

El tiempo de Vinyes, la Barranquilla de las primeras décadas del siglo XX

Antonino Vidal Ortega¹
Danny Gonzalez Cueto²

Resumen

Este artículo es una aproximación histórica a la realidad social y cultural de Barranquilla, durante la primera mitad del siglo 20, tiempo durante el cual Ramón Vinyes vivió en la ciudad. A su vez, sirve como reseña de algunos de los más importantes eventos históricos de esta ciudad dentro de la Costa Caribe Colombiana, en una etapa crucial de su desarrollo.

Abstract

This article is an historical approximation to Barranquilla's social and cultural reality during the first half of the 20th Century, at which period Ramón Vinyes lived in the city. At the same time, it also serves as an assessment of some of the most outstanding historical events of this city from the Colombian Caribbean Coast, at a crucial stage of its development.

Si queremos recordar el periodo del pasado de Barranquilla que se refiere al momento en que vivió en ella el escritor Ramón Vinyes, nos debemos remontar más lejos en el tiempo para ver el proceso de crecimiento y ubicarla en el contexto histórico sin cortes temporales bruscos que dejen incompleto el proceso humano, de carne y hueso de una ciudad que aún hoy podemos decir que es joven, aunque el paso del vertiginoso siglo XX le ha dejado hondas cicatrices que la postraron en un incierto y deshumanizado progreso.

Remontémonos a lo que podríamos llamar su infancia. En 1851 la población contabilizaba 6.114 habitantes, que vivían en un pequeño puerto fluvial azotado por el intenso calor de un trópico de naturaleza feraz. Un territorio lleno de caños, esteros, ciénagas y rodeado de un verde bosque tropical seco que según nos cuentan los viajeros se hacía difícil de soportar sobretodo para las personas que venían allende los mares.

En 1866 la población llegó a los 9633 habitantes, con la presencia ya de un nutrido grupo de 186 extranjeros. En 1870 las cifras nos hablan de 11.595 almas, de los cuales 307 eran extranjeros de distintas nacionalidades, holandeses, venezolanos, cubanos, ingleses, norteamericanos, alemanes, italianos, franceses, daneses, suizos, españoles, peruanos, portugués y haitianos.

¹ Grupo de Investigación en Historia y Arqueología del Caribe Colombiano. Universidad Del Norte, Barranquilla, Colombia. [\[dcueto@uninorte.edu.co\]](mailto:dcueto@uninorte.edu.co).

² Grupo de Investigación en Historia y Arqueología del Caribe Colombiano. Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia. [\[dcueto@uninorte.edu.co\]](mailto:dcueto@uninorte.edu.co).



Fotografía de la Antigua Calle Ancha de Barranquilla –Paseo Colón, más tarde Paseo de Bolívar- a finales del siglo XIX –1880-.

Los viajeros de finales de siglo XIX, nos dejaron referencias sobre una Barranquilla que poseía un *aire cosmopolita* y al mismo tiempo todas las características de un puerto caribeño de reciente poblamiento, de gentes “libres”, bulliciosas y en expansión, que vivían en las difíciles condiciones de vida que provocaban la insalubridad y las deplorables condiciones higiénicas de lugares públicos como el mataderos, el mercado, el caño... lo que fue fuente en ocasiones de virulentas epidemias que pusieron en riesgo la salud de sus habitantes.³ Así lo describía el viajero M. E. André que paso por la iglesia a finales del siglo XIX.

*Los barrios bajos, situados cerca del río, son abonimables. Los terrenos baldíos en sus tres cuartas partes, hállanse convertidos en un estercolero inmenso. Todas las inmundicias de la ciudad afluyen allí y allí se descomponen y envenenan el aire con sus pútridas emanaciones, provocando y dando pábulo a esas espantosas epidemias que con tanta frecuencia se convierten en el azote de la población.*⁴

³ Conde Calderón, Jorge, Barranquilla en los inicios del modelo liberal decimonónico 1849-1870. En: *Historia General de Barranquilla. Sucesos. Volumen. Academia de la Historia de Barraquilla, 1997.* pp 65-84

⁴ M- E. André *Viaje América Equinoccial*, publicado en el libro *América Pintoresca, Montaner y Simón Editores, Barcelona, 1884.* pag 491.

