobierno alemán.

En la década de 1960 la Cámara también colaboró activamente en la fundación de la Universidad del Norte. La idea de crear esta universidad surgió de una reunión realizada el 15 de diciembre de 1965, en la cual participaron la Fundación Barranquilla, la Fundación ANDI e Incolda, con la idea de abrir una universidad privada que resolviera la necesidad de formar profesionales altamente calificados en Barranquilla, sin que tuvieran que desplazarse a Bogotá o al exterior. Se difundió la iniciativa entre los empresarios locales para ampliar el núcleo de fundadores, y el 24 de enero de 1966 se creó la Fundación Universidad del Norte, como

entidad sin ánimo de lucro. La Gobernación del Atlántico le otorgó personería jurídica el 14 de febrero de aquel año, mediante la Resolución 149. El 12 de marzo de 1966, la nueva institución fue autorizada por el Ministerio de Educación Nacional para iniciar labores. El 11 de julio empezaron las clases con dos escuelas: la de Ingeniería y la de Administración y Finanzas. En Ingeniería se matricularon treinta y siete estudiantes, y en la Escuela de Administración y Finanzas veintiuno, entre los cuales doce gozaban de becas parciales o totales. La universidad se financió con el aporte de sus fundadores. Su primer rector fue Julio Muvdi.

En 1980 la institución se había convertido en un referente académico de la ciudad y apoyaba de manera decidida a las expresiones culturales. Al iniciar la década tenía en funcionamiento una sala cultural que promovía diversas expresiones artísticas, en especial las de pintura. Ese año organizó el II Salón de Arte Joven, que dio cabida a nuevos talentos de la pintura en la costa caribe. También organizó muestras pictóricas de autores consagrados. A mediados de ese año tuvo el ciclo de conferencias “El amor en la mitología griega”, a cargo

de Andrés Holguín, y en mayo una exposición de pinturas de Ángel Loochkart.

Terminados los años setenta, la Cámara de Comercio y sus directivos piensan la ciudad, le apuestan a la educación y a los valores ciudadanos y proyectan su actividad hacia el futuro. Las palabras de su presidente, Gabriel Noguera L., trazan el rumbo:

...Barranquilla y con ella la Costa tendrán que capacitar sus recursos humanos llevándolos a niveles de especialización altamente competitivos y orientándolos de tal forma que sea un incentivo lograr que los valores ciudadanos se hagan más predominantes, la consagración al servicio público más efectiva y la necesidad de ejercer el liderazgo más consciente.

...Si bien, la década de los 70 nos hizo capaces de evaluar cuán lejos nos hallamos de nuestro propio destino, los años que se acercan, en consecuencia, deberán prepararnos para una cabal comprensión del futuro y conducimos a tomar la decisión de asumirlo anticipadamente. [...] ▣



1958

- ▶ Se construye la iglesia de la Torcoroma.
- ▶ Nuevas instalaciones del Sena.



1959

Extensión del gasoducto de Cicuco (Bolívar) a Barranquilla para reducir los costos de producción de la industria local.



Primera sede de la Universidad del Norte.



Nuevo Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe, CEEC.

Camino entre dos siglos (1980-2015)

Por: Adriano Guerra

Barranquilla, ciudad regional

Los años ochenta marcaron un espacio en el que había que comenzar a gestionar nuevos proyectos y consolidar las grandes obras para el desarrollo de la ciudad. Todas las grandes obras anteriores, más que culminaciones, eran todavía comienzos.

En desarrollo de su misión institucional, y ante fenómenos como el estancamiento de las obras del aeropuerto, la crisis relativa del sistema de salud y el deterioro de los servicios públicos, que en su conjunto resultarían fuera de control, la Cámara de Comercio de Barranquilla haría parte de discusiones, reflexiones y toma de decisiones buscando soluciones. Así lo reflejó el editorial del Boletín Informativo del 31 de enero de 1979, titulado “En manos del señor Presidente”, en el que resumió dos aspectos fundamentales que clamaban la gestión del mandatario de entonces, Julio César Turbay Ayala: el giro de los dineros para terminar el aeropuerto e intervenir el Instituto de Seguros Sociales.

La idea que tenía la Cámara de la responsabilidad en el desarrollo, se trasladó a la de generar una conciencia de crear una Región Caribe sostenible y puesta en la senda del progreso, y a ello se sumó la idea de que fuera Barranquilla el referente en su calidad de centro regional del desarrollo. Diversos estudios daban cuenta del rezago relativo de la costa caribe. Los problemas del subdesarrollo de la región y de cómo esto afectaba directamente las pretensio-

nes de Barranquilla eran un factor repetitivo en los planes de la Cámara. Desde los setenta, la Cámara comenzó a implantar un modelo de análisis que consistía en la identificación de las potencialidades según sectores. Por ello y para finales de esa década, inventarió la vocación de desarrollo de la costa, pero sobre todo estableció las necesidades en materia de infraestructura, comunicaciones, energía, sanidad y desempeño del sector agroindustrial. El concepto de desarrollo metropolitano comenzó a impulsarse. Era claro que la sostenibilidad de la economía de la ciudad solo podía consolidarse con un área metropolitana avanzada.

En ese sentido, un aspecto importante fue concebir a Barranquilla como centro del desarrollo regional, no solo por las ventajas de su localización geográfica y su accesibilidad, sino por su proverbial espíritu emprendedor. Esta ciudad de carácter radial, debía reorganizarse a una escala mayor y planificarse para evitar el deterioro por el crecimiento desordenado. Si bien la preocupación por el desarrollo regional seguía vigente, el acento comenzó a ponerse en la ciudad. El resultado fue la creación del Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Barranquilla, cuyos ejes centrales fueron la reorganización del sector industrial y la regularización y distribución poblacional. En diciembre de 1979 el Gobierno nacional expidió el Decreto Presidencial 3104 “por el cual se dictan normas para la organiza-

100
AÑOS
DE
HISTORIA

Barranquilla, años 60: una economía en expansión

Hacia 1963, Barranquilla y el departamento del Atlántico empezaban a dar muestras de haber recobrado el impulso que caracterizó su vida económica de las primeras épocas. Se promovían una serie de importantes iniciativas para el desarrollo económico. Una de las más importantes era la Zona Franca Industrial y Comercial, cuyos planos fueron trazados por prestigiosos ingenieros alemanes. También se realizaban ampliaciones en la Electrificadora del Atlántico para responder a la creciente demanda de las

nuevas industrias y al crecimiento urbano; se construían carreteras pavimentadas para unir el sur del departamento con su capital y para mejorar la conectividad entre Barranquilla con el interior del país. También se emprendió la construcción de una red de caminos veredales, tales como el que partiendo de Puerto Colombia se prolongaba hasta Puerto Caimán y Santa Verónica, paralelos a la orilla del mar. Este camino fue financiado mediante un impuesto de dos centavos a cada botella de cerveza vendida dentro del departamento.



ción y funcionamiento de las Áreas Metropolitanas". La Cámara prosiguió con los estudios, sobre todo en lo referente a la conurbación y al mejoramiento de la conectividad, insistiendo en la necesidad de una circunvalar cuya primera parte fue entregada en noviembre de 1980, conectando desde la vía 40 hasta la autopista al aeropuerto.

La celebración de los 166 años de Barranquilla, el 7 abril de 1979, fue el escenario perfecto para la realización de un foro sobre la urbe, donde los representantes de la CCB analizaron varios aspectos de urgente atención, como su relación con el río Magdalena y la necesidad de recuperar los caños. Estos festejos contaron con la presencia del presidente Julio César Turbay, quien aprovechó la ocasión para firmar varios convenios y ceder al departamento del Atlántico una serie de terrenos que eran de la nación. Al tiempo que se aumentó el capital de la sociedad promotora de la Gran Central de Abastos y las obras de canalización de los caños.

En 1979 se conmemoraron los diez años de ConfeCámaras, que sirvió de marco para un homenaje a su gestor, Gastón Eduardo Abello, quien había logrado reunir las Cámaras en un solo organismo no

gubernamental y sin ánimo de lucro. Muchas cámaras de comercio del país, que antes solo funcionaban como oficinas de registro, habían sido impulsadas a ser "promotoras del desarrollo", planificando y visionando el progreso de las ciudades de su radio de acción y uniendo todos los sueños en un solo objetivo, la prosperidad del país. Las cámaras se esmeraron porque muchos de sus proyectos y objetivos quedarían consignados en el Plan de Integración Nacional, impulsado por el Gobierno de la república.

En esta línea de integración, la Cámara de Comercio de Barranquilla se vinculó a varios procesos de carácter estatal, como la Red de Información Económica para el Desarrollo de la Costa Atlántica, impulsada desde Colciencias, que buscaba mantener al día los indicadores de las regiones para que los empresarios tuvieran un panorama claro de la economía nacional. Como esta labor no solo recaía en los empresarios, sino también en los académicos y estudiantes que cursaban carreras económicas, así como en los funcionarios del sector público, previamente la Cámara suscribió varios convenios con instituciones educativas de la ciudad como la Corporación Universitaria de la Costa, CUC, para que se



La Cámara prosiguió con los estudios, sobre todo en lo referente a la conurbación y al mejoramiento de la conectividad, insistiendo en la necesidad de una circunvalar cuya primera parte fue entregada en noviembre de 1980, conectando desde la vía 40 hasta la autopista al aeropuerto.



Grandes proyectos

Dos grandes proyectos de riego adelantaba el Incora para habilitar la explotación agrícola de 10.000 hectáreas al sur y 5.000 al norte del departamento. Igualmente, en cumplimiento de la ley de 1962, de autoría del senador Alberto Pumarejo "...se adelantaban estudios para construcción de un gigantesco puente sobre el río Magdalena para unir a Barranquilla con la carretera a Ciénaga y Santa Marta. Para la época, los vehículos debían ser transportados en ferri de una a otra orilla del río.

Con la apertura de la Zona Franca, la construcción del puente sobre el río, y del aeropuerto con pistas para jets, la ampliación de las plantas de energía, la rehabilitación de zonas agrícolas y la pavimentación de nuevas carreteras; y el establecimiento de nuevas y poderosas industrias como la Siderúrgica del Caribe y la planta de Celanese, el Atlántico estaba consolidando rápidamente su situación como primer departamento industrial en el norte colombiano.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

El puerto operando sin problemas

Este periodo de auge de Barranquilla en los sesenta se vio fortalecido en el aspecto portuario porque tras algunas dificultades a finales de los cincuenta, a partir de 1964 la navegación por Bocas de Ceniza se regularizó y presentó una relativa estabilidad. El canal casi siempre se mantuvo con una profundidad superior a los 30 pies y solo en forma esporádica se presentaron acumulaciones de sedimentos que desmejoraron esa profundidad. Pero las sedimentaciones estuvieron manejadas con la acción del dragado, utilizándose para ello las dragas oficiales Colombia y Bocas de Ceniza.



encargaran de la medición de los indicadores a nivel local a través del Centro de Información de la CCB.

La CCB reguló su servicio en el Centro de Información. El Boletín publicaba las novedades del sector económico para que los comerciantes tuvieran a la mano información relacionada con los movimientos del mercado mundial y de posibles negocios, labor que sigue activa a través de la Biblioteca Piloto del Caribe, entidad auspiciada por la Cámara. Durante los ochenta también se publicó el Boletín de Comercio Internacional que sirvió de guía a los exportadores locales.

Trabajar de la mano del Gobierno nacional y gestionar a través de este los beneficios para la ciudad, no fue motivo para que la Cámara silenciara su disposición de defensa que la ha caracterizado. A finales de agosto de 1979 el Gobierno planteó una tarifa diferencial para la costa en el tema del gas, que llegaría a ser la más alta del país. Al respecto, un editorial en su Revista puntualizó: “Lo que llama nuestra atención es la falta de coherencia gubernamental en sus intentos para diseñar una política de desarrollo para la Costa Norte colombiana. La diferencia de precios de nuestras tarifas eléctricas con las del interior del país, que se sustenta con el argumento

de la falta de recursos hidrográficos en la costa, pudiera ser así mismo premisa que con lógica inflexible debiera aplicarse, si de ser coherentes se trata, a la imperiosa necesidad de que solo el resto del país asuma, con devoción patriótica como la nuestra, el impacto de los precios de la gasolina”. Discusión que llega hasta nuestros días.

No solo el factor del gas es cíclico en nuestra historia local. También está el caso de la isla de Salamanca. Con ocasión de la XII Asamblea Regional de Cámaras de Comercio, el 17 de agosto de 1979, en la isla de San Andrés, se volvió a rechazar el precio desigual del gas natural y se trató también el cuidado, preservación o explotación de la isla de Salamanca. La Cámara de Comercio de Santa Marta planteaba liberar la margen oriental para instalar la Ciudadela Industrial Simón Bolívar, que complementaría el complejo portuario del lado occidental, en Barranquilla. La postura del Gobierno nacional era la de total conservación, a lo que los samarios contraponían una mayor autonomía y la unificación de las cámaras de la costa en pro de este proyecto. La Cámara de Comercio de Barranquilla analizó la situación y en septiembre del mismo año se pronunció junto con las otras cámaras de comercio

de la costa sobre su acuerdo unánime a favor de la construcción de la ciudadela industrial. Este querer movió la fibra cívica y a finales de 1979, grandes marchas se presentaron en Barranquilla, exigiendo la construcción de la Ciudadela Industrial Simón Bolívar y su puerto alterno. Vale decir que este tema sobre la utilización del Parque Nacional Natural Isla de Salamanca es un debate que trasciende hasta hoy.

Cultura y ciudadanía

La CCB también se ha interesado en la adecuación y construcción de espacios de esparcimiento, deporte y cultura en la ciudad. Al lado de sus preocupaciones por los temas de la industria y la economía, se interesó por obras como el estadio Roberto Meléndez y por el estado de los parques. Realizó un estudio para diseñar un plan recreacional en el que se identificaron 78 parques y espacios lúdicos, 70 % de los cuales en mal estado. Empezaba a marcarse en la agenda de la CCB una preocupación relacionada con asuntos ciudadanos y con la calidad de vida de los barranquilleros. Se dieron gestos significativos en el campo de la cultura, como la presentación, el 15 de mayo de 1979, del niño violinista Rafael Hoyos

Naranjo, acompañado al piano por Alfredo Gómez Zurek.

En la década de 1980, incontables iniciativas cívicas, recreativas, educativas, artísticas y culturales, lideradas o patrocinadas por la CCB, seguían contribuyendo a enriquecer la calidad de la vida de los barranquilleros y del Caribe colombiano. Se recuerdan una campaña de arborización del paseo Bolívar, una exposición de carnaval del maestro Ángel Loochkartt, la firma de un convenio con el Instituto Colombiano de Cultura, Colcultura, y el impulso a foros, conferencias, exposiciones, proyecciones de cine y otros eventos académicos y de esparcimiento. A partir de septiembre de 1982, en el Salón Cultural de la Cámara se programó, todos los jueves, un cine club y se proyectaron cintas en 16 mm. de cine italiano, norteamericano, alemán, entre otros. Muchas obtenidas a través de convenios con las respectivas embajadas. Se cultivó un público considerable de cinéfilos que a mediados de los ochenta convocaron a varias organizaciones con el fin de crear la Fundación Cinemateca del Caribe. El 8 de septiembre de 1986, mediante la Resolución N° 615 de la Gobernación del Atlántico, se le otorgó personería jurídica. Otro hecho para destacar fue el Salón de Artistas



La Cámara de Comercio de Barranquilla patrocinó la presentación, el 15 de mayo de 1979, del niño violinista Rafael Hoyos Naranjo, acompañado al piano por Alfredo Gómez Zurek.



La Cámara de Comercio de los sesenta: muy activa

Desde comienzos de los sesenta se proyectaba, por parte de la Cámara de Comercio, la construcción de un moderno edificio de 14 plantas dentro del perímetro del Centro Cívico de Barranquilla, el corazón institucional y de gobierno de la ciudad. El entonces director de la Cámara de Comercio, Gastón Abello, en 1969 impulsó la creación de la Confederación de Cámaras de Comercio del país –ConfeCámaras–, con el

fin de fortalecer la proyección institucional de estas entidades y así mejorar el ambiente de negocios en las regiones y en el país. Así mismo, la CCB acompañó y contribuyó a impulsar importantes iniciativas para mejorar las condiciones del puerto de Barranquilla y Bocas de Ceniza, adecuar la dotación del Cuerpo de Bomberos, promover la creación de la Zona Franca, la optimización del servicio de energía

eléctrica y la organización de la Caja de Compensación Familiar. También impulsó la modernización del servicio telefónico, promovió la fundación y organización de la Corporación Financiera del Norte (Cofinorte), la constitución del Comité Intergremial del Atlántico, la creación de Corelca, la fundación de la Universidad del Norte y la construcción del aeropuerto Ernesto Cortissoz.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

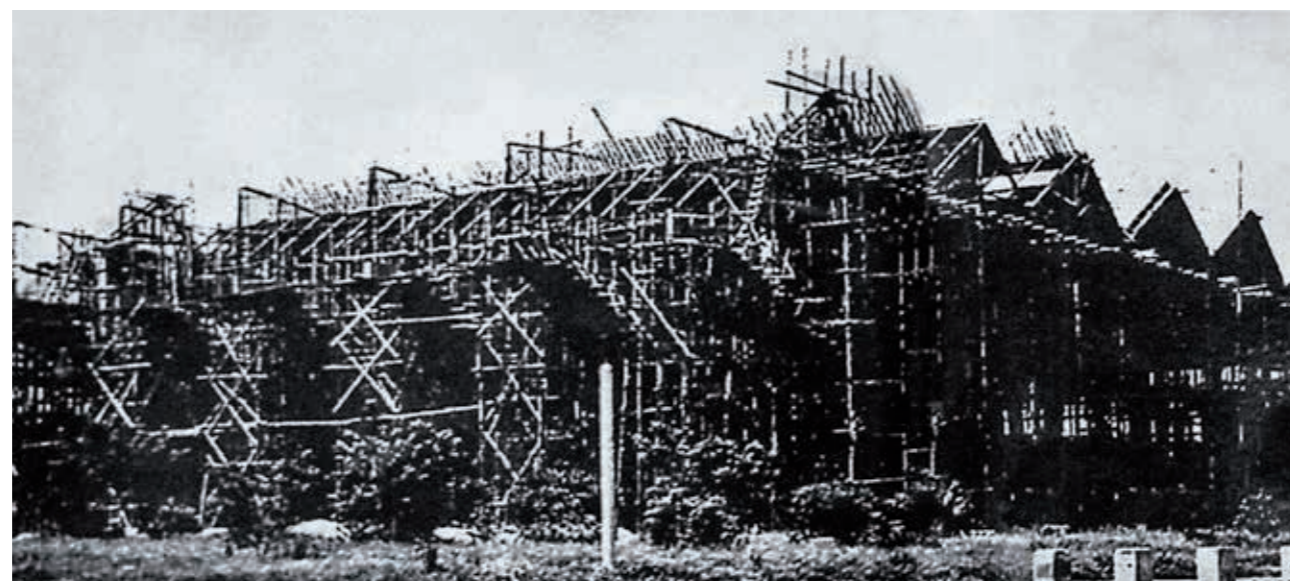
1961

Barranquilla es sede de los Juegos Bolivarianos y se construye el Coliseo Humberto Perea.



