

**Diferencias en las dinámicas de desarrollo económico entre Barranquilla y Cartagena:
Mirada histórica a la acumulación de capital a lo largo del Siglo XX.**

Valentina Salcedo Orozco

**Asesor:
William Baca Mejia**

Trabajo de Grado para optar al título de Economista

Universidad del Norte

**División de Humanidades y Ciencias Sociales
Departamento de Economía
Barranquilla, Colombia
Mayo 2017**

Resumen

120 kilómetros de distancia separan a Barranquilla de Cartagena, sin embargo, sus historias de fundación, consolidación y de acumulación de capital distan profundamente. La actualidad económica de cada es el resultado de su estructuración y desarrollo durante el siglo XX. Creemos que el factor histórico determina el comportamiento a largo plazo de la economía y del proceso de acumulación e capital de una ciudad. La apertura económica y física de una ciudad puede generar rendimientos positivos si el capital es empleado de forma eficiente, así como también una cultura esclavista puede determinar las relaciones de poder y capital por muchos años. En definitiva, el análisis de los periodos de crisis y de auge nos ayuda a determinar las fases del proceso de desarrollo económico tanto de Barranquilla como de Cartagena.

Palabras Claves: Barranquilla, Cartagena, Instituciones, Desarrollo Económico, Acumulación de Capital.

Códigos JEL: B15, B52 , D24

Abstract

120 kilometers separate a Barranquilla from Cartagena, however, their histories of foundation, consolidation and accumulation of capital are far from it. The economic relevance of each is the result of its structuring and development during the twentieth century. We believe that the historical factor determines the long-term behavior of the economy and the process of accumulation and capital of a city. The economic and physical opening of a city can generate positive returns and capital if it is employed efficiently, just as a slave culture can determine the relations of power and capital for many years. In short, the analysis of the periods of crisis and boom helps us to determine the phases of the process of economic development in both Barranquilla and Cartagena.

Key Words: Barranquilla, Cartagena, Institutions, Economic Development, Capital Accumulation.

Introducción

La estructura social de acumulación nos da herramientas para el entendimiento del crecimiento capitalista y el análisis social. Nos permite estudiar las diferencias económicas, políticas e ideológicas entre regiones y su éxito o fracaso en el desarrollo. En el enfoque de estructura social de acumulación es fundamental el papel de las instituciones, refiriéndonos no solo a las económicas sino también políticas y sociales. De acuerdo con Douglas North, economista y premio nobel, por instituciones nos referimos a todo lo que afecta la cultura e ideología, partidos políticos, el rol del estado y la participación de género, a nivel macro incorpora el comercio y la inversión. Las instituciones son restricciones que surgen de la inventiva humana para limitar las interacciones políticas, económicas y sociales. Incluyen restricciones informales, como las sanciones, los tabúes, las costumbres, las tradiciones, y los —códigos de conducta, como así también reglas formales (constituciones, leyes, derechos de propiedad) North Douglas, 1990.

En el curso de la historia, las instituciones fueron inventos de los seres humanos para crear orden y reducir la incertidumbre del intercambio. Las instituciones animan la inversión capitalista, puesto que instituciones sólidas dan más seguridad sobre los retornos esperados, al existir debilidad institucional aleja la inversión al no garantizar derechos de propiedad suficientes lo cual eventualmente afecta la contribución al crecimiento económico.

Con la finalidad de realizar un análisis de la estructura de acumulación de una sociedad es fundamental conocer su historia, identificar sus periodos de expansión como de contracción y crisis, en cuanto a esta última, es entendida como un período de inestabilidad

que requiere la reconstrucción institucional para renovar el crecimiento y la estabilidad a nivel económico.

Sin embargo, al hablar de reconstrucción instituciones es válido añadir lo que nos plantea Gordon, 1994, es probable que la expansión propicie fuerzas que socaven la base institucional de la expansión. Al principio, los ciclos económicos a corto plazo aparecen y actúan como mecanismos de ajuste económico autocorrectivos. Tales correcciones tienen lugar dentro del contexto de las instituciones establecidas, que son lentas para cambiar y siguen relativamente poco afectadas por las fluctuaciones cíclicas a corto plazo. En definitiva, la acumulación exitosa y rápida de capital termina desafiando los límites de las instituciones que permitieron esa acumulación.