En la década final del siglo XIX su crecimiento se aceleró. Como muestra de ello mencionaremos algunos ejemplos. En 1877 se fundó la compañía del acueducto que empezaba a dejar atrás el reparto de agua a lomo de bestias. En 1904 el empresario Juan Medina y Suárez, instaló favorecido por el Consejo la primera planta eléctrica de la ciudad, que permitió que los primeros espacios públicos fuesen iluminados – el parque Bolívar y el parque de San Nicolás-. Del mismo modo, la compañía telegráfica de las Antillas y Chicago instaló 300 aparatos telefónicos y quizás desde entonces la ciudad dejó de ser tan solo un puerto unido al río y al mar e inicio una articulación por primera vez con el resto de su provincia.

Entre 1875 y 1905 la población pasó de 16.549 habitantes a 40.115, aumento en buena medida debido, por una lado a la fertilidad de sus habitantes y por el otro a los continuos flujos migratorios atraídos por las posibilidades de empleo que brindaba la actividad portuaria a inicios del siglo XX: el transporte fluvial, la aduana, fábricas de jabones, la actividad de la construcción... etc. Es el periodo de consolidación de la navegación de los vapores que de ser un transporte fundamentalmente de pasajeros, pasó a ser eminentemente de mercancías destinadas a la exportación. El café, el tabaco, el azúcar, los bananos, la quina y el añil marcaron el compás de las coyunturas económicas.⁵

Un grupo de poderosos industriales, iniciaron a comienzos de siglo un proceso de apropiación de las tierras comunales circunscritas en sus alrededores. Ello conllevó un descenso de la población dedicada a la agricultura, y dio lugar a que en ocasiones se produjeran atropellos contra las poblaciones arraigadas a la tierra como las comunidades indígenas. Algunos gobernadores de la provincia de Barranquilla, entonces dependiente del estado soberano de Bolívar, mostraron un marcado interés en la disolución de los resguardos indígenas de Túbará, Galapa y Malambo, argumentando que poseían tierras aptas para la ganadería extensiva, actividad económica en la que invirtieron algunos miembros de lo que empezaba a conformarse como una élite barranquillera. Se iniciaba un nuevo renglón en la actividad exportadora del puerto, las islas del caribe, las antillas demandaban carne y cueros.⁶

La política económica fundamentada en el libre comercio, adoptada por los gobiernos liberales radicales, brindaron ciertas ventajas con respecto a otras ciudades del país. Una serie de obras de infraestructuras cambiaron paulatinamente el rostro de la ciudad, como ejemplos destacados la construcción del ferrocarril, la creación de la aduana del Salgar y su posterior traslado al núcleo urbano, el impulso decidido a favorecer la navegación a vapor más moderna y hacia la consolidación como el principal puerto importador-exportador. Los impulsos desarrollistas hicieron que se convirtiera en el puerto más importante de la joven República de Colombia. Hecho significativo fue el apoyó por primera vez de la candidatura

⁵ Posada Carbó, Eduardo. El Caribe colombiano. Una historia regional 1870-1950. Ancora editores, Bogota, 1998.

⁶ A comienzos del siglo XX el 35 % de los ingresos del fisco venían derivados del deguello de animales.

política del que fuera después uno de los presidentes más notorios del país, el regeneracionista Rafael Núñez. Barranquilla alcanzó un destacado peso político en el panorama nacional, situación que de manera lamentable se perdió progresivamente con el transcurrir de la segunda mitad del siglo XX.

Sobre sus habitantes a comienzos del siglo XX

El acelerado crecimiento de finales del XIX llevó consigo un proceso de uso del espacio público desordenado y discriminatorio. El viajero francés Pierre D'Epagnat escribía quizás con cierta melancolía en 1898.

Pero mientras la proximidad del río atrae hacia la izquierda, a los barrios opulentos, el enjambre humano se extiende sin cesar hacia la llanura derecha, mezclándose las cabañas de paja con las pobres viviendas diseminadas por la campiña rojiza, viviendas cada vez más pobres y más diseminadas a medida que se acercan los cementerios.⁷

De manera muy general podemos decir que a comienzos del siglo XX la ciudad estaba dividida siguientes segmentos sociales; uno primero que tendía a disminuir por la propia dinámica de la urbe pero que era indispensable, la gente que trabajaba la tierra, los agricultores. Representaban el 13 % de la población económicamente activa, por otro lado estaban los artesanos (carpinteros y latoneros) que llegaban al 21 % y los jornaleros (operarios y braceros) suponían el 28 %.