1963

Constitución de la Corporación Financiera del Norte, una entidad financiera para apoyar el desarrollo de la economía regional.



Costeños, que por más de tres lustros fue el espacio para que pintores y artistas plásticos proyectaran sus obras.

La CCB se había convertido en interlocutor de importantes instituciones nacionales e internacionales de la cultura.

Nuevos retos institucionales

En medio de lo que se llamó la desaceleración de la economía, los dirigentes de la Cámara de Comercio asumieron grandes proyectos de infraestructura, apoyaron la silenciosa y contundente labor del quehacer cultural, la adecuación de espacios y zonas verdes de la ciudad, y la planificación de una urbe conectada con un área metropolitana donde se racionalizara el uso del suelo. Se opusieron a cualquier intento de alza desmedida en los servicios públicos y reclamaron atención del Gobierno central hacia la costa. La Cámara vigilaba los procesos de las obras públicas y era anfitriona de funcionarios de entes fiscalizadores, como ocurrió en la construcción del aeropuerto.

La década de 1980 fue de culminación de tres grandes proyectos iniciados en los setenta: el aeropuerto, el estadio y la central de abastos. En forma

paralela, se impulsaron el Parque Industrial Malambo, PIMSA, la creación de un programa de microempresarios, la puesta en marcha del canal regional de televisión, Telecaribe.

La idea del Parque Industrial Malambo (PIMSA) promovida por la Cámara de Comercio comenzó a tomar fuerza luego de que el Gobierno nacional expidiera el Decreto 2143 de agosto de 1979, de estímulo y organización de parques industriales fuera de las zonas del área de influencia de ciudades como Bogotá, Medellín o Cali, reforzado con la Resolución 631 del 29 de julio de 1980 del Ministerio de Desarrollo. A finales de ese año, se dieron a conocer las cinco primeras empresas del parque industrial: Acerías de Colombia, Acesco, Pro-Oriente (dedicada a la explotación de madera), Distribuidora de Prefabricados, Representaciones JUANBE, e INVESCO Limitada (dedicada al ramo de la construcción). Catalogado como el primer parque industrial de Colombia, comenzó a ser muy atrayente por su ubicación a cinco minutos del aeropuerto y conectado con la vía oriental. PIMSA, uno de los proyectos exitosos pensados desde la Cámara de Comercio de Barranquilla, cuenta hoy con 25 compañías instaladas.



La década de 1980 fue de culminación de tres grandes proyectos iniciados en los setenta: el aeropuerto, el estadio y la central de abastos. En forma paralela, se impulsaron el Parque Industrial Malambo, PIMSA; la creación de un programa de microempresarios; la puesta en marcha del canal regional de televisión, Telecaribe.



1963

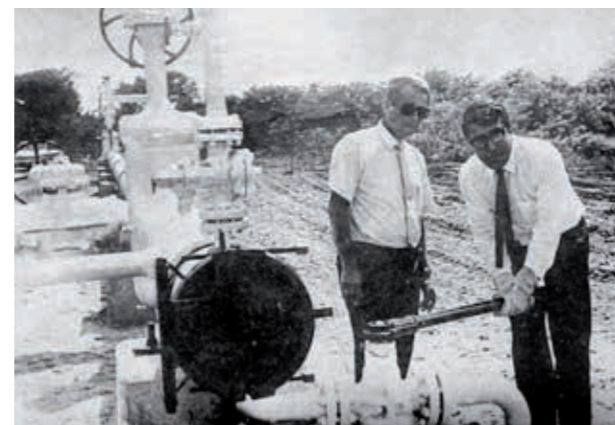
- ▶ Se propone la creación de una zona franca industrial en Barranquilla y se amplían las instalaciones en el terminal marítimo.
- ▶ Se crean las droguerías Olímpica.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

1967

Se construye el edificio de la Cámara de Comercio de Barranquilla, pionero en el sistema de propiedad horizontal para oficinas. La CCB pudo ampliar sus servicios y mejorar ostensiblemente sus propias oficinas con estos nuevos y amplios espacios.



1968

Se da al servicio el gasoducto de Atlántico.

Motivada por el impacto del programa para el fomento de la microempresa de la Fundación Carvajal, con sede en Cali, la CCB impulsó el Programa de Microempresas que comenzó a funcionar a partir de mayo de 1982 con dos ejes fundamentales: la capacitación y el crédito a los pequeños empresarios. Bajo la orientación de su presidente ejecutivo, Arturo Sarabia Better, ya en su fase de operación fue entregado a la Fundación Barranquilla, hoy Fundación Mario Santo Domingo.

Nace Telecaribe

Con el argumento de que un canal de televisión regional sería un elemento importante en la construcción de valores identitarios, de cultura y de memoria regional, en el marco de la diversidad cultural, por la misma época se dio el proceso de creación de Telecaribe. La CCB aportó al debate y prestó su sede para numerosos encuentros. De los foros dirigidos por el parlamentario Emilio Lébolo Castellanos, el más significativo fue el del 23 de mayo de 1985, del que salió un documento entregado al gobernador del Atlántico, Fuad Char, quien al lado de los gobernadores de la región, del Ministerio de Comunicaciones y de Inravisión impulsaron el proyecto que finalmente

vio la luz en 1986. Había necesidad de comunicar la riqueza cultural del Caribe colombiano y crear unas potencialidades económicas en ese campo, así como abrir un espacio de expresión y realización para la labor periodística de la costa. El 1º de octubre de 1986 concluyeron las transmisiones de prueba y se dio inicio a la programación oficial.

La identificación de los problemas de la ciudad prosiguió su marcha y en 1981 la Cámara clamó por una Barranquilla, nodo del transporte terrestre, valorando su conexión con Cartagena y Santa Marta y las rutas hacia el interior del país, contando con la apertura del puente sobre el río Magdalena. La ciudad debía ser considerada puerto fluvial, marítimo, aéreo y terrestre. Después de varios estudios que mostraban el caos vehicular del que comenzaba a ser presa Barranquilla, se estableció la Sociedad Promotora de Transportes, de cuya Junta Directiva hizo parte Gabriel Noguera Echeverri, director ejecutivo de la Cámara.

Otros proyectos en los que la CCB desempeñó un papel importante fueron la construcción del Parque Muvdi, que por poco tiempo fue centro de recreación para un importante sector de la población y de su área metropolitana; y la remodelación y renovación de la Biblioteca Departamental, bajo la direc-

ción de Meira Delmar. En tercer lugar, se inició un fuerte proceso para la recuperación productiva del sur del departamento del Atlántico, labor truncada por el desastre natural que se presentó en diciembre de 1984, cuando el dique carretable se rompió y grandes zonas del sur del Atlántico fueron inundadas. La Cámara de Comercio cambió el rol que venía desempeñando para la recuperación, e integró el Comité Pro-Damnificados.

Nuevos planes

Muchos de los proyectos en los que ha participado la Cámara de Comercio resultan siendo planes de largo aliento. Es el caso del área metropolitana de Barranquilla, a cuya concreción aportó con el levantamiento del plan de transporte metropolitano y de renovación urbana del centro de Barranquilla, durante la alcaldía de Jacobo Acosta Bendeck, en 1985, y en el marco de la segunda visita de la Misión Japonesa.

Durante la crisis económica que en 1987 experimentaba la ciudad, la CCB al lado de instituciones como la Corporación Financiera del Norte, el Instituto de Fomento Industrial, el Ministerio de Desarrollo Económico, la Alcaldía de Barranquilla y ConfeCámaras, creó la Promotora de Proyectos de Inversión

del Atlántico S. A., Promoatlántico. La entidad pasó a encargarse del impulso al sector industrial y agroindustrial, intentando atraer la inversión para aprovechar las ventajas comparativas de la región.

Finalizando los ochenta, la Cámara de Comercio de Barranquilla había creado casi una veintena de instituciones y proyectos y participaba activamente en la Junta Directiva de ConfeCámaras, en la coordinación del Consejo Regional de Cámaras de Comercio de la Costa, en el Comité Intergremial del Atlántico, en la Junta Directiva del Terminal Marítimo, y en la Junta Directiva del Terminal de Transporte.

Entre tanto, algunos signos de recuperación económica se habían empezado a sentir. Así, el porcentaje de desempleo que en 1985 llegó a 17,9 % para 1989, se redujo a 11,5 %, muestra clara de que la ciudad se asomaba a la nueva década con otros aires para asumir nuevos compromisos.

La educación y la cultura fueron en la década de 1990 el nuevo campo de acción de la CCB. Incorporó el patrimonio cultural como un nuevo componente conceptual, prácticamente desconocido en el país, a iniciativas en las que había incursionado en la década anterior. La recuperación, restauración y puesta en marcha del proyecto cultural del complejo del



1969

Creación de la Confederación Nacional de Cámaras de Comercio, ConfeCámaras, bajo el liderazgo de Gastón Abello. A través de ella se han concebido, tramitado y llevado a cabo importantes proyectos de desarrollo mejorando el ambiente empresarial. Además, es un ente cohesionador que reúne a las cámaras y vigila por su fortalecimiento y proyección en el tiempo. Es un órgano consultivo que las representa en la consecución de los intereses y objetivos generales del comercio, la industria y todos los sectores de la economía nacional.



Finalizando los ochenta la Cámara de Comercio de Barranquilla participaba en la Junta Directiva de ConfeCámaras, en el Consejo Regional de Cámaras de Comercio de la Costa, en el Comité Intergremial del Atlántico, en la Junta Directiva del Terminal Marítimo, y en la Junta Directiva del Terminal de Transporte.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

Tiempos de ejecución

En la década de 1970, Barranquilla es testigo de la construcción de las grandes obras de infraestructura concebidas en los años anteriores: el puente Pumarejo (1972), Zona Franca (1973), la Gran Central de Abastos (1978), el aeropuerto Ernesto Cortissoz (1979), sin embargo, a partir de esta época, el puerto, la pieza clave de la economía barranquillera, empezó a presentar problemas de acceso y de eficiencia operativa. Por un lado, el creciente depósito del sedimento en inmediaciones de la isla (1972) y el desvío del caudal hacia la margen oriental del río restringieron el movimiento portuario de Barranquilla.



1973

Inauguración de la Zona Franca de Barranquilla y su Centro Industrial, un complejo situado estratégicamente a orillas del río Magdalena, donde funcionan diversas empresas que generan un importante número de empleos en la ciudad. La Zona Franca ha estado conectando, desde entonces, toda su producción con el puerto marítimo y fluvial de Barranquilla y a la ciudad con el mundo.



1974

Se construye la autopista a Puerto Colombia.



1975

Se construye el puente sobre el río Magdalena.



antiguo edificio de la Aduana, es una muestra fehaciente de que la CCB había abierto en su agenda un espacio importante para el arte, la educación, la cultura y los procesos identitarios, como factores incuestionables de desarrollo y calidad de vida, como lo venían haciendo también las cámaras de comercio de Medellín y Bogotá, por citar solo dos ejemplos.

Dejó huella el Salón de Artistas Costeños, evento que en 16 años de trayectoria ininterrumpida, entre 1992 y 2007, permitió conocer o ratificar nombres de artistas que luego se destacarían en otros contextos del arte regional, nacional e internacional.

Retomando ejercicios patrimoniales del pasado como los foros y discusiones sobre el carnaval, la CCB al lado de entidades como la Gobernación del Atlántico, la Fundación Mario Santo Domingo y Colcultura, se involucró en proyectos como el del edificio de la Aduana, la Biblioteca Piloto del Caribe, y la Estación Montoya Tranvía.

Son nuevos objetos de preocupación institucional con los que sin duda la CCB abre la discusión de la importancia del desarrollo institucional de la cultura en la región, mientras sigue atenta a los temas económicos, financieros, de infraestructura, servicios públicos, transporte y planeación urbana.

Capital humano y nuevas tecnologías

Los ochenta también habían traído importantes cambios en la concepción de la labor gerencial y empresarial. En su parte funcional, la Cámara comenzó a brindar diversas asesorías a sus afiliados, muchas de ellas orientadas al campo de la gestión administrativa. La formación de un empresario con liderazgo y organizado comenzó a ser otro de los nortes de la CCB. No solo era necesario concebir empresas y desarrollo, sino que también era importante educar y preparar un nuevo elemento humano que además de gestión desarrollara cualidades como el carisma y la capacidad de liderazgo para hacer sostenibles estos desafíos empresariales.

En los medios institucionales de la Cámara se empezaron a publicar artículos como “El arte de expresarse”, en el que se orientaba a los gerentes a tener presente una serie de principios básicos de la comunicación empresarial a la hora de hablar en público, tales como el estilo, la mirada, la voz, los movimientos. Así mismo, se hacía énfasis en que la prosperidad y el desarrollo no solo eran atributos de las condiciones del mercado y de los flujos mundiales de la economía, sino que también eran inherentes a la disposición y capacidad



En 1982, la Cámara había iniciado un proceso de modernización y sistematización de su información. Adquirió un computador para sistematizar la información de los registros mercantiles y ya, a mediados de 1985, se puso en marcha la expedición de certificados de matrícula mercantil a través de computador.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

1978

Se constituye la Sociedad Promotora de la Gran Central de Abastos de Barranquilla, con la asistencia del gobernador Pedro Martín Leyes; del ministro de Agricultura, Germán Bula Hoyos; del alcalde de Barranquilla, Roberto Paccini; del presidente de la Cámara, Jorge Hernández Núñez; y del Director Ejecutivo de la entidad, Gabriel Noguera Echeverry.



de cada empresario. En esa misma línea fue también publicado el artículo “Requisitos personales del empresario próspero”, en el que se abogaba por la necesidad de implantar en la conciencia de los nuevos hombres de negocios una serie de principios que iban desde la salud y la honradez hasta la madurez emocional.

Algún tiempo más tarde se publicó en el Boletín Informativo otro artículo que enfatizaba en la necesidad de crear una disciplina en la experiencia empresarial, porque además de tener una importancia estratégica para la empresa era “una necesidad fundamental del individuo”. Se abordaron otros temas y matices como la importancia de la labor secretarial, y de la persona que cumple este rol hacia la cual se orientaron diferentes recomendaciones del orden comunicativo y organizativo.

La modernización de las empresas, sobre todo en el ámbito tecnológico, exigía también ocuparse de la parte humana y personal del liderazgo. El siglo XX había irrumpido con una serie de adelantos que muchos no conocían ni manejaban. En el marco de estas orientaciones a los empresarios, la CCB abordaba también el rol de la oficina como lugar neurálgico de la empresa para decirle al empresario la importan-

cia de la asunción de los cambios tecnológicos en la producción, pues los tiempos por venir exigirían nuevas capacidades y ante todo una nueva mentalidad. Al respecto, en su Boletín Informativo, la Cámara de Comercio advertía, por ejemplo, cómo una “visión futurista de la forma en que las computadoras, las grabadoras, las conferencias televisadas y la transmisión de datos en facsímil pueden cambiar la naturaleza del trabajo de oficina”. Al referirse a las oficinas del mañana, decía: “Las máquinas de escribir están siendo dotadas de pequeñas computadoras para crear así el equipo ‘procesador de palabras’ que escribe, corrige y reproduce cartas y otros documentos. Con este equipo, una mecanógrafa puede redactar un borrador preliminar, pasarlo a su jefe para que lo apruebe, mecanografía únicamente las partes o palabras que sea necesario corregir y luego oprimir un botón y observar cómo automáticamente la máquina mecanografía una copia definitiva perfecta a razón de 400 palabras o más por minuto”. En el caso de los computadores, la idea todavía era algo lejana, pues su tamaño y valor eran descomunales.

Para el momento, los funcionarios de la Cámara impulsaban el uso del teléfono y lo que más adelante se conoció como la máquina de escribir eléctrica,

o simplemente lo que se llamó un “procesador de palabras”. Hacer más efectivo los negocios por medio de la tecnología era también una muestra de prosperidad y modernidad.

Los aspectos internos de la cultura empresarial constituyeron un nuevo tema de preocupación para los líderes de la CCB. Tal el asunto de las relaciones entre jefes y subalternos en lo que se llamó el “efecto nocebo”, que consistía en las predicciones negativas que hacían los jefes en relación con las labores y desempeños de sus empleados, los cuales podían resultar cumpliéndose con obvias consecuencias. O como en el caso de la organización de los archivos empresariales de la oficina, tema acerca del cual casi había una nula conciencia de su importancia. Eran, obviamente, los inicios de lo que hoy llamamos la gestión documental, pero que entonces era una preocupación incipiente para hacer eficiente la labor ejecutiva, especialmente lo que la CCB llamaba la organización de los logros.

En ese sentido, la propia CCB había iniciado ya un proceso de modernización y sistematización de su información. En 1982 adquirió un computador para sistematizar la información de los registros mercantiles y ya, a mediados de 1985, se puso en marcha la

expedición de certificados de matrícula mercantil a través de computador. Para 1987, publicó en su Revista el artículo “La tecnología de los computadores”, en el que se destacaban las ventajas alcanzadas en la organización de la información gracias al uso de estos equipos, y se llamaba la atención sobre la entrada de esta nueva era y el reto de diseñar un nuevo enfoque administrativo.