Bajo la intención de analizar las diferencias de desarrollo económico entre Barranquilla y Cartagena es esencial ver como el marco teórico de la estructura social de acumulación logra vincular la política, ideología y cultura al contexto económico de crecimiento y crisis con el fin de realizar un análisis comparativo y pragmático de los factores que generaron posibles diferencias en la manera de acumular capital y de desarrollarse.

Las diferencias entre estas dos ciudades pueden ser examinadas bajo el enfoque de acumulación de capital. Nos apoyamos en la visión marxista, la cual hace énfasis en las relaciones de poder entre las clases sociales; así como en el concepto Keynesiano de incertidumbre sobre las decisiones de inversión, en el enfoque de Estructura Social de Acumulación- SSA se motiva a la inversión a través de la estabilidad y predictibilidad.

Estas dos bases fundamentales explican la realidad económica de las ciudades a analizar, por un lado, el sistema de explotación esclavista por parte de los españoles en Cartagena es muestra de lo importante que son las relaciones de poder y como al estar el poder en manos de las clases altas permea y condiciona el crecimiento económico y social. Mientras que para Barranquilla la estabilidad y propensión a la inversión y migración extranjera tuvo un impacto positivo en la economía y crecimiento de la ciudad.

En definitiva, la estructura social de acumulación se conforma por todas las instituciones que participan en el proceso de acumulación de una sociedad. Algunas instituciones abarcan la totalidad del proceso de acumulación, mientras que otras participan en un paso específico de este. Es decir, vemos que una planta de producción y transformación de alimentos puede contribuir en toda la cadena de acumulación, ya que contrata mano de obra, paga impuestos, compra materia prima y agrega valor, está teniendo un impacto total mientras que la oficina de aduanas si bien participa gestionando los procesos necesarios para la recolección de impuestos pertinentes su participación, es menor.

Es fundamental conocer la importancia de la estabilidad y la credibilidad de las instituciones dentro de una estructura social de acumulación pues de esto va a depender los límites del crecimiento pues si las instituciones presentes en la estructura social de acumulación son estables, funcionan sin mayores inconvenientes y consecuentemente los capitalistas tienden a sentirse seguros acerca de la inversión en la expansión de la capacidad productiva.

De manera contraria, si la estructura social de acumulación comienza a ser inestable, se genera una presión sobre las instituciones que podría desencadenar en la pérdida de su legitimidad. Bajo estas condiciones, los capitalistas podrían alocar sus recursos en inversiones financieras en las que obtengan una tasa de rendimiento segura, en vez de invertir en producción sin un marco institucional seguro que les genere estabilidad en sus rendimientos económicos.

Un punto de convergencia entre Marxismo y la corriente ortodoxa, es que la inversión y las expectativas tienen una relación directamente proporcional. Teniendo en cuenta que el análisis de las dinámicas de desarrollo empieza por la posibilidad de acumulación de capital dado un entorno político y económico. Se debe gozar de estabilidad de manera transversal en las instituciones de una sociedad para acercar la posibilidad de inversión y por ende de acumulación de capital.

Si bien intentamos entender la estructura social de acumulación de ambas ciudades para entender su comportamiento económico actual es claro que es complejo la reconstrucción del proceso de acumulación y que tener fechas o momentos exactos es poco probable, lo realmente importante es repasar los momentos históricos claves de cada economía.

En el siguiente documento analizaremos los periodos de auge y crisis de ambas ciudades, así como el papel que las instituciones tuvieron en dichos momentos para el siglo XX, intentaremos analizar las causas y consecuencias, lo anterior con la finalidad de determinar y entender la actualidad económica de Barranquilla y Cartagena.

Contexto Histórico

En el siglo XIX Colombia desarrolló una estructura económica basada en el agro, la cual impulsó los sistemas de transporte domésticos e internacionales. Las ciudades costeras de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta se posesionaron como epicentros de comercio desarrollando toda una industria basada en su rol de puertos, lo cual trajo consigo las primeras relaciones salariales de tipo capitalista en la región.