Fotografía de la Avenida Boyacá de Barranquilla –Calle de las Vacas- en 1922.

⁷ D'Epagnat, Pierre, Recuerdos de la Nueva Granada, Bogota, biblioteca Shering de Cultura colombiana, 1971, pag 23

Un segundo grupo lo constituían los especialistas en diversos oficios, donde se encontraban los mecánicos, los ingenieros, los abastecedores, dueños de tiendas, minoristas, panaderos y propietarios de medianas y pequeñas embarcaciones que representaban algo mas del 19 % de la población.

Por último, en la parte mas alta de la sociedad las clases pudientes, donde se agrupaban comerciantes, transportistas, banqueros, ganaderos y empresarios fabriles esto es, lo que algunos historiadores han denominado las *elites barranquilleras*, caracterizada por su enorme movilidad social que la diferenciaba de las ciudades coloniales de Cartagena y Santa Marta mas ceñidas al valor hispano-colonial de los linajes. Aquí todo era posible, la habilidad y el ingenio en los negocios estaba por encima de los apellidos de rancio abolengo. Un grupo social nutrido de empresarios nacionales y extranjeros que se caracterizó por una mentalidad pragmática en los negocios y que se configuró como el sector más poderoso de Barranquilla aunque escasamente llegó al 10 % de la población total.⁸

Sería imposible definir la función económica de una franja social integrada por los empleados públicos y los profesionales liberales, abogados, profesores, médicos, dibujantes, escultores, docentes.... sector, en definitiva, no muy numeroso que formaba parte de una ciudad que en la mirada racionalista y cargada de eurocentrismo del viajero francés D'Espagnat era descrita de la siguiente manera:

“vulgar y demasiado joven, preocupada únicamente del comercio, de industrias, de relaciones marítimas, creada bajo la fuerza de la necesidad bajo la presión económica del rico país que desemboca en ella.”⁹

Claro, que no todo era industria y comercio. La sociedad barranquillera también empezaba, aunque de manera tímida, a organizar formas de vida urbana mas sofisticadas. Surgieron los primeros clubes sociales, en los albores del siglo XX ya existían cuatro, entre ellos el Barranquilla con más de 150 miembros. Se publicaban un número considerable de periódicos, algunos en lenguas extranjeras. Al ser un puerto de mar, Barranquilla fue una ciudad mucho mas abierta al mundo que el interior del país, atrapado dentro de unas montañas casi infranqueables que lo hicieron mantenerse en un modo de vida

⁸ Sobre el sector empresarial es mucho lo que se ha escrito, incluso llegando el caso de sobredimensionarse el verdadero rol que desempeñaron en la ciudad, pues creemos que en muchos casos este sector social se preocupó mas de cuidar su propio patrimonio personal que de mirar por el futuro de la ciudad o su desarrollo. El pragmatismo en los negocios no incluyó amor por la ciudad y es algo que se puede apreciar en la ciudad del presente. La bibliografía es amplia pero citamos tres textos que nos parecen fundamentales. Solano de las Aguas y Conde Calderón *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla 1875-1930*, Ediciones Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1993. Zambrano Pérez *El desarrollo del empresario en Barranquilla 1880-1945*. Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1988. Posada Carbó *El Caribe colombiano. Una historia regional 1870-1950*. Ancora editores, Bogotá, 1998.

⁹ Ibid

decimonónico. Proliferaban las tertulias, los colegios y las escuelas aumentaron, potenciándose así la educación. La ciudad entró a la nueva centuria modernizándose, el mar le permitió recibir las noticias del mundo y convertirse en lugar de entrada de ideas, de innovaciones tecnológicas, de flujos humanos y de todo lo que el mundo moderno del siglo XX empezaba a ofrecer.

Los años del desarrollo acelerado y los vientos de la modernización

En el año de 1902 Eduardo Ortega escribía un editorial en el diario Rigoletto, abogando por la modernización y decía al respecto:

En nuestra ciudad hace falta un poco de resolución de ánimo entero y fe resuelta para romper definitivamente con ciertos prejuicios que nos mantienen atados al poste de la esclavitud. Así en literatura como en Industrias, así como en política como en muchos ramos de la actividad humana, tenemos ideas fijas, preconcebidas, que nos llenan de sombras la visión y de obstáculos el camino que debemos recorrer¹⁰.