La CCB y la ciudad ante el futuro: nuevos hitos

La de 1990 fue una década de coyunturas importantes en el decurso institucional de la CCB. Las realidades problemáticas de la década anterior, como el desastre de los servicios públicos de la ciudad, seguían reclamando posturas institucionales y la Cámara ejercía liderazgo y convocatoria para seguir trabajando por la ciudad.

La Triple A

El periódico *El Heraldo* dio cuenta, el 10 de enero de 1991, de la difícil situación que atravesaba la urbe. Por un lado, el paro de los trabajadores del aseo por los sueldos atrasados, dejando un total de 48 barrios en la ciudad sin su respectiva limpieza, y por otro, las innumerables fugas del sistema de acueducto, así como



1979

El aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz entró a funcionar en 1979 y fue inaugurado formalmente el 7 de abril de 1981 por el presidente Julio César Turbay. La obra confería a la ciudad de Barranquilla una indiscutible dimensión internacional.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

los constantes racionamientos o la carencia absoluta del servicio en muchos barrios de la ciudad.

Tal circunstancia llevó a la realización de diversos estudios y aproximaciones al problema, en los que participó o realizó directamente la Cámara. Esta crisis de los servicios públicos sirvió, sin embargo, para despertar una inconformidad en la ciudadanía que reclamaba soluciones inmediatas y puso de presente la necesidad de establecer el equilibrio del poder entre los sectores público y privado, y trabajar por una alternativa de cambio en la ciudad.

La solución se cristalizó con la constitución de la empresa Triple A, el 17 de julio de 1991, y su inicio de operaciones en 1992. A partir de criterios gerenciales regidos por la eficiencia y la sostenibilidad, la propuesta fue acogida en su momento por el Concejo Municipal que a su vez autorizó al alcalde Miguel Bolívar Acuña para que la ciudad participara en una empresa de economía mixta que se denominó Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Barranquilla S.A. E.S.P. El liderazgo decidido y contundente ejercido por la CCB permitió que la ciudad se transformara en un lugar vivible y propicio para la inversión. No hay que olvidar que las Empresas Públicas Municipales, también habían sido una creación de la Cámara de Co-

mercio, que llegaron a ser un ejemplo latinoamericano en cuanto a organización y eficiencia, pero en este, como en otros casos, actuó buscando lo mejor para el desarrollo de la ciudad, apoyando su liquidación y buscando nuevas formas de eficiencia.

Hacia mediados de 1992, la Cámara publicó un informe sobre la empresa en el que se puede ver que la situación de los servicios comenzaba a cambiar para bien de la ciudad.

Pensando y gozando el carnaval

En 1980, el Carnaval de Barranquilla se encontraba en una aguda crisis ocasionada por las múltiples intervenciones de entidades con intereses particulares que conllevó desorganización, lesionando lo fundamental de las fiestas. Por esa razón, y luego de sonados escándalos, la CCB, dirigida en ese entonces por Arturo Sarabia Better, y la Universidad del Atlántico, conscientes de la importancia cultural que representa el Carnaval para la ciudad, la región y el país, convocaron, a partir de 1985, los llamados Foros del Carnaval. Su propósito era debatir el esquema de manejo y las alternativas a seguir para el rescate de las tradiciones y el fortalecimiento de las festividades; los eventos prosiguieron a lo largo de todos esos años.



En 1980, el Carnaval de Barranquilla se encontraba en una aguda crisis. La CCB y la Universidad del Atlántico convocaron los Foros del Carnaval. Finalmente, el 7 de septiembre de 1991 se fundó la empresa Carnaval de Barranquilla S.A. Desde entonces, esta empresa organiza y dirige las políticas de promoción a través de su Junta Directiva.

Los ochenta: democracia y liberalismo económico

La década de 1980 fue un periodo convulsionado a nivel mundial. Grandes transformaciones tuvieron lugar en la geopolítica internacional. La desaparición del comunismo soviético y la caída del Muro de Berlín marcaron el fin de la Guerra Fría y la emergencia de un mundo multipolar signado por la democracia liberal y los principios de la libre empresa. Se gestó la revolución informática: la fibra óptica, el fax, las computadoras personales, la tecnología digital, etc. Bajo la Presidencia Ejecutiva de Arturo Sarabia, la CCB registra

una renovación de sus cuadros directivos y una adecuación organizacional apoyada en criterios técnicos y gerenciales acorde a los tiempos. Un relevo generacional asume una actitud que propende a la recuperación de la vocación empresarial y el vigor cultural de Barranquilla y la Región Caribe, en ese marco se promueven proyectos encaminados a la recuperación de la memoria histórica de la ciudad y de su identidad, por iniciativa de la Cámara se crean Telecaribe y la Cinemateca Distrital en 1986.



1980

El PIMSA (Parque Industrial Malambo S.A.) se creó a la luz del Decreto 2143 de agosto de 1979, expedido por el Gobierno nacional, con el propósito de estimular la creación de parques industriales fuera de las zonas del área de influencia de ciudades como Bogotá, Medellín o Cali. PIMSA fue catalogado como el primer parque industrial de Colombia. El parque comenzó a ser muy atrayente por su ubicación.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

Diferentes grupos folclóricos se asociaron para defender intereses concretos y reclamar un reconocimiento conforme al rol e importancia en la fiesta, además de velar por lo que sería el futuro del Carnaval de Barranquilla. Hay que mencionar, además, que a finales de los ochenta se creó el Premio a la Tradición y Valores Folclóricos del Carnaval como un impulso y valoración a sus gestores.

En los foros públicos, guiados por la CCB, se debatieron diferentes alternativas encaminadas a mejorar su organización y administración. Se propuso la creación de un ente que agrupara distintos sectores y que organizara de forma incluyente los eventos que configuran las carnestolendas. Se puntualizó que el ente debía tener los recursos necesarios para cumplir este objetivo y, además, motivar el interés por el disfrute de las fiestas a nivel local, nacional e internacional. El resultado final fue la creación de la empresa Carnaval de Barranquilla S.A. el 7 de septiembre de 1991. Desde entonces, esta empresa organiza y dirige las políticas de promoción a través de su Junta Directiva presidida por la Alcaldía Distrital y en la que tiene asiento la CCB.

La Sociedad Portuaria

El río Magdalena ha sido una larga preocupación en

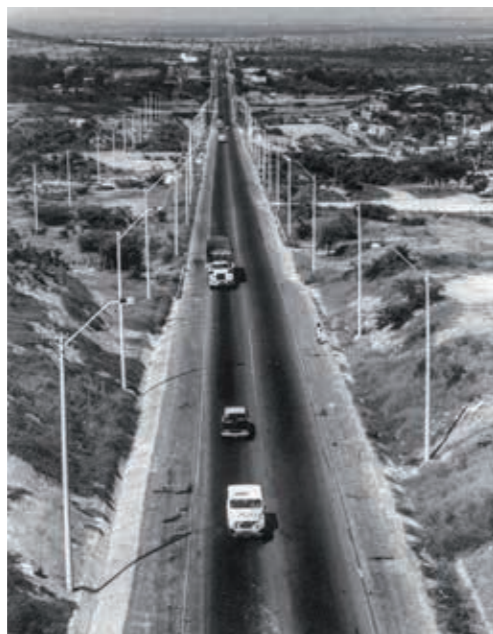
nuestra historia local desde los tiempos de bogas y champanes hasta el ingreso de la navegación de vapor y el auge del transporte fluvial, a comienzos del siglo XX. La CCB siempre abogó por la suerte del Magdalena, pero desde los años noventa su empeño se hizo más notorio de cara al siglo XXI. El número 170 de la Revista de la Cámara de Comercio del segundo trimestre de 1991 puede considerarse un manifiesto en defensa de esta arteria fluvial. Allí están claros los pasos y las acciones que deben asumirse para su rehabilitación. Una de las acciones fue la conformación de un Comité de Apoyo al Río Magdalena, integrado básicamente por las cámaras de comercio con jurisdicción en su cuenca.

El segundo paso fue presionar para que el Gobierno nacional expidiera políticas claras para su recuperación, reglamentando su utilización a través de los puertos. Tal el origen de la Ley 01 de 1991, que reguló las zonas portuarias. La CCB comenzó a gestionar el establecimiento en Barranquilla de una nueva sociedad que se encargara de los puertos, y empezó a hablarse de un plan de exportación y de la optimización de la infraestructura portuaria.

El papel activo de la CCB en la gestión de proyectos para el desarrollo y el progreso de Barranquilla



La CCB creó el Centro de Investigaciones Económicas y Sociales para generar y/o gestionar conocimiento en las áreas de economía empresarial que sirviera de insumo al sector productivo, para que contribuyera a la toma de decisiones acertadas.



1981

- ▶ Se construye la avenida Circunvalar.
- ▶ Con la intención de potenciar Barranquilla como nodo del transporte terrestre, dada su conexión con Cartagena y Santa Marta y por las rutas que desde estas capitales se desprendían hacia el interior del país, más aún contando con la apertura del puente sobre el río Magdalena. La ciudad no solo debía ser considerada puerto fluvial, marítimo y aéreo, sino también terrestre. Ante esta necesidad, y después de varios estudios que mostraban el caos vehicular del que comenzaba a ser presa Barranquilla, se estableció la Sociedad Promotora de Transportes, hoy Terminal de Transporte de Barranquilla S. A.; localizada muy cerca de la Gran Central de Abastos.

1981

Motivada por los alcances e impacto del programa para el fomento de la microempresa llevado a cabo por la Fundación Carvajal, con sede en Cali, la CCB impulsa también el proyecto para apoyar la organización de pequeños comerciantes y así contribuir a la formalización del trabajo organizando su oferta y demanda. Esta iniciativa fue implementada por la CCB y ya en su fase de operación es entregada a la Fundación Barranquilla, hoy Fundación Mario Santo Domingo.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

1982

Se inaugura
el Teatro Municipal
Amira de La Rosa.



se reflejó también en su participación para crear una entidad que mejorara la prestación del servicio de transporte marítimo y fluvial. Con la certeza de las ventajas competitivas de la ciudad, la CCB trabajó desde 1992 junto con el Comité Intergremial para crear la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., la cual se constituyó el 13 de diciembre de 1993, y se le entregó en concesión, por 20 años, la administración del terminal público marítimo y fluvial.

El Zoológico de Barranquilla

A mediados de 1993 un informe publicado en *El Heraldo* sobre el estado del zoológico y las especies allí alojadas descubrió el lamentable deterioro de su hábitat y la mala salud de muchos animales. Era claro que este lugar, de gran importancia recreativa y educativa para la ciudad, pasaba por su peor momento. A la intervención de la Personería Municipal en defensa del zoológico se sumó una importante manifestación ciudadana que terminó en la convocatoria de un foro abierto en el que se debatió la situación y surgió el Comité Pro-rescate del Zoológico de Barranquilla. Lo integraron representantes de la Universidad del Atlántico, la Sociedad Protectora de Animales, la Asociación Colombiana de Ciencias Biológicas, la Uni-

versidad Metropolitana, la Asociación de Veterinarios, Aincozona, el Colegio Sofía Camargo de Lleras, el Inderena, la Fundación Mario Santo Domingo, el Cuerpo de Bomberos, Comfamiliar y la CCB.

Por solicitud del Comité, la CCB, dirigida entonces por Enrique Berrío Mendoza y siendo presidente de su Junta Directiva Pablo Gabriel Obregón, se encargó de elaborar una propuesta de conservación y adecuación del zoológico, la que fue entregada al alcalde Bernardo Hoyos Montoya, quien recomendó la creación de una fundación que facilitara la investigación científica y la exploración de la conducta animal. Se constituyó la Fundación Botánica y Zoológica de Barranquilla, y en la primera semana de julio de 1993 se firmó el contrato de administración que ha permitido desarrollar desde entonces una interesante labor educativa, formativa y recreativa. El zoológico es visitado por unas 300.000 personas al año y goza del reconocimiento internacional.

Edificio de la Aduana, una joya recuperada

La CCB fue visionaria con respecto al concepto de Patrimonio Cultural. Identificó en el edificio de la Aduana, joya de arquitectura republicana construido a comienzos del siglo XX como un palacete destina-

do a la administración de Aduana, un símbolo para recuperar, restaurar y operar como proyecto cultural. Desde comienzos de los años ochenta, el edificio fue abandonado por mal estado y las dependencias de la Aduana debieron ser trasladadas.

Las primeras ideas del rescate patrimonial se dan en 1981, cuando el Comité Cultural de la Cámara de Comercio de Barranquilla publica un breve artículo en el que plantea que este edificio debía ser rehabilitado para un museo y sede de la Casa Cultural de Barranquilla. Se hizo un llamado a la Alcaldía y a los organismos interesados en su recuperación. Colcultura habían firmado previamente con la CCB un convenio a ese respecto, siendo Presidente Ejecutivo Arturo Sarabia Better. La Cámara retomó la idea en 1984, la presentó al alcalde Guido Borrero Durán, y, en abril de 1985, se presentó al Banco Central Hipotecario que estableció parámetros y compromisos para la restauración. Este nuevo impulso incluyó una visión de recuperación de toda la zona de influencia del proyecto y la proyección de la ampliación de la carrera 50 y empalme con la vía 40.

El proceso se enmarcó en el ideal mayor de renovación urbana del centro histórico. Hubo debates sobre la recuperación y saneamiento de la zona negra,

la implementación de la Zona Franca, Barranquillita y el Barrio Abajo, que es donde está ubicado el edificio de la Aduana. En ese primer momento los intentos de recuperación incluían un área de 600 hectáreas que iban desde la carrera 35 hasta la carrera 54 y desde la calle 53 hasta los mismos límites con el río Magdalena.

Se suspendió temporalmente la promoción del proyecto, sin descartarlo totalmente ni perder de vista su importancia como elemento iniciador de un proceso de renovación urbana, ante otras prioridades para la ciudad que exigían la atención de la CCB. En 1991, la Gobernación del Atlántico y la Cámara de Comercio aúnan esfuerzos del sector público y privado para la restauración de este bien patrimonial.

Los diseños arquitectónicos fueron elaborados por la firma González Ripoll, en cabeza de la arquitecta Katya González, la construcción fue encargada al consorcio Domínguez y Saieh e Inversiones Tepedino; la firma Omega Alpha Ingeniera de Proyectos estuvo a cargo de la interventoría; y la dirección general correspondió a la Fundación Caribe de Restauración, dirigida por el ingeniero Harry Abuchaibe Costa.

Una cruzada para la recuperación de este bien patrimonial que había sido ya declarado monumento nacional, fue convocada por la Gobernación y la CCB

Se constituyó la Fundación Botánica y Zoológica de Barranquilla, y en la primera semana de julio de 1993 se firmó el contrato de administración que ha permitido desarrollar desde entonces una interesante labor educativa, formativa y recreativa.



1986

- ▶ Creación del canal regional Telecaribe para el fortalecimiento y la promoción de los procesos culturales y educativos del Caribe colombiano. El canal regional fue concebido como un espacio donde se resaltan los valores, la cultura, la memoria y la diversidad de nuestra Región Caribe.
- ▶ Se crea la Fundación Cinemateca del Caribe. Un público considerable de cinéfilos convocaron a varias organizaciones, entre estas la Cámara de Comercio de Barranquilla, con el fin de crear la Fundación y el 8 de septiembre de 1986, mediante la Resolución N° 615 obtuvo su personería jurídica la Fundación, por parte de la Gobernación del Atlántico, siendo su primer presidente el doctor Germán Vargas Cantillo.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

Nuevos vientos remozan la historia del puerto de Barranquilla

Desde los noventa, Colombia comenzó a impulsar la apertura económica. Para realizar un óptimo intercambio era imprescindible contar con infraestructura portuaria y de transporte moderna y eficiente, que permitiera competir exitosamente en el mercado mundial. El Estatuto de Puertos Marítimos de 1991 abolió el monopolio estatal en la administración portuaria con la liquidación de Colpuertos. Se crearon la Superintendencia General de Puertos y las Sociedades Portuarias Regionales que son las responsables de la administración portuaria.



en la que participó también el Gobierno nacional. Luego de un proceso de alianzas estratégicas se iniciaron los trabajos que duraron un año y medio. El 15 de julio de 1994 se inauguran las obras de restauración, cuya custodia, mediante convenio, tenía la Cámara. Según reza la placa de entrega de las obras, era presidente de Colombia César Gaviria Trujillo, presidente de la CCB Enrique Berrío Mendoza, presidente de su Junta Directiva Rafael Barvo Bárcenas y gobernador del Atlántico Gustavo Bell Lemus.

En el edificio funcionan, desde el 1º de septiembre de 1994, la Biblioteca Piloto del Caribe y el Archivo Histórico del Atlántico, dotados ambos con parte del material de la Biblioteca Departamental y de la Cámara de Comercio de Barranquilla; un auditorio para 125 personas, nueve locales comerciales entre librerías, casas de antigüedades, restaurantes, cafeterías, así como una plazoleta para la celebración de ferias y exhibiciones públicas.

Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta

Paralelamente a la restauración del antiguo edificio de la Aduana, la Cámara de Comercio de Barranquilla, la Gobernación del Atlántico y la Fundación Mario Santo Domingo, en una feliz alianza público-privada,

crean la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta para homenajear a una de las más grandes figuras del pensamiento colombiano, nacido en Barranquilla. Una entidad para propender al acceso a la cultura, a la investigación y a la ciencia. La Cámara de Comercio delega el cuidado y la conservación del antiguo edificio de la Aduana a esta entidad y vigila para que se cumpla con su conservación y proyección en beneficio de las generaciones futuras. Loable papel que la distingue como una entidad que trabaja de manera integral en el desarrollo de la ciudad. A su vez, la Corporación es la encargada de administrar el Archivo Histórico del Atlántico y la Biblioteca Piloto del Caribe.

Biblioteca Piloto del Caribe

Conscientes de que la ciudad debía mostrar valores agregados desde lo cultural, que contribuyeran a mejorar el ambiente de negocios, en 1994 la Cámara y la Gobernación formulan una propuesta basada en un completo estudio para transformar el antiguo Centro de Información y Documentación de la Cámara de Comercio de Barranquilla, creado en 1920, en la Biblioteca Pública Piloto. Pronto se convierte en la más importante de la ciudad y la tercera entre las 22 mejores de la Red Nacional de Bibliotecas



Conscientes de que una cultura ciudadana formada desde temprana edad propicia un ambiente de convivencia, y dadas las estadísticas de la baja calidad educativa en la ciudad y en el departamento, la CCB decidió apoyar y formar parte del grupo de entidades públicas y privadas que hacen posible la creación de la Biblioteca Infantil Piloto del Caribe.



1991

- ▶ Se creó una empresa de economía mixta que se denominó Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Barranquilla S.A. E.S.P., Triple A. El 17 de julio de 1991 se constituyó e inició operaciones en 1992.
- ▶ Creación de la empresa Carnaval de Barranquilla S.A. en 1991.



1993

Constitución de la Fundación Botánica y Zoológica de Barranquilla para administrar y orientar el futuro del Zoológico de Barranquilla.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

1994

▶ En 1994, el antiguo edificio de la Aduana de Barranquilla, símbolo de una época de pujanza y progreso económico y social de la ciudad, es entregado completamente restaurado y listo para alojar uno de los proyectos culturales más significativos, ya que con esta restauración se comienza y propicia el rescate del Centro Histórico de Barranquilla.



▶ Acto de entrega de las obras civiles del antiguo edificio de la Aduana Nacional, de izquierda a derecha: el ministro de Transporte, Esteban Bendek; el ministro de Gobierno, Fabio Villegas; el presidente de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, Rafael Barvo Bárcenas; doña Ana Milena Muñoz de Gaviria, primera dama de la nación; el presidente de la República, César Gaviria Trujillo; el gobernador del departamento del Atlántico, Gustavo Bell Lemus; el alcalde distrital, padre Bernardo Hoyos; María Mercedes de Bell y el ministro de Minas, Guido Nule Amín.

Públicas del país. Atiende un promedio de 450.000 usuarios anuales y lidera un proyecto de extensión cultural de gran importancia en la región, siendo objeto de distinciones a nivel nacional y local.

Fundación para el Desarrollo del Caribe

En 1996, la CCB tuvo la idea de crear un ente investigador que diera cuenta de la información sobre el desarrollo económico, político y social de la ciudad, de la región y del país, inspirado en lo que hasta ese entonces fuera el área de investigaciones económicas. El 30 de diciembre de 1996 se crea la Fundación para el Desarrollo del Caribe, Fundesarrollo, con la misión de realizar, promover y difundir investigación sobre la Región Caribe y el país, en el campo económico, social y político, y con el propósito de contribuir al fomento del desarrollo y a la solución de los problemas que limitan el bienestar y el desarrollo de la población. Pero su agenda institucional es mucho más amplia: "Realizar investigaciones socioeconómicas y políticas con el propósito de contribuir con el desarrollo de la región y el país. Ofrecer a la clase empresarial, al sector público y a la comunidad en general, información oportuna sobre el comportamiento de la actividad

económica de la región y el país. Desarrollar la cultura de la investigación en la Región Caribe. Abrir espacios para la discusión sobre temas económicos, políticos y sociales. Fomentar el conocimiento sobre la problemática de la economía regional. Enriquecer el análisis y el pensamiento económico y político de la región y el país. Contribuir con el diseño de estrategias tendientes a mejorar el conocimiento que sobre la región pueda ocasionar la ocurrencia de medidas o hechos externos. Aprovechar y apoyar al recurso humano regional. Dinamizar la investigación en las diferentes áreas del conocimiento".

Fundesarrollo nace como una entidad privada sin ánimo de lucro, con el apoyo de instituciones tales como: Promigas S.A., Fundación Mario Santo Domingo, Universidad del Norte, Gases del Caribe S.A., Gases de La Guajira S.A., Transportes Sánchez Polo, Olímpica S.A., Terpel del Norte S.A. y Surtigas de Cartagena S.A. El apoyo y soporte que la CCB siempre le ha otorgado la han fortalecido y le han permitido ampliar sus servicios a nivel regional. Como institución organizada y responsable, la información que entrega es guía permanente para redefinir los planes y proyectos de los organismos encargados de administrar la ciudad.

Centro Empresarial de la CCB

Otra de las apuestas de la Cámara de Comercio de Barranquilla para fortalecer la ciudad es el Centro Empresarial. Creado en 1997 con la intención de mejorar y contribuir con el desarrollo de ciudadanos emprendedores para que logren materializar sus ideas y conocimientos, el Centro concentra su apoyo en la comunidad de pequeños, medianos y grandes empresarios que día a día trabajan en la conquista de nuevas oportunidades y en la búsqueda de resultados que apuntan a mejorar el nivel de vida de esta sección del país.

Como el tejido empresarial está conformado en más de un 90 % por medianas y pequeñas microempresas, de las cuales depende en gran medida el desarrollo socioeconómico que todos anhelan, se unieron esfuerzos de los sectores público y privado representados por el Consejo Regional de Planificación Económica y Social, Corpes, de la costa atlántica, la Universidad del Norte, Acopi Seccional y la Cámara de Comercio de Barranquilla para la creación de un programa de gran éxito auspiciado por el Banco Interamericano de Desarrollo. El reto colectivo fundamental es el mejoramiento de la productividad y la competitividad de estas unidades. El Centro de Desa-

rollo Empresarial de la costa atlántica, ubicado en el edificio de la antigua Aduana de Barranquilla.

El Centro ofrece servicios, programas y proyectos que coadyuvan a la creación y sostenibilidad de las micro, pequeñas y medianas empresas, para que a su vez contribuyan al desarrollo económico de la región y del país. Para lograr el éxito de los planes y servicios diseñados se implementaron mecanismos que promovieran entre los empresarios una mayor utilización de los servicios. Se visionó una gran demanda de herramientas e instrumentos dispuestos para beneficio de la comunidad productiva. El propósito se logró gracias a instituciones como Colciencias, Bid, Corpes, Proexport, Onudi, Acopi, Uninorte, Sedecom, Comité Mixto de Promoción del Atlántico, entre otras, algunas redefinidas o desaparecidas.

Cohesión y firmeza han sido elementos fundamentales y necesarios para que la CCB aplique el concepto de sinergia, llegando a un mayor número de empresarios con la oferta de servicios especializados que han sido diseñados a la medida de sus requerimientos. El presidente de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio de Barranquilla, Gustavo Visbal Galofre, en su intervención en el acto de inauguración del Centro Empresarial, dejó entrever

En 1991, la Gobernación del Atlántico y la Cámara de Comercio aúnan esfuerzos del sector público y privado para la restauración del edificio de la Aduana.

▶ Concomitante con la restauración del antiguo edificio de la Aduana, la Cámara de Comercio de Barranquilla, la Gobernación del departamento del Atlántico y la Fundación Mario Santo Domingo, mediante una alianza público-privada, crean la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, para propender al acceso a la cultura, la investigación y la ciencia.

▶ El Centro de Información y Documentación de la Cámara de Comercio de Barranquilla, creado en 1920, se transforma en 1994 en Biblioteca Pública bajo el nombre de Biblioteca Piloto del Caribe, entidad auspiciada por la Cámara de Comercio en unión con la Gobernación del departamento del Atlántico. Hoy es una de las más importantes de Barranquilla y considerada la 3ª entre las 22 mejores bibliotecas públicas de Colombia.



Consecuente con su misión para el desarrollo local y regional, la CCB ha venido trabajando en promover la creación de empresas, y en acompañarlas en sus diferentes fases. Impulsó la creación del Fondo Regional de Garantías del Caribe S.A., garante para los créditos que las pymes solicitan al sector financiero.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

1996

El área de Investigaciones Económicas de la CCB, en 1996 se transforma en Fundesarrollo.



1997

- ▶ Creación del Centro Empresarial de la Cámara de Comercio de Barranquilla con la finalidad de apoyar a la comunidad empresarial integrada por los pequeños, medianos y grandes empresarios.
- ▶ Creación del Fondo Regional de Garantías del Caribe S.A., con el fin de servir de garante para los créditos que las pymes locales solicitan al sector financiero. Hoy, el Fondo tiene presencia y sedes en todas las ciudades del Caribe colombiano. Fueron partícipes de su creación, además, la Fundación Mario Santo Domingo y el Fondo Nacional de Garantías.



1998

Construcción del Parque Cultural del Caribe. Un proyecto ideado por el historiador Gustavo Bell Lemus y el escritor Gabriel García Márquez, y apoyado por el industrial Julio Mario Santo Domingo, la Alcaldía de la ciudad, la Gobernación del departamento del Atlántico, la Cámara de Comercio de Barranquilla y un buen número de empresas de la ciudad. Fue inaugurado el 24 de abril de 2009 como eje principal y primer módulo del Parque Cultural del Caribe, compuesto por los módulos del Museo de Arte Moderno y el de la Cinemateca del Caribe.

su satisfacción por la presencia del componente más importante para la entidad empresarial: los empresarios de la región. En su discurso dejó en claro el interés de velar por la clase empresarial de la región, y mostró las bases de un conjunto de servicios a la disposición de los ciudadanos.

Surgió luego la necesidad de apropiarse de instrumentos de información especializada en mercados, oportunidades de negocios, ferias y eventos, tratados internacionales y estadísticas sobre exportaciones e importaciones, dirigidos a la conquista de nuevos rumbos. La respuesta fue el *Trade Point*-Barranquilla, médula de las actividades de comercio internacional presente en el Centro Empresarial.

Junto con el del Ministerio de Desarrollo Económico y con la Fundación Alemana, Sedecom, el esfuerzo de la CCB permitió crear un programa de apoyo en la comercialización de los productos, iniciando con los sectores de confecciones, calzado, y artículos ornamentales para la construcción.

Fondo Regional de Garantías

Consecuente con su misión para el desarrollo local y regional, la CCB ha venido trabajando en promover la creación de empresas, y en acompañarlas en

sus diferentes fases. Impulsó la creación del Fondo Regional de Garantías del Caribe S.A., garante para los créditos que las pymes solicitan al sector financiero. En un país como Colombia, las empresas han de recurrir desde sus inicios a buscar el capital necesario para desarrollarse de manera satisfactoria y lograr las metas propuestas. Su fortalecimiento depende del conocimiento que sus generadores posean sobre la temática, y del capital, recurso esencial para su inicio y sostenimiento.

El Fondo Regional de Garantías fue una iniciativa concertada entre diferentes Cámaras de Comercio del Caribe (Barranquilla, Sincelejo, Cartagena, Santa Marta y Montería). La institución que facilitó el recaudo de los aportes para constituir el primer fondo, el soporte jurídico, financiero y administrativo fue la Cámara de Comercio de Barranquilla. Con un capital de \$1.000 millones suscrito y un capital pagado de \$550 millones, el Fondo entró en operación a partir del 15 de junio de 1997 en los departamentos de Atlántico, Bolívar, Magdalena, Sucre y Córdoba. Sirvió como garante, avalador y fiador para el acceso a los créditos, y como asesor del empresario en el proceso de aplicación de los créditos y en el uso eficiente de los recursos. Hoy, el Fondo tiene presencia y sedes



1999

Restauración de los antiguos edificios de la Estación Montoya y Tranvía, contiguos al complejo Aduana. La CCB, en un esfuerzo interinstitucional con la Gobernación del Atlántico, la Fundación Mario Santo Domingo, el Ministerio de Cultura y la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, le entregan a la ciudad el 26 de noviembre de 1999 dichos bienes patrimoniales completamente restaurados.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

El siglo XXI llegó a Barranquilla de la mano de la privatización

Los resultados de las políticas públicas inspiradas en la privatización fueron alentadores, con logros en algunos frentes como en la prestación de los servicios públicos, la mejoría en buena parte de la malla vial de la ciudad, la recuperación de importantes áreas urbanas como el centro histórico y sus zonas adyacentes, y la atracción de inversionistas extranjeros empezaron a hacer de Barranquilla un espacio de inversiones en el comercio, el transporte, los bancos y la industria.



Emerge Barranquilla como la ciudad del futuro

Un indicador de la acertada forma de administrar lo público fue la mejoría de las finanzas públicas. A partir de 2008 la administración de la ciudad empezó a dar claros síntomas de recuperación. Esa mejoría ha permitido que la ciudad optimice la infraestructura educativa con la construcción de megacolegios y las reformas de las plantas físicas de colegios de educación básica primaria y secundaria que amenazaban ruina.

en todas las ciudades del Caribe colombiano. Fueron partícipes de su creación, además, la Fundación Mario Santo Domingo y el Fondo Nacional de Garantías, que junto con la CCB son sus principales accionistas.

Parque Cultural del Caribe

Ideado por el historiador Gustavo Bell Lemus y el escritor Gabriel García Márquez, el proyecto encontró apalancamiento en el industrial Julio Mario Santo Domingo, en la Alcaldía de Barranquilla, en la Gobernación del Atlántico, en un buen número de empresas de la ciudad y en la Cámara de Comercio de Barranquilla, auspiciando y respaldando el Parque Cultural del Caribe, PCC, y con representación en su Junta Directiva.

El PCC fue concebido para albergar tres grandes módulos: el Museo de Arte Moderno de Barranquilla, la Cinemateca del Caribe, y el Museo del Caribe. Un parque cultural en el que los fundamentos antropológicos, la historia y la cultura del Caribe colombiano, expresados en sus más importantes hitos y símbolos, fueran los principales bienes de circulación ofrecidos a las generaciones presentes y futuras. En palabras de la primera directora del proyecto, Marcela Blanco Lara, “el Parque Cultural

del Caribe –centro regional de encuentro para las artes y la enseñanza– comenzó su primera etapa de construcción con un costo de 13.500 millones de pesos que saldrán de contribuciones de la nación a través del Ministerio de Cultura, y que contará con el apoyo del sector privado, las universidades y otras entidades de corte científico y educativo”. El proyecto inició su construcción teniendo como ingeniero a Dwight Besada Pérez y como ejecutora a la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta.

Emplazado en un lote donado por la Fundación Mario Santo Domingo incluyó en su primera etapa una Plaza Cívica concebida como zona de encuentro para la expresión artística y la recreación de la comunidad. Para Carmen Arévalo, posterior directora del Parque Cultural del Caribe, la nueva plaza –inaugurada en diciembre de 2009 y que lleva el nombre de Mario Santo Domingo– sería una especie de laboratorio para construir ciudadanía.

Hoy por hoy, el Museo del Caribe, inaugurado el 24 de abril de 2009, como eje principal del PCC, y primer módulo de este gran proyecto, es sin duda un nuevo hito educativo y cultural de la región.

Es de destacar el aporte a la consolidación del proyecto educativo y cultural ofrecido por entida-

des tales como la Vicepresidencia de la República, el Fondo Nacional de Regalías, a través de la Gobernación del Atlántico, el Ministerio de Cultura, Fonade, Ecopetrol, el Departamento de Planeación Nacional, Plan Caribe; ICFES; Fundación Mario Santo Domingo, Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, entre otras instituciones públicas y privadas.

Conjunto patrimonial

Estación Montoya y Tranvía

Empeñada con firmeza en contribuir con el desarrollo urbano de Barranquilla mediante el rescate de su patrimonio arquitectónico, además de otras acciones posteriores a la restauración del antiguo edificio de la Aduana, la CCB continuó con los trabajos de los antiguos edificios de la Estación Montoya y Tranvía, vecinos al complejo de la Aduana. Estos edificios, que simbolizan el inicio de la modernidad en la ciudad, se encontraban en completo deterioro y abandono. La CCB, en un esfuerzo interinstitucional con la Gobernación del Atlántico, la Fundación Mario Santo Domingo, el Ministerio de Cultura, y la recién creada Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, le entregaron a la ciudad el 26 de noviembre de 1999 estos bienes patrimoniales completamente

restaurados para preservar la historia, la memoria, y garantizar una ciudad que se proyecta en el tiempo, con identidad. El conjunto recuperado es hoy la sede principal de la Cámara de Comercio de Barranquilla, símbolo coherente de su compromiso por la salvaguarda del patrimonio local y de Colombia.

La estación Montoya, que incluía para el efecto la estación del Tranvía, fue la conexión del puerto complejo de transporte que unía a Barranquilla con Puerto Colombia a través del llamado ferrocarril de Bolívar. Se inauguró el 20 de septiembre de 1871. Luego se sumaron a este conjunto patrimonial el edificio de la Aduana y el de la Intendencia Fluvial. En los años cuarenta del siglo XX, este sistema de puerto complejo entró en deterioro y las edificaciones que lo componían se fueron abandonando. A inicios de los ochenta, la preocupación por el rescate y restauración del patrimonio arquitectónico del centro histórico de Barranquilla comenzó a tomar fuerza. La declaración de monumento nacional de la estación Montoya, en 1984, significó un logro dentro del ámbito cultural, pues propició la recuperación de importantes obras que guardan parte de la memoria histórica sobre la economía de la ciudad de Barranquilla, del país y el mundo.

El PCC fue concebido para albergar tres grandes módulos: el Museo de Arte Moderno de Barranquilla, la Cinemateca del Caribe y el Museo del Caribe.



Capital de la cultura

En el área de la recreación también se manifiesta la recuperación de la ciudad. Cines, teatros, parques, escenarios deportivos, se han convertido en espacios para que los ciudadanos hagan buen uso del tiempo de ocio. El Carnaval, declarado patrimonio histórico de la humanidad por la Unesco, también da fe de esa recuperación mediante una política de descentralización y mejor organización de sus actividades, lo que está a tono con las exigencias de una ciudad que ha crecido de manera significativa tanto en población como en espacio urbano.



100
AÑOS
DE
HISTORIA

El orgullo por Barranquilla

Todos estos procesos de reactivación de Barranquilla marchan aparejados con algo que es fundamental: el desarrollo de un sentido de pertenencia de sus habitantes, un sentimiento de identidad que liga al barranquillero raizal y al adoptado al terruño, y que presta colaboración a las iniciativas que procuran mejorar a Barranquilla convirtiéndola en un espacio grato para vivir.



La primera edificación restaurada de este proyecto fue el edificio central de la Aduana, al cual se le sumaron los de la Estación Montoya y Tranvía. El diseño arquitectónico para los trabajos de restauración estuvo a cargo de Roberto Angulo e Ignacio Consuegra.

En su momento, el presidente ejecutivo de la Cámara de Comercio, Enrique Berrío, sostuvo que la recuperación de la estación Montoya era “realmente la restauración de unos símbolos culturales sepultados inmerecidamente durante más de cuatro décadas de indolencia, para resignificar, hoy por hoy, un momento completamente diferente de la ciudad, y para entrar a un nuevo milenio con la conciencia clara de lo que no podemos permitir que vuelva a sucedernos como sociedad en materia de nuestros más importantes desafíos”. Esto demuestra la preocupación de la Cámara por el desarrollo cultural de la Región Caribe y su deseo de sacar adelante proyectos de preservación de la identidad y rescate de la memoria histórica de las regiones de Colombia.