A pesar de sí misma y sus ataduras al pasado, durante las tres o cuatro primeras décadas del siglo XX -tiempo en el que Ramón Vinyes llegó de España y vivió en la ciudad-, en un corto periodo de tiempo, los vientos del progreso en Barranquilla sorprendían a los viajeros llamando la atención la rápida transformación de sus actividades económicas y sus estructuras sociales, urbanas y de servicios públicos así como del surgimiento de nuevas expresiones culturales, cambios desconocidos que llegaban después al resto de las ciudades del país.



Fotografía de la Plaza Ujueta y la Calle del Mercado de Barranquilla, en 1920.

¹⁰ Rigoletto. Barranquilla mayo de 1902, N. 1

Durante la primera mitad del siglo XX, Barranquilla se convirtió en el epicentro económico del Caribe Colombiano y la expresión más destacada de ello fue el aumento acelerado de su población y por ende el impacto que tuvo sobre el crecimiento urbano. Entre 1905 y 1938 la población se multiplicó casi por cuatro veces y pasó de 40 mil a más de 150 mil habitantes, con una tasa de crecimiento anual del 8,4 por ciento, la más alta de toda Colombia.¹¹ Mirando las cifras uno comprueba que se da una disminución en la mortalidad infantil provocada por la mejora de las condiciones higiénicas y sanitarias. Se pusieron en práctica medidas sanitarias a través de obras públicas encaminadas a la mejora de la calidad de vida. Se intensificaron las campañas de vacunación, en 1912 se organizó la Dirección Municipal de Salubridad pública, se hizo el primer reglamento sanitario, se compró una tierra llamada Calancala para la construcción de alojamientos para enfermos contagiosos, también se adquirió un laboratorio bacteriológico y se reglamentó la prostitución a fin de combatir la propagación de enfermedades venéreas. Así mismo, el presupuesto destinado a “beneficiencia pública y Sanidad” se incrementó en un 700 %. El factor que mas incidió en la mejora de las condiciones de vida fue la entrada en servicio del acueducto municipal en 1928, obra que la dotó de agua potable.

El mejoramiento del nivel de vida sin duda también contribuyó al crecimiento demográfico, el desarrollo de la actividad industrial, hizo que una numerosa población asalariada tuviese acceso al consumo y sobretodo a una mejor asistencia sanitaria.

Ahora bien, no podemos dejar de lado algo que nos parece central en cuanto a su crecimiento. Las corrientes migratorias representaron más de las tres cuartas partes del aumento total de la población. El flujo se debió sobretodo por la demanda de mano de obra de la industria. El río fue siempre el lugar de entrada de la gente que desde el interior del país huyó de la violencia política secular de la región andina, de los desplazados por las catástrofes naturales, y una última oleada atraída en estos años por la cercanía de la zona bananera.

Otras de las características de ese crecimiento, en ocasiones desmedido, fue que el perímetro urbano se disparara en varias direcciones que según su ubicación reflejaba la condición social de los habitantes. Pero es que fue tal la presión demográfica sobre el suelo que creció espontáneamente y al libre arbitrio de los empresarios urbanizadores y de los destechados que invadían terrenos particulares. Muchas invasiones comenzaron como una espontánea y desesperada solución al problema de la vivienda. El problema estuvo determinado por el agotamiento de los terrenos municipales, que habían sido acaparados por un grupo de especuladores inmobiliarios locales, en segundo lugar por la ausencia del Estado en el diseño de la política de vivienda social, y por último por los altos valores de los arrendamientos y las condiciones inhumanas de los llamados “pasajes”.

¹¹ Solano de las Aguas, Sergio. La modernización en Barranquilla 1905-1930. En. *Historia General de Barranquilla. Sucesos* Volumen 2. pp 87-99

La combinación de urbanización empresarial e invasiones por parte de los destechados, comenzó a otorgarle, como sostiene Sergio Solano, una especie de doble carácter, pues al lado de la ciudad moderna que surgía al noroccidente, (Prado, Boston, Bellavista, Recreo.....), también existía otra con elementos de la tradición urbana del agro costeño, con sus connotaciones de “enea, madera y barro” que reflejaba la supervivencia del siglo XIX.