Fundación Protransparencia

Uno de los grandes afanes de la CCB es hacer de la ciudad un lugar próspero, en donde los recursos

públicos tengan su correcta destinación y sirvan de canal para procurar el desarrollo equitativo. De este ideal nace la Fundación Probidad y Transparencia del Atlántico, Protransparencia, creada el 25 de enero de 2000, con apoyo de la Vicepresidencia de la República, Transparencia por Colombia, y el programa PROBIDAD de ConfeCámaras, referentes nacionales en el tema, y, por supuesto, la Cámara de Comercio de Barranquilla. Su labor ha estado ceñida al principio ciudadano de “hacer público lo público”. Su radio de acción se concentra principalmente en el distrito de Barranquilla como modelo para la transparencia y la supervisión del buen manejo de los dineros y las inversiones de los recursos públicos en diferentes órdenes.

Su antecedente a nivel mundial es Transparencia Internacional, organismo no gubernamental que considera la corrupción como un obstáculo para el avance y desarrollo de muchos territorios. En todos estos años, el objetivo fundamental de Protransparencia se ha centrado en la probidad, transparencia y eficacia en la administración de los dineros públicos, para lo cual ha promovido la participación de una sociedad civil, alerta y poderosa en los asuntos del Estado.



2000

Se constituye la Fundación Protransparencia, suscrita y creada por la Cámara de Comercio el 25 de enero de 2000, con el propósito de “hacer público lo público”. Su radio de acción se concentra principalmente en el Distrito de Barranquilla como modelo piloto para la transparencia y supervisión del buen manejo de los dineros y las inversiones de los recursos públicos en diferentes órdenes.



2004

Creación de la Biblioteca Infantil Piloto del Caribe, única en su tipo y características en el Caribe colombiano. Esta biblioteca, adscrita a la Biblioteca Piloto del Caribe, cumple desde el 2004 un papel sobresaliente en las comunidades más vulnerables de la ciudad.



2005

Creación del evento Plataforma K en 2005, de iniciativa público-privada, que propone un modelo de gestión encaminado a satisfacer las necesidades de la industria del diseño y la moda de la ciudad y de la Región Caribe colombiana. El evento anual ha fortalecido al sector empresarial de la confección tornándolo competitivo a nivel nacional e internacional.



Foto: cortesía alcaldía de Barranquilla

Dentro de los sitios recuperados en Barranquilla se encuentra la plaza de San Roque en el entorno de la iglesia, lo cual implicó la demolición de los inmuebles alrededor del templo.

100
AÑOS
DE
HISTORIA**2006**

Creación del Sistema Interactivo de Consulta de Infraestructura Educativa –SICIED–, herramienta que permite medir el estado de la infraestructura educativa con el fin de facilitar la toma de decisiones para su mejoramiento.

**2010**

El 7 de abril de 2010, en el cumpleaños número 197 de Barranquilla, fue dado al servicio el sistema de autobuses de tránsito rápido Transmetro, mejorando la movilidad dentro de la ciudad.



Foto: cortesía alcaldía de Barranquilla

pezado a cambiar la fisonomía de la urbe y a imponer cambios de comportamiento en los ciudadanos.

Si bien en los ochenta se había abogado porque la ciudad fuera considerada como un puerto terrestre, y se habían iniciado un Plan Maestro de Transporte y la ubicación de una terminal de transporte, lo cierto es que a inicios de los noventa era inocultable el caos en que estaba sumergida Barranquilla por cuenta del transporte. El 5 de enero de 1991, *El Heraldo* dio cuenta del paro de transporte público propiciado por el desacuerdo entre el alza del pasaje, que en ese momento llegó al 22 %, pero que los transportadores consideraban injusto. Las imágenes de buses en los parqueaderos, frente a los usuarios que congestionaban las esquinas a la espera de conseguir transporte y las fotos de aquellos que se atrevieron a subir a algún camión adecuado improvisadamente para transportarse, daban cuenta suficiente de la situación.

Bogotá estuvo entre las primeras ciudades de Colombia en implementar el sistema de transporte masivo que se acogió a una política pública de transporte urbano, para tratar de solucionar su problemática. Barranquilla, que venía padeciendo de dificultades similares, decidió, en cabeza del alcalde del momento, Humberto Caiaffa Rivas, traer para la ciudad un siste-

**2013**

Por iniciativa de la Cámara de Comercio de Barranquilla, se inicia la construcción del Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe Puerta de Oro, con el apoyo de la Gobernación del departamento del Atlántico y la Alcaldía Distrital de la ciudad. El proyecto responde a la necesidad de la ciudad de contar con recintos feriales y para grandes eventos de diversa naturaleza.

**2014**

Se da al servicio el Corredor Portuario, la obra de infraestructura y conectividad más importante que se ha construido en Barranquilla en tiempos recientes. La obra permite recorrer en cinco minutos el tramo entre el puente Pumarejo y el sector industrial de la vía 40, lo que significa mayor competitividad para la economía barranquillera y para toda la ciudad.

Para combatir la corrupción, se ha visto la necesidad de una política que desarrolle valores, principios y conductas correspondientes al contexto social y cultural. En función de ese propósito se han promovido espacios regionales de control ciudadano mediante el Decreto 2517 del 16 de diciembre de 1999, por el cual el presidente de la República reglamentó la conformación de los Consejos Ciudadanos de Control de Gestión y de Resultados de la Inversión Pública, creados por la Ley del Plan Nacional de Desarrollo “Cambio para Construir la Paz”.

Transmetro

No le han sido indiferentes a la CCB los problemas de movilidad y la proyección urbana de la ciudad. Ha participado activa y decididamente en el desarrollo del transporte, pensando en el beneficio de la ciudad. Desde finales de 2000, la Cámara emprendió el estudio de un proyecto de transporte masivo en la ciudad que significara una redefinición de su movilidad. Se hicieron visitas a ciudades del exterior para estudiarlas como modelo. La CCB contribuyó al análisis técnico de la propuesta local y a la coordinación del equipo público-privado en la gestión del proyecto. El resultado es el naciente sistema del Transmetro que ha em-

ma masivo de transporte que mitigara las dificultades locales. Para tal efecto, ingenieros y expertos con experiencia en el tema realizaron un estudio de factibilidad, teniendo en cuenta la topografía con particularidades como los arroyos que cruzan casi todas las calles. Se recomendó el análisis y tratamiento del riesgo que representan los arroyos para la seguridad de los usuarios del sistema Transmetro. Este sistema surge, entonces, como la solución pública a las necesidades de movilización de un alto porcentaje de la población del área metropolitana de Barranquilla, mediante la utilización de autobuses de alta capacidad y circulación por carriles exclusivos.

La realización de esta obra traería varios beneficios, a saber: mejoramiento de la calidad de vida, reducción del ruido, generación de empleo, reducción de la accidentalidad, dinamismo en las zonas comerciales, eliminación de la guerra del centavo, empleo tecnológico de baja contaminación, recuperación de los valores y de la cultura ciudadana, la construcción de un entorno urbano más amable, y la recuperación de un importante espacio público para los barranquilleros, así como el ahorro de tiempo y dinero en la movilización y la reducción de la oferta de vehículos de transporte público.

En un acto presidido por el alcalde Alejandro Char y el presidente de la República de entonces, Álvaro Uribe, el 7 de abril de 2010 rodó el primer bus de Transmetro.

Restauración de La Cueva

Una tienda-bar conocida como La Cueva, epicentro de un club de cazadores y de intelectuales acogió, entre 1953 y 1968, a un grupo de escritores, periodistas y artistas que forjaron entrañable amistad en tanto debatían y compartían sobre las nuevas corrientes de la cultura universal. Allí, en torno a los libros, el cine, la pintura, la música, la parranda y la comida, se reunían en fructífero diálogo Gabriel García Márquez, Alfonso Fuenmayor, Álvaro Cepeda Samudio, Alejandro Obregón, Cecilia Porras, Enrique Grau, Rafael Escalona, Orlando “Figurita” Rivera y Germán Vargas, entre otros. La tertulia de La Cueva con el tiempo ha devenido en referencia cuasi mítica de la cultura colombiana y latinoamericana, cuyo más alto reconocimiento se plasma en el pasaje de los tres amigos, Álvaro, Germán y Alfonso al final de *Cien años de soledad*.

Después de años en el olvido, se recaudaron los 600 millones de pesos requeridos para la restau-

Después de años en el olvido, se recaudaron los 600 millones de pesos requeridos para la restauración del local, gracias a la gestión de la Fundación La Cueva, dirigida por Heriberto Fiorillo, apoyado por Antonio Celia Martínez-Aparicio, Samuel Azout, Fuad Char y Enrique Berrío.

100
AÑOS
DE
HISTORIA

El auge de la construcción

Entre 2015 y 2016 Barranquilla vive un auge en el sector de la construcción y de las obras civiles. Desarrollos inmobiliarios residenciales en todos los estratos, torres de oficinas y de hoteles, centros comerciales, grandes obras de infraestructura vial, portuaria e industrial que sumadas a las obras de renovación urbana y de espacio público, generan una sensación de crecimiento y modernización. Son notorias las obras de canalización de arroyos, pavimentación de calles, construcción de parques en los barrios, lo mismo que de escenarios deportivos.



ración del local, gracias a la gestión de la Fundación La Cueva, dirigida por Heriberto Fiorillo, apoyado por Antonio Celia Martínez-Aparicio, Samuel Azout, Fuad Char y Enrique Berrío. La Cámara de Comercio, junto con otras instituciones, contribuyó con su aporte semilla a esta iniciativa que culminó en 2002 con la restauración del emblemático lugar que ese mismo año fue declarado por el Ministerio de Cultura, Bien Público Cultural de la Nación. Reabierto al público en 2004, La Cueva es, desde entonces, epicentro de intensa actividad y referente del acontecer sociocultural barranquillero, con eventos como el Concurso Nacional de Cuento; el Carnaval Internacional de las Artes; y programas literarios como el programa radial *La Cueva en el Aire*, además de La Cueva por Colombia y La Literatura Pinta Bien.

Biblioteca Infantil Piloto del Caribe

Con este proyecto, la Cámara de Comercio de Barranquilla procura cumplir con una asignatura pendiente en la ciudad. Consciente de que una cultura ciudadana formada desde temprana edad propicia un ambiente de convivencia, y dadas las estadísticas de la baja calidad educativa en la ciudad y en el de-

partamento, la CCB decidió apoyar y formar parte del grupo de entidades públicas y privadas que hacen posible la creación de una biblioteca infantil, única en su tipo y características en el Caribe colombiano. Adscrita a la Biblioteca Piloto del Caribe, desde noviembre de 2004 cumple un papel sobresaliente en las comunidades más vulnerables.

Plataforma K

Desde su creación en 2005, Plataforma K constituye uno de los eventos empresariales más importantes en la promoción del clúster de confección y modas. Iniciativa público-privada en la que la CCB intervino de manera decisiva, proponiendo un modelo de gestión encaminado a satisfacer las necesidades de la industria de la confección y la moda en la ciudad y la Región Caribe colombiana. Este suceso anual ha fortalecido ese núcleo empresarial convirtiéndolo en competitivo a nivel nacional e internacional. Las diversas actividades que se desarrollan antes, durante y después de los días destinados para su realización, promueven la creación de empleo, la producción, la comercialización y la actividad creativa en los diversos sectores y actores que intervienen en su ejecución. Por supuesto, la CCB ha encontrado en sus



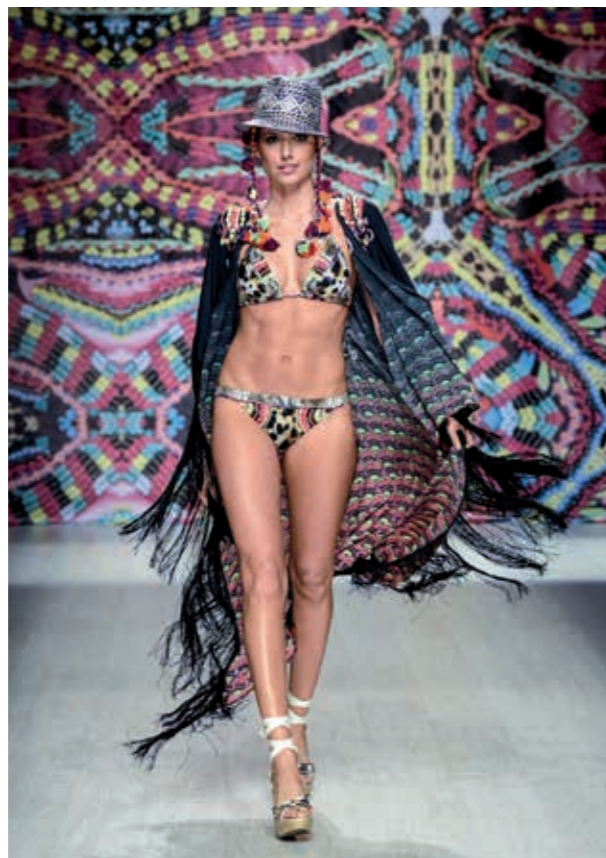
Plataforma K ha evolucionado en torno a la necesidad de generar el ambiente adecuado para impulsar el desarrollo de nuevos empresarios de la confección y de la moda.

2015

- ▶ El Plan Maestro de los XXIII Juegos Centroamericanos y del Caribe, que se celebrarán en Barranquilla a partir del 20 julio de 2018, fue presentado ante los medios de comunicación de la ciudad. El evento demandará una inversión entre 613.000 y 800 millones de pesos.
- ▶ Se coloca la primera piedra del nuevo puente Pumarejo. Se trata de una megaobra construida paralela al ya existente y tendrá 2.250 metros de longitud en el eje principal y 990 metros de viaductos en conexiones y accesos. Además, contará con dos calzadas de tres carriles cada una, andenes y ciclorrutas.



Las condiciones para el surgimiento de Plataforma K se dieron a partir de la expedición de la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas, ATPA, en 2002, y de su renovación en la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de la Droga, ATPDEA, aplicable a algunos productos, muchos relacionados con la moda.



socios naturales un inmenso apoyo y es importante mencionar el rol que han desempeñado Proexport, hoy Procolombia, y los entes territoriales en el desarrollo y crecimiento de esta iniciativa.

Plataforma K ha evolucionado en torno a la necesidad de generar el ambiente adecuado para impulsar el desarrollo de nuevos empresarios de la confección y de la moda logrando su inclusión en los mercados nacionales e internacionales. El proceso de innovación en todos los campos, en cada una de las ediciones realizadas desde 2005, es clara señal del poder y dinamismo que ha ganado en la ciudad y la región.

Barranquilla, ciudad pionera, ha tenido el privilegio de ser epicentro de la moda. Aquí se conjugan las expresiones culturales y artísticas de nuestra región, confiriéndole originalidad y éxito a sus propuestas. Su condición de ser puerta de entrada de mercancías y culturas provenientes de diferentes partes del mundo, la convierten en el sitio ideal para un proyecto como este.

Las condiciones para el surgimiento de Plataforma K se dieron a partir de la expedición

de la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas, ATPA, en 2002, bajo la administración estadounidense de George W. Bush, y de su renovación en la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de la Droga, ATPDEA, aplicable a algunos productos, muchos relacionados con la moda. Ante esta posibilidad de negocios, la CCB realizó una caracterización del sector e identificó un número aproximado de 120 empresas dedicadas a la industria de la confección.

Es en este contexto histórico que nace Plataforma K, para congregar a diseñadores y marcas en un evento estructurado como un gran show de moda en el que se suceden múltiples expresiones creativas con muestras interactivas y exposición de productos y posibilidad de negocios en el medio local y regional.

Las innovaciones que año tras año se incorporan a Plataforma K lo convierten en un proyecto sólido y creativo del departamento del Atlántico y de Colombia, y en el más creativo de la Cámara de Comercio de Barranquilla, que busca generar oportunidades de negocio para el sector de la moda. De allí su ya reconocido prestigio en el país y en el exterior.

Centro de Eventos y Convenciones Puerta de Oro

La Cámara de Comercio, que ha sido todos estos años dínamo y motor de importantes procesos de Barranquilla, impulsa ahora esta nueva obra, clave para proyectar la ciudad como escenario de grandes eventos locales, nacionales e internacionales. Gracias a la perseverancia de la Cámara, dirigida en ese momento por su presidente ejecutivo Luis Fernando Castro Vergara, y siendo presidente de la Junta Directiva Luis Fernando Acosta Osío, se creó la entidad promotora de reuniones y ferias, Centro de Eventos y Convenciones Puerta de Oro. Promovida desde mucho antes, la iniciativa tomó una fuerza contundente luego de la adquisición de los terrenos localizados en la vía 40, a la altura de la calle 79. Todos los esfuerzos de la CCB encaminados a conseguir el apoyo público-privado que hiciera realidad este anhelo han dado sus resultados, aún en proceso de construcción.

Como un faro que está siempre alumbrando, pero también observando, la Cámara de Comercio identificó un potencial en el turismo de negocios, pues solo en 2011 ingresaron 124.000 visitantes extranjeros para asistir a eventos. La apertura del Centro en septiembre de 2016 fue el broche de oro de los primeros 100 años de la Cámara de Comercio. ■

100
AÑOS
DE
HISTORIA



2016

Se da al servicio el tramo del par vial de la carrera 50, desde Barlovento hasta la calle 45. La obra empalma la vía 40 con la calle Murillo. Consta de cuatro carriles de 3,5 metros cada uno y ciclorrutas de 1,2 metros de ancho.



2016

El Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe, CEEC –Puerta de Oro–, concebido y gestionado desde sus inicios por la Cámara de Comercio, es una alternativa para proyectar y promover a la ciudad no solo como un destino para la inversión o para el desarrollo turístico, sino también para realizar grandes eventos como ferias internacionales, exposiciones, ruedas de negocios, eventos culturales y deportivos.







Hitos

Cámara de Comercio de Barranquilla

100
AÑOS

La Cámara de Comercio de Barranquilla, CCB, nació en la coyuntura de la Primera Guerra Mundial cuando el mundo se reconfiguraba y surgía la necesidad de establecer estrategias frente al desabastecimiento y al ritmo del crecimiento acelerado que denotaba la ciudad en ese periodo. El Decreto 2028 de 1915, por medio del cual nació a la vida legal la CCB, fue firmado por el presidente de la República, José Vicente Concha, y por el ministro de Agricultura y Comercio, Benjamín Herrera. Este fue el documento que sirvió para convocar la primera reunión de empresarios en la ciudad, de la cual surgiría de hecho la cámara de comercio, en el año siguiente.

El 10 de febrero de 1916, el gobernador del departamento del Atlántico, Abel Carbonell, convocó a los empresarios de la plaza para formar la Cámara de Comercio. La reunión se realizó en las instalaciones de la Gobernación, y a ella asistieron representantes de las diversas sociedades empresariales que operaban en la ciudad. Desde ese momento, y en los 100 años que siguieron a su fundación, grandes acontecimientos mundiales, nacionales y locales cruzaron la historia bajo el espíritu emprendedor, formador y visionario de la CCB como un faro. Su primer presidente fue Nicanor G. Insignares, y su primer secretario, José Ramón Vergara. Dos de sus primeras actuaciones fueron la impugnación del contrato de bienes ocultos que impuso el Gobierno nacional y la reducción de los aranceles del tabaco para los empresarios locales.

De una larga serie de acciones, iniciativas, propuestas y proyectos de la CCB a lo largo de toda su trayectoria, destacamos los siguientes 40 hitos:

› Empresas Públicas Municipales (1925)

La contribución de la Cámara de Comercio de Barranquilla al proceso de modernización que vivió la ciudad en las primeras décadas del siglo XX, fue significativa. Impulsó el proyecto de tratamiento del agua potable para la ciudad, mediante el análisis de su viabilidad y la conveniencia de los réditos de la Central Trust Company de Chicago, para su ejecución. Este hecho representó un avance sumamente importante no solo para la localización de inversiones, sino también y, desde luego, para cualificar el nivel de vida de sus habitantes.

Aunado a este hecho, la CCB contribuyó a impulsar los proyectos para la pavimentación de las calles y la construcción de un mercado público municipal. Estas obras, de gran valor para la infraestructura de la ciudad, la dinámica de su vida comercial y la calidad de vida de sus gentes, dieron origen a las Empresas Públicas Municipales de Barranquilla.

› Cuerpo de Bomberos (1927)

La Cámara de Comercio generó un gran impacto en lo que a seguridad se refiere, mediante la creación de un sistema de control y prevención de incendios al conformar, juntamente con otras instituciones locales, en 1927, el primer Cuerpo de Bomberos de Barranquilla. Esta iniciativa les brindó a los empresarios confiabilidad en el contexto de su desarrollo, mayor nivel de seguridad y protección frente a las conflagraciones que en esa época se producían, entre otras causas, por los materiales con que estaban construidas muchas de sus casas, materiales que, según comentarios consignados en documentos históricos, al entrar en contacto con las chispas del tranvía generaban incendios en los techos de las viviendas.

› Registro Mercantil (1931)

Como un hecho trascendental en la historia de las cámaras de comercio del país, el Gobierno nacional expidió la Ley 28 de 1931, que establece la obligatoriedad de inscripción de todo comercian-

te, industrial, agente, comisionista y representante de casas extranjeras y sociedades, es decir, creó el Registro Público de Comercio y delegó la aplicación de la ley en las cámaras de comercio. Creó, además, la figura del “afiliado” a las cámaras de comercio, que elegirían a los miembros de las juntas directivas. Este acto jurídico ha permitido el control estadístico de la cobertura empresarial y que además cuenten con recursos para invertir en el avance de sus respectivas ciudades. El Registro Mercantil también ha contribuido al fortalecimiento institucional, haciendo de la CCB una entidad sólida, respetada y considerada una de las más eficientes del país.

› Bocas de Ceniza (1936)

La CCB fue permanente defensora y socia impulsora de todos los proyectos de desarrollo de este periodo, como el que se llevó a cabo ante la pérdida de calado del canal de acceso al muelle de Puerto Colombia, que implicó obras de ingeniería para la conducción de las aguas del Magdalena por su desembocadura en Bocas de Ceniza, desde 1922 hasta 1936. La cámara contribuyó con estudios, conferencias y publicaciones en el proceso de su consolidación. Estas acciones impactaron positivamente en el desarrollo portuario y en la vida institucional de la ciudad, ya que era necesario satisfacer la necesidad de dinamizar el desarrollo de Barranquilla como puerto fluvial y marítimo.

› Gasoducto Cicuco-Barranquilla (1959)

En defensa de los intereses de la ciudad, en 1959 la CCB envió una serie de comunicaciones y planteamientos al Gobierno nacional sobre asuntos que beneficiaban o lesionaban al empresariado local y a la población en general. Uno de esos temas fue el relacionado con la extensión del gasoducto de Cicuco (Bolívar) a Barranquilla para reducir los costos de producción de la industria local. Años más tarde, esta iniciativa se hizo realidad cuando el Gobierno construyó el primer gasoducto de Colombia, desde Cicuco hasta Barranquilla.

› Corporación Financiera del Norte (1963)

La Cámara apoyó decididamente la constitución de una entidad financiera que sirviera de apoyo al desarrollo de la economía regional. Bajo su tutela nació la Corporación Financiera del Norte, siendo la CCB sede de sus actividades preparatorias, facilitando sus espacios y su equipo humano. La corporación, a su vez, ya en su etapa de madurez, apalancó financieramente la creación y el desarrollo de grandes empresas que han hecho historia en la ciudad y en la región como Promigas y la Compañía Hotelera Cartagena de Indias (constructora del hotel que opera allí la cadena Hilton), y otras ya desaparecidas como Vikingos e Ingral. La conformación de la Corporación Financiera del Norte mostró claramente la visión regional en beneficio de la Región Caribe, de la que ya daba cuenta la cámara de comercio en sus diversas iniciativas ante el gobierno central.

› Edificio Cámara de Comercio (1967)

Pionero en el sistema de propiedad horizontal para oficinas, este edificio fue considerado un aporte importante para el desarrollo urbanístico de la ciudad para la época de su construcción e inauguración. La CCB amplió sus servicios y mejoró ostensiblemente sus oficinas con los nuevos y amplios espacios en los que se gestaron y nacieron proyectos empresariales para el progreso de Barranquilla.

› Confederación de Cámaras de Comercio, Confecámaras (1969)

La apertura del puerto de Buenaventura, la Segunda Guerra Mundial y la violencia política que azotaba los campos colombianos marcaron no tan positivamente la dinámica de Barranquilla. Empero, estos acontecimientos no impidieron que la CCB, con su entusiasmo y vitalidad, impulsara desde la iniciativa privada, la recuperación del liderazgo económico de la ciudad y del país mediante la creación, en 1969, de la Confederación Nacional de Cámaras de Comercio, ConfeCámaras.

Ente cohesionador que reúne a las cámaras y vigila por su fortalecimiento y proyección en el tiempo, Confecámaras ha sido el órgano consultivo que representa sus intereses y propende a los objetivos generales del comercio, la industria y de todos los sectores de la economía nacional.

› Construcción del puente Laureano Gómez (puente Pumarejo) (1972)

La nostálgica rutina de cruzar el río Magdalena en los viejos ferris de la época dio paso el 6 de abril de 1974 a la monumental obra que conectó las dos orillas de la gran arteria fluvial frente a Barranquilla: el puente Laureano Gómez, más conocido como puente Pumarejo, cuyo diseño se encargó al italiano Ricardo Morandi y la construcción a la firma bogotana Cuéllar Serrano Gómez S.A. La CCB, al lado de la Corporación Cívica de la ciudad y otras organizaciones, intervino en el proceso de análisis y proyección de la propuesta, además de motivarla. Con su gestión, la CCB anotó un avance en el sistema de transporte interdepartamental y definió un nuevo momento en el clima empresarial e institucional de la ciudad. Vale la pena señalar que la Cámara recomendó una altura de 40 metros, aunque finalmente el Gobierno nacional decidió hacer la obra con tan solo 16 metros de gálibo, lo cual frenó la expansión del puerto de Barranquilla aguas arriba del puente.

› Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla (1972)

En 1972, con la participación de importantes empresarios, la Cámara contribuyó a la creación de la Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla siguiendo la pauta que desde el pasado marcó sus acciones en cuanto a la creación de instituciones que velen por los intereses de las empresas agrupadas por sectores económicos.

› Zona Franca (1973)

La Zona Franca de Barranquilla fue creada en 1958, pero su Centro Industrial se inauguró en 1973, luego de que, por gestión de la Cámara de

Comercio de Barranquilla, se desarrollaran los estudios de factibilidad para su funcionamiento. En este complejo, situado estratégicamente a orillas del Magdalena, casi al pie mismo del puente Pumarejo, funcionan múltiples y muy diversas empresas que generan un importante número de empleos en la ciudad. El rol desempeñado por la CCB en la concreción de este proyecto tuvo una connotación económica y social de extraordinaria vigencia. La Zona Franca ha estado conectando desde entonces toda su producción con el puerto marítimo y fluvial de Barranquilla y, por consiguiente, a nuestra ciudad con el mundo.

› Gran Central de Abastos del Caribe, Granabastos S.A. (1978)

La Cámara estuvo presente y contribuyó con sus aportes en el estudio, diseño y puesta en marcha del proyecto para construir la Central de Abastos del Caribe, un hito importante en la ciudad y la región que organiza la oferta y la demanda de alimentos en nuestra urbe. El lunes 16 de octubre de 1978 se firmó, en la Notaría Tercera de Barranquilla, la escritura No. 2039, de constitución de la Sociedad Promotora de la Central de Abastos de Barranquilla, con la asistencia del gobernador, Pedro Martín Leyes; del ministro de Agricultura, Germán Bula Hoyos; del alcalde de Barranquilla, Roberto Paccini; del presidente de la Cámara, Jorge Hernández Núñez; y del director ejecutivo de la entidad, Gabriel Noguera Echeverry.

› Construcción del aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz (1979)

El aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz entró a funcionar en 1979 y fue inaugurado formalmente el 7 de abril de 1981 por el presidente Julio César Turbay. La CCB desempeñó un papel importante como impulsor del proyecto que confería a Barranquilla una indiscutible dimensión internacional en cuanto a su conectividad y a las oportunidades para la vida empresarial, limitadas entonces por la falta de un aeropuerto de esas características.

› Parque Industrial Malambo (1980)

La idea del Parque Industrial Malambo, PIMSA, promovida por la Cámara de Comercio, comenzó a tomar fuerza luego de que el Gobierno nacional expidiera el Decreto 2143 de agosto de 1979, mediante el cual adoptó medidas para el estímulo y organización de parques industriales fuera de las zonas del área de influencia de ciudades como Bogotá, Medellín o Cali. Esto se reforzó con la Resolución 631 del 29 de julio de 1980 del Ministerio de Desarrollo. A finales de 1980 se iniciaron las obras, y al concluirse se instalaron las cinco primeras empresas: Acerías de Colombia (Acesco), Pro-Oriente (dedicada a la explotación de madera), Distribuidora de Prefabricados, Representaciones JUANBE, e Invesco Limitada (dedicada al ramo de la construcción). El PIMSA fue catalogado como el primer parque industrial de Colombia, dadas las características de su ubicación, conectado por la vía oriental a cinco minutos en automóvil del aeropuerto. Las 25 compañías instaladas actualmente en PIMSA dan testimonio de que este es otro de los proyectos exitosos propiciados desde la Cámara de Comercio de Barranquilla.

› Sociedad Promotora de Transportes (1981)

En 1981 la Cámara publicó un artículo en el que clamaba por la necesidad de hacer de Barranquilla un nodo del transporte terrestre, argumentando su conexión con Cartagena y Santa Marta, y por las rutas que de ella se desprendían hacia el interior del país, más aún contando con la apertura del puente sobre el río Magdalena. La ciudad no solo debía ser considerada puerto fluvial, marítimo y aéreo, sino también terrestre. Ante esta necesidad, y después de varios estudios que mostraban el caos vehicular del que comenzaba a ser presa Barranquilla, se estableció la Sociedad Promotora de Transportes, hoy Terminal de Transporte de Barranquilla S. A., localizada muy cerca de la Gran Central de Abastos.

› Programa de Fomento para la Microempresa (1981)

Motivada por los alcances e impacto del Programa para el fomento de la Microempresa desarrollado por la Fundación Carvajal, con sede en Cali, la CCB impulsó también el proyecto para apoyar la organización de pequeños comerciantes y contribuir así a la formalización del trabajo organizando su oferta y demanda. La iniciativa fue implementada por la CCB, y ya en su fase de operación la entregó a la Fundación Barranquilla, hoy Fundación Mario Santo Domingo.

› Telecaribe (1986)

La labor de la Cámara de Comercio de Barranquilla no se ha circunscrito a la ejecución de proyectos de desarrollo de infraestructuras y dinámicas industriales y comerciales de la ciudad, sino que también ha orientado esfuerzos y recursos hacia el fortalecimiento y la promoción de los procesos culturales y educativos identitarios del Caribe colombiano. Por ello, participó decididamente en la creación del canal público regional Telecaribe, concebido como un espacio donde se resaltan los valores, la cultura, la memoria y la diversidad de nuestra región. La CCB contribuyó decididamente en su gestión, y durante la etapa inicial, en su sede, se debatieron y analizaron muchas de las ideas que se concretaron posteriormente al establecerse el canal.

› Fundación Cinemateca del Caribe (1986)

A partir de septiembre de 1982 el Salón Cultural de la Cámara estableció una programación regular de cine club, todos los jueves, proyectando cintas de 16 mm provenientes de festivales de cine italiano, norteamericano, alemán, entre otros. Muchas de estas cintas llegaron a través de convenios con las respectivas embajadas. Así, se fue formando un público de cinéfilos que a mediados de los ochenta convocaron a varias organizaciones, entre estas, a la Cámara de Comercio de Barranquilla, con el fin de crear la Fundación Cinemateca del Caribe. La primera reunión

del grupo tuvo lugar el 1° de agosto de 1986 en las instalaciones de la Cámara de Comercio, y el 8 de septiembre de 1986, mediante la Resolución N° 615, la fundación obtuvo su personería jurídica por parte de la Gobernación del Atlántico, siendo su primer presidente Germán Vargas Cantillo.

› Triple A (1991)

La gestión de la Cámara de Comercio de Barranquilla, en el desarrollo de la ciudad, mediante el mejoramiento de la prestación de sus servicios públicos, ha sido determinante. Así como en la segunda década del siglo XX fue decisiva, en 1991 también intervino de manera activa y contundente ante la situación deplorable que entonces atravesaban las Empresas Públicas Municipales. La ciudad vivía una verdadera calamidad con los malos servicios de agua, alcantarillado y aseo. Ante esto, la Cámara, juntamente con otras empresas de la ciudad, propuso la creación de una nueva entidad, que, a partir de la aplicación de sanos criterios gerenciales de eficiencia y sostenibilidad, mejorara la gestión de la prestación de estos vitales servicios. La propuesta fue acogida por el Concejo Municipal de entonces, que autorizó al alcalde para que el municipio participara en una empresa de economía mixta que se denominó Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Barranquilla S.A. E.S.P., Triple A. El 17 de julio de 1991 se constituyó la nueva empresa, que inició operaciones en 1992. El liderazgo ejercido por la CCB en estos acontecimientos permitió que la ciudad solucionara un grave problema social transformándola en un destino propicio y viable para la inversión.

› Carnaval de Barranquilla S.A. (1991)

Consciente de la importancia que tiene el Carnaval de Barranquilla en el desarrollo sociocultural y económico de la ciudad, y ante las reiteradas demostraciones de inconformismo por los manejos que de la fiesta hacía la Corporación Autónoma del Carnaval, la CCB intervino y programó foros públicos con los distintos actores relacionados con las carnestolendas. En los foros públicos guiados por la CCB se

debatieron alternativas encaminadas a mejorar la organización y administración de las fiestas llegando finalmente a proponer la creación de un ente que con nueva estructura diera un giro organizacional a los distintos eventos del carnaval. Asimismo, se propuso que el nuevo ente gestionara los recursos necesarios para cumplir este objetivo y, además, promocionara las fiestas a nivel local, nacional e internacional. El resultado fue la creación, en 1991, de la empresa Carnaval de Barranquilla S.A., cuya Junta Directiva preside la Alcaldía Distrital, y en la que tiene asiento la CCB.

› Sociedad Portuaria de Barranquilla (1992)

Con la certeza de que Barranquilla debía avanzar como ciudad con ventajas competitivas, la CCB participó en la creación de una entidad que mejorara ostensiblemente la prestación del servicio de transporte marítimo y fluvial. Así, desde 1992, al lado del Comité Intergremial, impulsó la creación de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., constituida el 13 de diciembre de 1993, la cual recibió una concesión por 20 años para la administración del terminal público marítimo y fluvial de Barranquilla. Fue precisamente en las instalaciones de la CCB donde esta sociedad inició su fase preoperativa. La Sociedad Portuaria de Barranquilla reviste gran significado en la proyección de la competitividad de la ciudad, en el fortalecimiento del comercio exterior y en el crecimiento económico general.

› Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio de Barranquilla (1992)

En la búsqueda constante de soluciones para el sector empresarial, a inicios de la década de 1990, la CCB decidió contribuir a la resolución de conflictos de sus afiliados en la ciudad y la región. Así, el 11 de febrero de 1992, mediante la Resolución 256, se autorizó a la entidad el funcionamiento del Centro de Conciliación y Arbitraje, primero en la ciudad y en la Región Caribe.

› Zoológico de Barranquilla (1993)

Ante la crisis que para entonces presentaba el Zoológico de Barranquilla, administrado por las Empresas Públicas Municipales, también en ruinas, la CCB intervino de manera enérgica en la formulación de un proyecto para administrar y dirigir el futuro del zoológico, consciente de que este era un lugar emblemático de la ciudad e importante referente educativo, recreativo y ecológico. Con estos propósitos, en 1993, la CCB, juntamente con otras instituciones, presentó el proyecto a la Alcaldía de la ciudad, que fue acogido inmediatamente por el alcalde de la época, Bernardo Hoyos, dando vida a la Fundación Botánica y Zoológica de Barranquilla. A partir de su creación y operación, la Fundación, bajo el cuidado de su Junta Directiva en la que participa activamente la CCB, ha desarrollado una interesante labor que ha sido reconocida a nivel internacional.