Este rápido proceso collevó que las infraestructuras de servicios públicos entraran en crisis. Así, tanto el sector privado como público coincidiendo en interés, se mostraron preocupados por la adecuación de unos servicios a todas luces insuficientes. La prensa en la década de los veinte y los treinta recogía la preocupación por las mejoras que se observaban en las ciudades mas avanzadas del continente y que pensaban debían introducirse en la necesitada Barranquilla.



Fotografía del Caño Arriba de Barranquilla, en 1922.

Se modernizó el acueducto, pues la antigua práctica de coger el agua del caño del río provocó, por la contaminación un sin fin de enfermedades endémicas. Así, entrada la década de los años veinte se modernizó gracias al empeño de los hermano Parrish quienes se interesaron en la obra para desde luego impulsar el gran proyecto que era principal motivo de su interés el que sus empresas reurbanizaran el Prado y otros barrios.¹² Dos factores influyeron en este momento de manera determinante en la reactivación de las obras de infraestructuras. Por un lado, que la década de los veinte, sobretodo en el primer

¹² Posada Carbó, Eduardo, “Kart Parrish un empresario colombiano de los años veinte” En: *Boletín bibliográfico y Cultural*, Bogotá 1986. N. 8 y “Deuda externa, servicio públicos y modernismo. Barranquilla 1950-1990” En: *Investigación y desarrollo*. Barranquilla, 1992.

quinquenio las condiciones de acceso al crédito internacional se facilitaron y las relaciones de Colombia con los Estados Unidos mejoraron, el país llevaba varios años sin contiendas civiles y el Banco de la República había saneado la moneda, todo lo cual redundaba en condiciones favorables para lograr préstamos del exterior.¹³ La segunda es que para los mismos años Barranquilla vio surgir una nueva generación política, preocupada por hacer confluir sus intereses privados (económicos, sociales y urbanos) con las necesidades de la ciudad; en efecto, en la década de los años veinte se afrontaron grandes desafíos -La adecuación de los servicios públicos, las obras bocas de ceniza, la construcción del Terminal...etc- alrededor de los cuales surgió un espíritu que estructuró una clase dirigente que, con vínculos orgánicos con las aspiraciones comunitarias, abanderó resolver las nuevas necesidades urbanas.

Este fue el momento en el que se crearon las Empresas Públicas Municipales, entidades con autonomía financiera y administrativa que fue dirigida por una Junta administradora integrada, por un representante del Concejo Municipal, uno de la Cámara de Comercio y otro de los banqueros prestamistas. La autonomía financiera respecto del municipio permitía que los banqueros norteamericanos garantizaran el recaudo y los intereses del préstamo. También se estipuló que la dirección de la EPM, estaría en manos de sus representantes. De esta forma se modernizó el mercado de carnes y pescado, se pavimentaron las vías principales de la ciudad, trabajos que se iniciaron en la década de los treinta, que a pesar de ser un tiempo de crisis financiera internacional, se mantuvieron gracias a las presiones de los gremios obreros y a la administración departamental interesado en aliviar el acuciante problema del desempleo.

Del mismo modo, el servicio energético se modernizó con la inauguración de la compañía de Energía Eléctrica de Barranquilla, que amplió su cobertura hasta los distintos barrios, aunque el servicio mejoró de manera notable factores como el crecimiento urbano e industrial, el agotamiento de los equipos y oposiciones políticas al privilegio, lo llevó pronto al rezagamiento con relación a las necesidades crecientes de Electricidad.

La década de los treinta y los vientos favorables de la gran guerra

Los años treinta son el momento en el que el puerto adquiere mayor importancia en la historia de Barranquilla. El esfuerzo titánico por domesticar el poderoso cauce del río Magdalena, fue motivo de fuertes inversiones financieras, grandes esfuerzos humanos y un sin numero de vidas anónimas que perecieron en esta batalla contra la naturaleza. El proceso de dotarla de un puerto adecuado se había iniciado mucho tiempo atrás debido sobretodo a los problemas de sedimentación de la ensenada de Puerto Colombia, que dificultaba el arribo de embarcaciones de gran calado al muelle. Desde los años veinte se fundó la compañía colombiana de Bocas de Ceniza de la que Tomás Surí Salcedo fue su principal gestor. Problemas financieros hicieron que varias veces se paralizaran las obras,