› Restauración del antiguo edificio de la Aduana (1994)

Con el propósito de rescatar una importante pieza histórica, arquitectónica y patrimonial, la CCB intervino en la recuperación del antiguo edificio de la Aduana de Barranquilla, símbolo de una época de pujanza en la ciudad. Este inmueble representa un periodo de progreso y dinámica económica y social de la ciudad. Su deterioro comenzó a principio de los años ochenta, cuando se trasladaron las dependencias de la Aduana, quedando el edificio en completo abandono. La Cámara inició una cruzada para salvaguardarlo como ícono de la historia local y con los gobiernos departamental y nacional trabajó mancomunadamente en su restauración física y simbólica. Durante un año y medio se avanzó en el proceso, liderado por la CCB, que mediante convenio tenía su custodia. En 1994 se entregó el edificio completamente renovado y listo para ser sede de uno de los proyectos culturales más importantes de los últimos años en la ciudad. Vale anotar que con esta restauración, la CCB inició y propició el rescate del centro histórico de Barranquilla.

› Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta (1994)

Paralelamente a la restauración del antiguo edificio de la Aduana, la Cámara de Comercio de Barranquilla, la Gobernación del departamento del Atlántico y la Fundación Mario Santo Domingo, en una feliz alianza público-privada, crearon la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, que propende a ampliar el acceso a la investigación, la ciencia y la cultura. La CCB delegó el cuidado y la conservación del antiguo edificio de la Aduana a esta nueva entidad cultural, y vigila a fin de que se cumpla con su conservación para beneficio de las generaciones futuras materializando su concepción de entidad que trabaja integralmente en el desarrollo de la ciudad.

› Fundesarrollo (1996)

En 1996, la CCB tuvo la feliz idea de crear un ente investigador encargado de la información sobre el desarrollo económico, político y social de la ciudad, de la región y del país. Herencia de lo que hasta ese entonces fuera el área de Investigaciones Económicas de la CCB, Fundesarrollo nació como una entidad privada sin ánimo de lucro, con el apoyo de otras instituciones tales como Promigas S.A.; Fundación Mario Santo Domingo; Universidad del Norte; Gases del Caribe S.A.; Gases de La Guajira S.A; Transportes Sánchez Polo; Olímpica S.A.; Terpel del Norte S.A., y Surtigas de Cartagena S.A. Sin embargo, el apoyo y soporte que la CCB siempre le ha otorgado, ha fortalecido la fundación permitiéndole ampliar sus servicios a nivel regional. La información que entrega es guía permanente para redefinir los planes y proyectos que tienen los organismos encargados de administrar la ciudad.

› Centro Empresarial de la CCB (1997)

El Centro Empresarial de la Cámara de Comercio de Barranquilla ha sido otra de las apuestas por fortalecer este sector en la ciudad. Fue creado como una dependencia de la CCB en 1997, con la certeza de mejorar y contribuir con el desarrollo empresarial

en Barranquilla y el propósito de que los ciudadanos emprendedores logren materializar sus ideas y conocimientos. Su principal finalidad: apoyar a la comunidad de pequeños, medianos y grandes empresarios que día a día trabajan en la conquista de nuevas oportunidades, y en la búsqueda de mejores resultados animados por el deseo de que con sus logros contribuyan a mejorar el nivel de vida de esta sección del país.

› Fondo Regional de Garantías (1997)

Consecuente con su misión para el desarrollo local y regional, la CCB promueve la creación de empresas y las acompaña en sus diferentes fases de desarrollo. En esa perspectiva, y como soporte importante para lograr el crecimiento de las nacientes empresas, impulsó el Fondo Regional de Garantías del Caribe S.A., garante de los créditos que estas pymes solicitan al sector financiero, contribuyendo a construir lazos de confianza entre las partes. Hoy, el Fondo tiene presencia y sedes en todas las ciudades del Caribe colombiano. También participaron de su creación la Fundación Mario Santo Domingo y el Fondo Nacional de Garantías.

› Restauración del conjunto patrimonial Estación Montoya-Tranvía (1999)

Sin cesar en su empeño de contribuir con el desarrollo urbano de Barranquilla mediante el rescate de su patrimonio arquitectónico, luego de la restauración del antiguo edificio de la Aduana, la Cámara emprendió los trabajos que dieron vida a los antiguos edificios de la Estación Montoya y Tranvía, contiguos al complejo Aduana. Estos edificios, que simbolizan el inicio de la modernidad en la ciudad, se encontraban en completo deterioro y abandono. En un esfuerzo interinstitucional, la CCB, la Gobernación del Atlántico, la Fundación Mario Santo Domingo, el Ministerio de Cultura y la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, le entregaron a la ciudad el 26 de noviembre de 1999 dichos bienes patrimoniales completamente restaurados y adecuados. Allí funciona la sede principal de la Cámara de Comercio de Barranqui-

lla, simbolizando el compromiso con la salvaguarda del patrimonio, la preservación de la memoria de la ciudad y el fomento de la identidad colombiana y su proyección en el tiempo.

› Fundación Protransparencia (2000)

Hacer de Barranquilla un lugar próspero en el que los recursos públicos tengan correcta destinación y sean canal que procure el desarrollo equitativo, ha sido uno de los grandes afanes de la CCB. De este ideal nació la Fundación Protransparencia, suscrita y creada por la Cámara de Comercio el 25 de enero de 2000. Su labor ha estado ceñida al lema “hacer público lo público”. Su radio de acción se concentra principalmente en el distrito de Barranquilla, como modelo para la supervisión del buen manejo de los dineros y la inversión de los recursos públicos en diferentes órdenes.

› Transmetro (2001)

Los problemas del transporte y la movilidad de nuestra ciudad siempre han sido preocupación de la CCB, que ha participado de manera decidida en su estudio y solución, consciente de que es un asunto de resonancia económica y empresarial con efectos en la vida productiva y el desarrollo urbano. Desde finales de 2000, la Cámara emprendió el estudio de un proyecto de transporte masivo que incluyó visitas de observación a ciudades del exterior; contribuyó al análisis técnico de la propuesta y a la coordinación del equipo público-privado de la gestión del proyecto, entre otras acciones. El resultado es el sistema TransMetro que ha empezado a cambiar la fisonomía de la ciudad, imponiendo modificaciones de comportamiento en los usuarios.

› Parque Cultural del Caribe (1998)

Este proyecto cultural, ideado por el historiador Gustavo Bell Lemus y el escritor Gabriel García Márquez, encontró apalancamiento en el industrial Julio Mario Santo Domingo, la Alcaldía de Barranquilla, la Gobernación del Atlántico, la Cámara de Comercio de Barranquilla y un buen número de empresas de la

ciudad. Crucial el rol de la CCB auspiciando y respaldando las diversas fases del proyecto. Hoy por hoy, el Museo del Caribe, inaugurado el 24 de abril de 2009 como eje principal del Parque Cultural del Caribe, y primer módulo de este gran proyecto, es sin duda uno de los nuevos hitos educativos y culturales de nuestra región. Actualmente la CCB forma parte de su Junta Directiva.

› Restauración de La Cueva (2002)

Una tienda-bar conocida como La Cueva, epicentro de un club de cazadores y de intelectuales, acogió entre 1953 y 1968 a un grupo de escritores, periodistas y artistas que forjaron entrañable amistad en tanto debatían y compartían sobre las nuevas corrientes de la cultura universal. Allí, en torno a los libros, el cine, la pintura, la música, la parranda y la comida, se reunían en fructífero diálogo Gabriel García Márquez, Alfonso Fuenmayor, Álvaro Cepeda Samudio, Alejandro Obregón, Cecilia Porras, Enrique Grau, Rafael Escalona, Orlando “Figurita” Rivera y Germán Vargas, entre otros. La tertulia de La Cueva con el tiempo ha devenido en referencia cuasi mítica de la cultura colombiana y latinoamericana, cuyo más alto reconocimiento se plasma en el pasaje de los tres amigos, Álvaro, Germán y Alfonso al final de *Cien años de soledad*.

Después de años en el olvido, se recaudaron los 600 millones de pesos requeridos para la restauración del local, gracias a la gestión de la Fundación La Cueva, dirigida por Heriberto Fiorillo, apoyado por Antonio Celia Martínez-Aparicio, Samuel Azout, Fuad Char y Enrique Berrío. La Cámara de Comercio, junto con otras instituciones, contribuyó con su aporte semilla a esta iniciativa que culminó en 2002 con la feliz restauración del emblemático lugar que ese mismo año fue declarado por el Ministerio de Cultura, Bien Público Cultural de la Nación. Reabierto en 2004, La Cueva es, desde entonces, epicentro de intensa actividad y referente del acontecer sociocultural barranquillero, con eventos como el Concurso Nacional de Cuento; el Carnaval Internacional de las Artes; con programas literarios como La Cueva por Colombia y La Literatura Pinta Bien, y el programa radial *La Cueva en el aire*.

› Biblioteca Infantil Piloto del Caribe (2004)

Consciente de que una cultura ciudadana formada desde temprana edad favorece un ambiente propicio para la convivencia, y ante las estadísticas de la baja calidad educativa en la ciudad y en el departamento, la CCB decidió apoyar la creación de una biblioteca infantil. Única en su tipo, está adscrita a la Biblioteca Piloto del Caribe y cuenta con el apoyo de la Gobernación del Atlántico, la Fundación Mario Santo Domingo y la Fundación Éxito.

› Plataforma K (2005)

Plataforma K constituye uno de los eventos empresariales más importantes en la promoción del clúster de confección y modas. Iniciativa público-privada en la que la CCB intervino de manera decisiva, proponiendo un modelo de gestión encaminado a satisfacer las necesidades de la industria de la confección y la moda en la ciudad y la Región Caribe colombiana. Desde 2005, este suceso anual ha fortalecido ese núcleo empresarial haciéndolo competitivo nacional e internacionalmente. Promueve la creación de empleo, la producción, la comercialización y la actividad creativa en los diversos sectores y actores que en ella intervienen. Son socios naturales de la CCB en este certamen, Proexport, hoy Procolombia, y los entes territoriales.

El proceso de innovación en todos los campos, en cada una de las ediciones realizadas desde 2005, es clara señal del poder y dinamismo que ha ganado en la ciudad y la región. En Barranquilla, ciudad pionera, se conjugan las expresiones culturales y artísticas de la región. Ser puerta de entrada de mercancías y culturas provenientes de diferentes partes del mundo, la convierten en el sitio ideal para un proyecto como este.

Las condiciones para el surgimiento de Plataforma K se dieron a partir de la expedición de la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas, ATPA, en 2002, bajo la administración estadounidense de George W. Bush, y de su renovación en la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de la Droga, ATPDEA, aplicable a algunos productos, muchos relacionados con la moda. Ante esta posibilidad de negocios, la

CCB realizó una caracterización del sector e identificó un número aproximado de 120 empresas dedicadas a la industria de la confección.

Es en este contexto histórico que nace Plataforma K, para congregar a diseñadores y marcas en un evento estructurado como un gran show de moda, con muestras interactivas, exposición de productos y ruedas de negocios.

Las innovaciones que año tras año se incorporan a Plataforma K lo convierten en un proyecto sólido para el departamento del Atlántico y para Colombia. Es el más creativo de la Cámara de Comercio de Barranquilla, con reconocido prestigio.

› Sistema Interactivo de Consulta de Infraestructura Educativa, SICIED (2006)

El campo de la educación es uno de los que más motiva la acción de la CCB, que consciente de la necesidad de contar con herramientas que permitan medir su estado y facilitar la toma de decisiones para su mejoramiento, crea en 2006 el Sistema Interactivo de Consulta de Infraestructura Educativa, SICIED. Esta experiencia fue escogida por el Ministerio de Educación Nacional como una buena práctica en gestión territorial de la educación, y propuso sistematizarla y difundirla entre las secretarías de educación del país, como experiencia modelo de cooperación público-privada para fortalecer los sistemas educativos colombianos.

› Centro de Eventos y Convenciones Puerta de Oro (2011)

La Cámara de Comercio, dínamo y motor de importantes procesos institucionales y de Barranquilla, impulsa esta obra clave para proyectar la ciudad como escenario de grandes eventos locales, nacionales e internacionales. El proyecto del Centro de Eventos y Convenciones Puerta de Oro tomó fuerza contundente luego de la adquisición de los terrenos localizados en la vía 40, a la altura de la calle 79. Todos los esfuerzos de la CCB encaminados a conseguir el apoyo público-privado que hiciera realidad este anhelo han dado sus resultados.



La Cámara de Comercio identificó un potencial en el turismo de negocios, pues solo en 2011 ingresaron 124.000 visitantes extranjeros para asistir a eventos. El Centro de Eventos y Convenciones es el broche de oro de los primeros 100 años de la Cámara de Comercio.

› Nueva estrategia, el Clúster (2015)

Al surgir el siglo XXI, en el fragor de los grandes cambios, se gestaba también un estilo de administrar procesos y gestionar proyectos. La nueva dinámica imponía retos y desafíos a la CCB para ayudar al empresario local a responder en una coyuntura que le exigía ser más competitivo, más productivo y más global. En este contexto, la CCB planteó una dinamización con redes estratégicas o clústeres.

En este modelo, concebido y desarrollado por el famoso economista Michael Porter, la CCB encontró una vía para identificar los encadenamientos productivos más prometedores e impactar positivamente los eslabones estratégicos para tornarlos más productivos y eficientes. De este modo, la región, la ciudad y las empresas podían alcanzar los estándares requeridos para insertarse mejor en la economía mundial.

En el 2011, la CCB promulgó la Estrategia 2011-2020, que contempla agregar valor a todos los servicios que prestaba en sus tres áreas misionales. Se inició

un proceso en el cual los servicios de cada dirección, al tiempo que se sofistican, son de más fácil acceso para los empresarios.

Para fines de 2015 se registraron más de 450 empresas en redes, 11 alianzas, 20 proyectos colaborativos, 18 acciones formativas, y 5 nuevos productos y servicios en desarrollo.

› Caribe BizForum (2015)

En septiembre de 2015 la CCB inauguró la primera edición del Caribe Biz Forum, considerado uno de los más relevantes eventos de conocimiento y emprendimiento, cuyo propósito es generar una visión conjunta de la región, promover una interacción estratégica entre el empresariado, el sector público, la academia y la sociedad civil, utilizando el liderazgo colectivo como herramienta fundamental.

El foro congregó a 2.090 empresarios y contó con la participación de conferencistas internacionales, figuras destacadas como Blake Mycoskie, CEO y fundador de Toms Shoes, de Estados Unidos, creador del modelo *One for One*; Raúl Rivera Andueza, presidente de Foro Innovación, de Chile, autor de *Nuestra Hora*; Jordi Hereu, alcalde de Barcelona 2006-2011; y Édgar Helou Helo, director de Google for Work Colombia. La presencia de más de 150 medios de comunicación hizo que la mirada del país se volcara a Barranquilla como ciudad de negocios y conocimiento. ▣

Desde su fundación, la Cámara de Comercio de Barranquilla publicó varios informativos, entre ellos directorios comerciales e industriales, estadísticas sobre la economía de la ciudad y otras publicaciones menores.

El poder de la información

Anexo 3

Desde su fundación, la Cámara de Comercio de Barranquilla publicó varios informativos, entre ellos directorios comerciales e industriales, estadísticas sobre la economía de la ciudad y otras publicaciones menores. En 1916 salió su órgano informativo oficial que adquirió gran importancia por su contenido y periodicidad. Se llamó, primero, *Revista de la Cámara de Comercio*, luego *Boletín de la Cámara*, después *Boletín Semanal*, y por un corto tiempo *Boletín de las Cámaras de Comercio de la Costa*. El último nombre que tuvo hasta los años de 1980 fue *Boletín Informativo de la Cámara de Comercio de Barranquilla*.

Además de ser el órgano de expresión principal de la Cámara, la Revista era un vehículo de difusión de las actividades en que se ocupaba la institución. Se financiaba mediante colectas realizadas entre el gremio comercial de la plaza. Pronto se convirtió en el instrumento de análisis y discusión de los problemas

económicos locales, regionales y nacionales, pues era obligación legal de la institución informar mensualmente al Ministerio de la Economía sobre la vida mercantil de la ciudad. Más tarde, los informes consolidados comenzaron a presentarse anualmente.

Extensos y detallados documentos se publicaban en la Revista. Ninguna institución manejaba una información tan completa acerca de las empresas que se abrían o cerraban en Barranquilla. Esto daba a sus funcionarios una visión privilegiada sobre la marcha de la economía y les permitía hacer un trabajo estadístico de mucho valor para la ciudad y el país. Ese esfuerzo facilitó la publicación de directorios empresariales durante varios años. En junio de 1939 salió el *Directorio de Barranquilla*, una publicación muy completa sobre bancos; almacenes de mercancías, de calzado, de ranchos, víveres y licores al por mayor, de ferreterías; agencias de arriendos, de informa-

ción, de seguros, de transportes, de automóviles, de vapores, marítimas, fluviales y otras. Igualmente, se incluyó información sobre clínicas, industrias y negocios de artes manuales. En 1940, la Revista destacó el papel de la Cámara en la defensa y promoción de Barranquilla, y defendió su vocación portuaria aun después de haber perdido la ciudad su liderazgo en la exportación de café, cuando este producto empezó a enviarse al exterior por Buenaventura. Desde la Revista la Cámara defendió el importante papel que cumplía Barranquilla en el comercio exterior, al ser puerto distribuidor de las importaciones para la costa y el interior del país, y nexa entre Colombia y el mercado mundial.

Boletines y revistas: voz y pensamiento de la CCB

A partir del 15 de febrero de 1955 la Revista cambió su nombre por el de *Boletín de la Cámara de Comercio de Barranquilla*. Su director era José Raimundo Sojo Zambrano, a la sazón secretario de la Cámara. Bajo su dirección, el Boletín impulsó una clara política a favor de la integración regional y la creación de la Zona Económica de la Costa Atlántica, y se definió a favor de la lucha contra el centralismo y la defensa de los intereses de la región. Sojo Zambrano fue uno de los más importantes economistas de la ciudad, partidario de las estrategias de desarrollo impulsadas por la CEPAL, y gerente de la Asociación Nacional de Industriales, ANDI, Seccional Barranquilla; fue personaje de connotación nacional.