¹³ Ocampo, Jose Antonio. *Historia económica de Colombia*. Siglo XXI editores, Bogotá, 1984.

situación que denunció reiteradamente la prensa local. Así, en el año 1931 estalló un movimiento de amplia participación ciudadana, que sirvió para que el gobierno de Olaya Herrera prestase más atención a las obras. El 17 de octubre el editorial del diario del Comercio elaborado por Luis Carbonell afirmaba:

Lo que está pasando con las obras de Bocas de Ceniza es un ejemplo vivo e irritante. Ya son años de luchas, de esperanzas defraudadas, de promesas no cumplidas, de reportajes ilusorios y de papeleos hipócritas.

Movimiento que fue demostración de una ciudadanía dispuesta a defender unas obras necesarias y que fueron posteriormente contratadas por los hermanos Parrish, quizás los únicos en ese momento capacitados para afrontar un proyecto de tanta envergadura. La primera etapa concluyó en 1935, el canal navegable, abierto a raíz del estrechamiento de la desembocadura del río Magdalena, tuvo un comportamiento aceptable, lo que permitió que Barranquilla se convirtiera definitivamente en un puerto marítimo. Ello generó en la dirigencia de la ciudad un optimismo inusitado. De todas formas la pelea con el río continuó y el mantenimiento de las infraestructuras siempre se vio condicionado por los embates de la naturaleza, por lo que a finales de los treinta se instauró una Junta coordinadora del puerto que gestionase su mantenimiento. La junta la conformaron Rafael Obregón Arjona como primer presidente, J. Mario Santo Domingo, Alberto Pumarejo, Carlos Martínez Aparicio, Francisco Carbonell González y Juan B. Fernández, entre otros. A pesar de ello durante lo que restó de la década y la siguiente nunca cesaron los problemas técnicos, los que siguen presentes hasta la actualidad.



Fotografía del Paseo de Bolívar de Barranquilla, en 1940.

En cuanto a la población en la tercera y cuarta década del siglo XX prosiguió su aumento vertiginoso. Según el censo de 1938, la ciudad tenía 152.348 habitantes y aparecía como la tercera urbe del país tan solo por detrás de Bogotá y Medellín. Este crecimiento poblacional se mantuvo por varias circunstancias. Por un lado, su dinamismo industrial, comercial, y portuario, todo lo que permitió una fuerte migración desde otros departamentos costeños y también del interior de Colombia. Para hacernos una idea de la magnitud de estos flujos en 1951 se registran 424.818 habitantes, aunque por este entonces el crecimiento demográfico se extendió por todo el país superándola Cali en población. Por otro, el comportamiento cultural en las relaciones entre hombres y mujeres. Si uno comprueba los censos de población durante este periodo, se puede asegurar, que en ella han existido siempre una altísima proporción de solteros, lo cual no significa que no tuviesen relaciones matrimoniales, sino más bien la primacía de las relaciones extra matrimoniales, es decir, de uniones celebradas por fuera de la autoridad civil y eclesiástica.

En la sociedad Barranquillera, al igual que en toda la costa, ha existido la práctica de la uniones libres o de los llamados amancebamientos, los que en términos generales eran aceptados como una forma de convivencia familiar. Otro elemento que corrobora esta situación es la gran cantidad de nacimientos ilegítimos aparecidos en los registros bautismales y civiles, los cuales si se suman a los datos de los registros civiles superan ampliamente a los llamados hijos legítimos.¹⁴ Es de anotar como bien nos dice el historiador Luis Alarcón que la permanencia de este tipo de uniones tiene hondas raíces culturales y también fue el resultado de la poca influencia que la Iglesia ha ejercido históricamente en el Caribe colombiano, en comparación con el interior del país, donde esta actuó, desde el periodo colonial, como una forma de férreo control social.

La coyuntura de la gran guerra europea benefició sin duda alguna la actividad exportadora y por ende la de las posibilidades de empleo. Es el tiempo del aumento de la llegada de los emigrantes por el mar. Árabes y europeos en general se instalaron en la ciudad de forma más numerosa, y aunque siempre desde comienzos de siglo se había dado esta migración, en términos numéricos fue inferior en comparación con los flujos provenientes de interior del país.