El primer lema del Boletín fue: “Una publicación al servicio de los intereses colectivos de la economía local”. Posteriormente, en el número 49, aparece registrado como: “Una publicación quincenal al servicio de los intereses de la economía local”. Se imprimía en los talleres de la Editorial Mejoras y después se editó en los talleres tipográficos de la Cámara.

Los cambios que por entonces se produjeron en la cúpula de la Cámara y en la dirección del Boletín no afectaron la visión y proyección social sobre la ciudad y sus problemas; la institución siguió defendiendo la necesidad de ejecutar las obras de mantenimiento de Bocas de Ceniza, contra los detractores del interior del país que consideraban esa inversión como un desperdicio de dinero por parte del Estado.

A mediados de 1959 el informativo empezó a llamarse *Boletín Semanal de la Cámara de Comercio de Barranquilla*. La publicación se concentró aún más en el tema de la región, hasta el punto de que su nuevo lema fue: “Una publicación semanal al servicio de los intereses de la economía regional”. La Cámara le apostó más decididamente a los temas de integración, descentralización y regionalización, y compartió los lineamientos generales contenidos en el “Plan de desarrollo de la Costa Atlántica”, estudio elaborado por el Comité Nacional de Planeación, todo lo cual se reflejó en el Boletín. Siguieron apareciendo los análisis sobre el curso de la economía local exigidos por el gobierno central, y se continuó la compilación de información sobre apertura o cierre de sociedades, compraventas, transacciones bancarias y movimiento portuario, marítimo y fluvial.

A principios de 1964 se adquirió una imprenta moderna y los materiales necesarios para imprimir el *Boletín Semanal*, con lo que se independizó de los periódicos y las editoriales.

La integración y organización de la Región Caribe colombiana era una prioridad. La idea obedecía a las aspiraciones regionales y a las políticas sobre planificación del desarrollo nacional y regional que se implementaron en el país a partir de 1950. Nada mejor para expresar esa aspiración que un medio de comunicación que sirviera como punto de contacto y coordinación entre las cámaras de comercio de la costa. En 1966, con base en el acuerdo de integración celebrado entre las instituciones comerciales de la región, el Boletín cambió su logotipo y pasó a llamarse *Boletín Semanal de las Cámaras de Comercio de la Costa* (C.C.C. sería su nueva sigla). Se publicó desde el 5 de febrero de 1966 hasta finales de ese año, y se convirtió en el órgano de difusión de las instituciones de comercio de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Riohacha, Magangué, San Andrés y Valledupar. Su consejo de redacción fue encabezado por Gastón E. Abello, secretario de la Cámara de Barranquilla, en reconocimiento al papel que cumplían los empresarios de la ciudad. Lo integraron Carlos Villalba Bustillo, secretario de la Cámara de Cartagena; Edgardo A. Cotes C., secretario de la de Santa Marta; Julio Calixto Romero, de la de Riohacha; Felipe R. Trespacios, de la de Magangué; José



1955



1959



1962



1966



1973



1980



1996



1997



2000

Salazar, de la de San Andrés, y Fernando Matiz, de la de Valledupar.

El primer número regional del Boletín fue un paso para alcanzar la incorporación de servicios en que estaban interesadas las instituciones involucradas, en el sentido de trabajar por la construcción de la zona económica de la Costa Norte, con visión integradora. Desde el primer número se incluyeron artículos de Lauchlin Currie, José Raimundo Sojo y Alberto Espinosa E., sobre el tema. El ensayo de Currie se llamó, precisamente, “Ventajas de la Costa Atlántica”. Las Cámaras de la Costa adoptaron la visión económica de este científico social sobre el valle del Magdalena y la Costa Norte de Colombia y distribuyeron folletos con sus análisis sobre la problemática de la planificación en la Costa. En 1971, el *Boletín Semanal* apareció en un formato más pequeño que el tabloide habitual, pero conservó la estructura del primer número. Gastón E. Abello había dejado la secretaría de la Cámara y el nuevo secretario y director del informativo era Jorge Arrázola Madrid.

El *Boletín Informativo de la Cámara de Comercio de Barranquilla* reemplazó en febrero de 1973 al boletín

regional. El número 1, dedicado a mostrar cómo diligenciar la declaración de renta, traía el siguiente subtítulo: “Una publicación al servicio del desarrollo regional”. A partir de ese número desapareció la mención de las cámaras de comercio de otras ciudades y el comité de redacción compuesto por los secretarios de las mismas. Su contenido se transformó de manera significativa y salió de sus páginas el informe sobre la economía de las ciudades costeñas, que era uno de sus rasgos distintivos. En adelante, la publicación pasó a ser otra vez el órgano de expresión de la cámara barranquillera. El cambio se reflejó en la diagramación. De nuevo aparecieron los miembros de la Junta Directiva que, por razones obvias, no figuraban en el Boletín de las Cámaras. Era, pues, la retoma del Boletín por el empresariado local.

En el editorial del Boletín número 85 de septiembre de 1978, la Cámara informó sobre la creación de su Centro de Información y Documentación (CIC), integrante de la Red Colombiana de Información y Documentación Económica, del Sistema Nacional de Información, del Catálogo Colectivo Nacional de Pu-



2006



2007



2009



2010

blicaciones Periódicas del ICFES y de la Red de Información en Comercio Exterior. La nueva dependencia se nutriría con la información recogida por la biblioteca y prestaría servicios a los afiliados a la Cámara, a los investigadores y al público en general. Era entonces Director Ejecutivo de la Cámara y Director del Boletín, Gabriel Noguera Echeverry, quien se venía desempeñando como Subdirector y como Director del Departamento Jurídico.

A partir de los números 110 y 111 de 1980, el Boletín volvió a cambiar de formato e invitó a participar en sus páginas a reconocidas plumas como Juan Gossaín, José Cervantes Angulo y Javier Ayala, entre otros. Así mismo, las carátulas empezaron a mostrar obras de pintores nuevos o ya consolidados, como Álvaro Barrios, Humberto Aleán y Norman Mejía, para mencionar solo algunos. También comenzó a insertar caricaturas, algo nunca visto ni en la Revista ni en el Boletín.

El 17 de mayo de 2001, el órgano de difusión de la Cámara de Comercio de Barranquilla comenzó a llamarse: *La Revista*. La cual, ha continuado con los procesos de difusión de las políticas y las orientacio-

nes de la CCB, al mismo tiempo que sirve como vitrina de los más importantes proyectos que impulsa esta entidad.

Medios recientes

La plataforma comunicativa de la Cámara de Comercio está sustentada por una serie de órganos, entre los cuales se destaca *La Revista*, que si bien en términos de indexación inició hace poco más de una década (2001), lo cierto es que sobre esta y los demás medios pesa la experiencia de casi un siglo, pues iniciaron las publicaciones en 1916. *La Revista* es en la actualidad el principal medio de comunicación de todas las actividades de la CCB, acompañada por otros medios como *La Noticia*, que se encarga de difundir las inscripciones hechas en el Registro Mercantil. El departamento legal tiene sus propias publicaciones: *Doctrinas*, *Conceptos* y *Resoluciones*, recoge la terminología conceptual, y *Sentencias del Tribunal Superior*, compila fallos de interés para los empresarios. Por último, el *Boletín de Coyuntura Económica de Barranquilla*, que muestra cifras sobre la inflación y el movimiento de diferentes gremios en sus actividades. □

Fuentes documentales

Bibliografía

- Abello, Jorge N. *Departamento del Atlántico*. Imprenta Americana, 1915.
- Braudel, Fernand. *La dinámica del capitalismo*. Madrid: Alianza, 1985.
- Carrasco Zaldúa, Fernando. "Leslie Olivier Arbouin: el constructor de la Aduana". *Revista viacuarenta* (diciembre 2014). Barranquilla: Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta, Tonos Editorial del Caribe.
- Cataño, Gonzalo. "El café en la sociedad colombiana". *Revista de Economía Institucional*, núm. 27, vol. 14 (segundo semestre 2012).
- Gómez Ordóñez, Ana María. *El registro mercantil como intervención estatal en las relaciones entre comerciantes*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2004.
- Meisel Roca, Adolfo y Eduardo Posada Carbó. "Bancos y banqueros de Barranquilla, 1873-1925". En *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? y otros ensayos de historia económica de la Costa Caribe*. Barranquilla: Gobernación del Atlántico, 1993.
- Nichols E., Theodore. "El surgimiento de Barranquilla". *Suplemento de la Cámara de Comercio de Barranquilla* (abril 1983).
- _____. *Tres puertos de Colombia*. Bogotá: Banco Popular, 1973.
- Nieto Arteta, Luis Eduardo. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá: Librería Siglo XX, 1941.
- _____. *El café en la sociedad colombiana*. Bogotá: Breviarios de Orientación Colombiana, 1958.
- Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*. Bogotá: Siglo XXI, Fedesarrollo, 1984.
- Ospina Vásquez, Luis. *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*. Medellín: FAES, 1979.
- Posada Carbó, Eduardo. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá: Cámara de Comercio de Barranquilla, Cerec, 1987.
- _____. *El Caribe colombiano (1870-1950)*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora, 1998.
- Rasch Isla, Enrique. *Guía comercial ilustrada de Barranquilla*. Barranquilla: Imprenta El Conservador, 1910.
- _____. *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*. 1928.
- Rodríguez Gómez, Juan Camilo. *Historia de la Cámara de Comercio de Bogotá, 1878-1995*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 1995.
- Rodríguez, Manuel y Jorge Restrepo. "Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900". En Gustavo Bell Lemus (comp.), *El Caribe colombiano*. Barranquilla: Uninorte, 1988.
- Safford, Frank. *El ideal de lo práctico*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, El Áncora, 1989.
- _____. "Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 4 (1969). Universidad Nacional de Colombia.
- Sarmiento Coley, Rafael. *Telecaribe: un cuarto de siglo al aire. La historia de un canal que integra la Costa Norte colombiana*. Barranquilla: Litocolor, 2012.
- Solano de las Aguas, Sergio y Jorge Conde Calderón. *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*. Barranquilla: Universidad del Atlántico, 1993.
- Sourdís Nájera, Adelaida. *El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias: Reflejo del final de una época*. Cartagena: Cámara de Comercio de Cartagena, 1990.
- _____. "El Consulado de Comercio de Santafé de Bogotá 1695-1713". *Revista de la Academia de Historia de Bogotá*.
- Vergara, José Ramón y Fernando Baena. *Barranquilla: su pasado y su presente*. Barranquilla: Banco Dugand, 1922.
- Vidal Perdomo, Jaime. "Concepto sobre la naturaleza de las Cámaras de Comercio (rendido el 19 de enero de



1993). Régimen Legal de las Cámaras de Comercio”. Bogotá:Confecámaras, septiembre de 2001.

VV. AA. *La Aduana, 15 años: un monumento, un proyecto cultural*. Barranquilla: Panamericana, 2010.

Wallerstein, Immanuel. *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid: Siglo XXI, 1979.

Zambrano Pérez, Milton. *El desarrollo del empresariado en Barranquilla, 1880-1945*. Barranquilla: Universidad del Atlántico, 1998.

____. “El desarrollo portuario de Barranquilla”. *Huellas*, núms. 94-96(2013). Barranquilla, Uninorte.

____. “El puerto fluvial de Barranquilla”. *En Historia empresarial de Barranquilla, 1880-1980*. Vol. 1. Barranquilla: Universidad del Norte, 2014.

____. “La historia empresarial: problemas teóricos y metodológicos”. *En Historia Empresarial de Barranquilla, 1880-1980*. Barranquilla: Universidad del Norte, 2014.

Leyes y decretos

Ley 111 de 1890. Leyes colombianas de 1890. Colección de las que expidió el Congreso en este año. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos - Consejo de Estado, 1890.

Ley 28 de 1930. Leyes expedidas por el Congreso nacional en su legislatura del año de 1931 (sesiones extraordinarias). Bogotá: Imprenta Nacional, 1931. Edición oficial revisada por el Consejo de Estado de los originales del Archivo del Congreso.

“Decreto 410 de marzo 27 de 1971”, Código de Comercio. En línea: www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html

“Decreto 1902 de noviembre 17 de 1915, art. 1”. *Revista de la Cámara de Comercio de Barranquilla*, 1 (septiembre 1916), p. 2.

“Decreto número 2028 de 1915”. *Revista de la Cámara de Comercio de Barranquilla*, 1 (septiembre 1916).

Documentos y fuentes seriadas

Cámara de Comercio de Barranquilla. Estatutos. 23 de febrero de 1965. En línea: <http://www.camarabaq.org.co/quienes-somos/>

“Informe final de labores. Presidencia 1987-1989. Junta Directiva de la Cámara de Comercio de Barranquilla”. BICCB, núm. 161, vol. XVI (primer trimestre 1989).

Documentos de trabajo

Alcaldía de Barranquilla. Auditoría de seguridad vial. Informe de visita inicial. Informe de diagnóstico del sistema integrado de transporte masivo. 19-20 de junio de 2007.

____. *Barranquilla contada en dos calles: Av. Olaya Herrera, calle Murillo*. Barranquilla: Alcaldía de Barranquilla.

Cámara de Comercio de Barranquilla. Separata, 60 años. Barranquilla: Talleres Gráficos CCB, 1976.

____. “Jardín Zoológico de Barranquilla. Propuesta de relocalización y manejo institucional”. Barranquilla:CCB, 1983.

____. “Propuesta de fundación Zoológico de Barranquilla”. Barranquilla:CCB, 1993.

____. *El Registro Mercantil*. Barranquilla:CCB.

Ceres –Centro Regional de Estudios Económicos y Sociales–. *Estudio sobre el terminal marítimo y fluvial de Barranquilla*. T. I. Barranquilla: Universidad del Norte, 1987.

Confecámaras –Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio–. *Régimen legal de las cámaras de comercio*. Bogotá, 2001.

Prensa

El Día, Diario de la Tarde. Barranquilla, 22 de marzo de 1917.

La Nación. Separata. Barranquilla, 23 de julio de 1923.

Diario del Caribe. Barranquilla, 3 de septiembre de 1980; 11 de diciembre de 1984.

El Herald. Barranquilla, 10 de enero de 1991; 5 de enero de 1991; 12 de enero de 1991; 2 de abril de 1991; 21 de diciembre de 1992; 6 de junio de 1993; 13 de julio de 1994; 15 de enero de 1997; 11 de febrero de 1997; 28 de noviembre de 1999; 27 de noviembre de 1999; 7 de abril de 2005; 23 de marzo de 2006; 16 de diciembre de 2008; 8 de abril de 2010; 16 de marzo de 2011; 11 de marzo de 2015; 21 de agosto de 2015.

El Tiempo. Bogotá, 20 de agosto de 2001; 13 de marzo de 2009; 7 de abril de 2010.

El Pilón. 16 de septiembre de 2010.

El Universal. 7 de marzo de 2012.

Revistas e impresos

Revista de la Cámara de Comercio de Barranquilla (RCCB)

Año I, números 1-3 (1916), 4-5, 7-9, 14 (1917); año II, número 18 (1918); año III, número 30 (1919); año IV, números 39 (1920), 46-47 (1922); año VI, números 67-68 (1924); año IX, números 98-100 (1927); año XII, números 120-125 (1929); año XIII, números 130-131 (1929); año XV, número 31 (1931); año XXII, número 90 (1939); año XXIV, número 95 (1940); año XXVI, número 103 (1942); año XXVII, número 107 (1943); año XXIX, números 111-117 (1945).

Boletín de la Cámara de Comercio de Barranquilla (BCCB)

Año I, números 2, 4-8, 14, 16 (1955); año II, número 36 (1956); año III, números 49, 52, 56, 77, 82, 90 (1957); año IV, número 139 (1958); año V, número 155 (1959); año VIII, números 295, 301 (1962).

Boletín Semanal de la Cámara de Comercio de Barranquilla (BSCCB)

Año V, números 164, 166, 168-169, 171, 176, 179 (1959); año VI, número 190, 209 (1960); año VIII, números 289, 297, 307, 310, 314, 336 (1962); año IX, números 347-349, 354, 361, 384 (1963); año X, números 391-393 (1964); año XII, números 24-25 (1966); año XIII, número 81, 90-92 (1967).

Boletín Semanal de las Cámaras de Comercio de la Costa (BSCCC)

Año XII, números 1, 24-25 (1966); año VI (febrero 1971); año VII, números 246, 250 (1972); año VIII, números 271, 277, 288, 293 (1972).

Boletín Informativo de la Cámara de Comercio de Barranquilla (BICCB)

Números 1, 3, 10 (1973); 16, 23 (1974); 50, 53-54 (1977); 88 (1978); 105-107 (1980); 77, 83, 85 (1978); 90-93, 95-99 (1979); 107, 108, 110-112, 115 (1980); 119, 124 (1981); 139 (1983); 148 (1985); 150, 152 (1986); 155 (1987); 157 (1988); 162 (1989); 167 (1990); 169 (1991); 174, 175 (1992); 180 (1993); 191(1996); 193 (1997); 203-204 (2000).

La Revista, Cámara de Comercio de Barranquilla

Números 12 (2004); 18 (2007); 22 (2008); 26 (2009); 31 (2010); 40 (2012); 50 (2015).

Una publicación de la Cámara de Comercio de Barranquilla, editada por Consuelo Mendoza Ediciones. Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada en sistema recuperable o transmitida en ninguna forma o por ningún medio electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros, sin previa autorización de la Cámara de Comercio de Barranquilla y de los editores.



Cámara de Comercio de Barranquilla
www.camarabaq.org.co
Vía 40 No. 36-135 –antiguo edificio de la Aduana–
Departamento de Comunicaciones
Teléfono: (5) 3303701
email:comunica@camarabaq.org.co
Barranquilla - Colombia



Consuelo Mendoza Ediciones
www.consuelomendozaediciones.com
Carrera 5 No. 75-82 Oficina 205. Teléfonos: (1) 2115956 - (1) 3130227
email: mendozaediciones@gmail.com
Bogotá - Colombia

Impreso en Colombia en diciembre de 2016 en Panamericana Formas e Impresos.