Todo el proceso de migraciones hizo de Barranquilla, un lugar de encuentros, de fusiones biológicas y culturales, de mezclas, lo que la hizo crecer como una ciudad híbrida, de mil colores, de un ingenio proz, de una creatividad inusitada y con una clase política dirigente liberal abierta a los cambios y a las innovaciones que llegaron desde los confines del mar.

¹⁴ Boletín Municipal de Estadística. Este comenzó a circular en los años 30 del siglo XX.



Fotografía del Paseo de Bolívar de Barranquilla, en 1945, con el Edificio Palma al fondo, desaparecido algunos años después.

Con el inicio de la República liberal se introdujeron en el país una serie de reformas tendientes a su modernización y entre ellas destacaron las de carácter educativo, pues el gobierno nacional pensaba que era la mejor forma de salir del atraso en el que se encontraba sumida Colombia. Así, el gasto educativo en Barranquilla aumentó. Ello permitió ampliar la cobertura de enseñanza, mejorando la que hasta entonces se impartía. De las 35 escuelas públicas que existían en 1929, se pasó a 38 en 1934, con una población escolar de 4000 alumnos. Al inicio de los cuarenta funcionaban 52 escuelas públicas y 119 privadas que albergaban más de 13 mil muchachos. En 1945 el numero llegó a 81 de las primeras y 200 de la segunda llegando el numero de escolarizados a mas de 21 mil

estudiantes.¹⁵ Todo ello demuestra que a pesar de las limitaciones existentes tanto en la educación primaria como en la secundaria se alcanzó un nivel de desarrollo notable. Aún así, durante la década de los cuarenta empezaron a escucharse algunas voces sobre la necesidad de aumentar la cobertura escolar. Con el advenimiento del general Rojas Pinilla al poder el número de escuelas, maestros y alumnos siguió creciendo; período donde se creo la primera institución superior de estudios, la Universidad del Atlántico que se convirtió en un centro de formación de profesionales técnicamente capacitados. Su funcionamiento comenzó en el año de 1946. El gran impulsor de la Universidad fue Julio Enrique Blanco quien tuvo la visión del papel que debía jugar la educación universitaria en el desarrollo de la ciudad y la región.¹⁶

En el año de 1949 Gaitán en una intervención política que llevo a cabo en el Paseo Bolívar dijo de la ciudad.

Barranquilla es escuela estimuladora del liberalismo de la República. La reconquista del poder no podrá hacerse sin su concurso generoso y decidido. Barranquilla esta llamada a ser la fuerza del futuro como lo es del presente; es vibración permanente,; flecha luminosa que se remonta en el espacio para señalar los rumbos del triunfo; esta ciudad es nacimiento y no tumba; tenacidad y no decadencia; por eso yo la admiro y la admira el liberalismo.

Las características liberales de la Barranquilla como ciudad abierta, es precisamente lo que permitió que se diera, durante la primera mitad del siglo XX un importante movimiento cultural e intelectual en el cual contribuyeron algunos extranjeros radicados -como seria el caso de Ramón Vinyes-. La década de los treinta y los cuarenta fue la época del inicio de la radiodifusión, de la edición de notables revistas intelectuales (voices), de una prensa que se convirtió en el vehículo de comunicación política a través de las cual se difundía la idea que ¹⁷cada partido tenía sobre el Estado, destacando entre ellos el diario la Prensa que se fundó en el año de 1928 y El Heraldo en 1933 pasando a convertirse en tribunas que abrieron espacio para los intelectuales y escritores como Ramón Vinyes, Manuel García Herrero, Adolfo Martá, Gabriel García Márquez, Germán Vargas y José Félix Fuenmayor.

¹⁵ Alarcón, Luis, La búsqueda de la consolidación de Barranquilla 1930-1957. En *Historia General de Barranquilla. Sucesos* Volumen 2. pp.101-118.

¹⁶ Ibid.



Fotografía del Paseo de Bolívar de Barranquilla, en 1962.

En este ambiente algunos viajeros e intelectuales se establecieron en la ciudad y desde estas revistas, periódicos y tertulias contribuyeron a difundir el pensamiento occidental. Ejemplo de ello fue el de Ramón Vinyes que junto José Félix Fuenmayor lograron aglutinar alrededor de ellos un grupo de novedes escritores y periodistas que fueron conocidos en los años cuarenta como “El grupo Barranquilla”, pero eso ya es otra historia sobre la que no vamos a hablar en este espacio.