Alrededor de estos puertos se desarrollaban diversas actividades generadas por el flujo de personas, dinamizando la actividad comercial. Establecimientos de diversión, micro comercio y hoteles, así como también actividades económicas relacionadas con los sectores metalmecánico y almacenamiento. La economía portuaria fue gestora de la clase obrera en la costa caribe del país en la cual se empezó a estructurar la sociedad en función de industria. En el código de policía del Estado de Bolívar de 1862 se reconocía como retribución salarial, “... una suma de dinero, otro servicio, la propiedad, el usufructo o el uso de alguna cosa”

El crecimiento de la actividad portuaria trajo consigo la creación de astilleros fluviales para la reparación y mantenimiento de las embarcaciones, en Barranquilla para 1916 existían ocho grandes astilleros de capital nacional y foráneo. El alcance de estos astilleros avanzó al

punto de diseñar y construir piezas de máquinas, así como calderas. Por su parte, Cartagena, se vio estancada en cuanto a infraestructura portuaria ya que su participación se reducía paulatinamente, gracias al fácil acceso de Barranquilla al río Magdalena.

A Barranquilla es fácil identificarla con el concepto Keynesiano de Estructura Social de Acumulación, la inversión se generó a raíz de una fuerte confianza y estabilidad en las instituciones y en el momento económico de finales del siglo XIX y principios del XX. Así como lo menciona la Teoría de la estructura social de acumulación “Satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos ayudó a asegurar la aceptación general del capitalismo y la búsqueda de beneficios propios”. Mc Donough, Reich, Kotz. 2010.

Tabla 1. Comparativo de principales áreas productivas entre Cartagena y Barranquilla para el Siglo XX

Valores en Millones de Pesos (COP)

Área fabril / Ciudad – período	Barranquilla 1900-1934		Cartagena 1918- 1924	
	Establecimientos	Capital (COP)	Establecimientos	capital
Tejidos y desmontadoras	18	\$ 3.887.500	4	\$ 1.800.000
Alimentos y bebidas	24	\$ 3.054.200	9	\$ 178.800
Cigarrillos y fósforos	10	\$ 992.900	1	\$ 25.000
Construcción	12	\$ 594.000	1	\$ 30.000
Calzado y confecciones	17	\$ 334.000	2	\$ 190.000
Jabones	6	\$ 93.000	3	\$ 31.000
Imprentas	1	\$ 90.000	--	--

Metalmecánica	6	\$ 86.000	--	--
Envases	1	\$ 40.000	--	--
Petróleo	--	---	1	\$ 253.750
TOTAL	97	\$ 9.171.600	20	\$ 2.508.550

FUENTE: Archivo histórico del departamento del atlántico. 1993.

El gobierno central tuvo una alta influencia en la expansión y fortalecimiento de la industria textil a través de estímulos, subvenciones y políticas proteccionistas que alejaron a la competencia internacional. Para Barranquilla y Cartagena la industria textil era la más representativa en el PIB de ambas ciudades.

La dinámica comercial inicia una transformación importante luego de la Segunda Guerra Mundial, cuando el café cobra un papel fundamental en las exportaciones. El café representó un reto para la economía y los empresarios costeros, pues es un negocio extensivo en capital, que necesita estar respaldado con el fin de tener estabilidad frente a las variaciones mundiales.

En definitiva, el fin del siglo XIX deja muchos desafíos al país, ya que en este se vivió la creación de dos partidos políticos que peleaban el poder, eliminación de aranceles proteccionistas y finalización de la esclavitud que sin duda cambió la dinámica económica e impacto las ciudades costeras quienes se encontraban en pleno proceso de acumulación de capital y de estructuración de la economía local.

Barranquilla.

Barranquilla llega al siglo XX siendo indiscutiblemente el puerto más importante del país, en 1893 inauguró el muelle de hierro que podía recibir hasta cuatro embarcaciones en simultaneo por el cual se exportaba la mayor parte de producción cafetera nacional, además la ciudad contaba con un amplio sector bancario que respaldaba el buen momento económico que atravesaba la ciudad.

A finales de la primera década la ciudad logró consolidar una industria manufacturera que estaba altamente diversificada y surtía al país en diversos sectores entre los que se destacan: la industria de algodón, la cual confeccionaba camisas, medias y dril, seguido a esta estaban manufacturas de vidrios, fósforos, velas, jabones, perfumes, cerveza, hielo, aguas gaseosas, ladrillos, baldosas, aguardiente, calzado, harina, pastas alimenticias, puntillas, y aserríos, tenerías, ebanisterías, sastrerías.

Siguiendo con la manufactura tenemos a la empresa insignia barranquillera, Tejidos Obregón fundada en 1910 fundada con 150 telares mecánicos ingleses y que en 1916 ya se había duplicado a 300 y la Fábrica Nacional de Calzado con 40 empleados que producían un total de 6.000 pares de zapatos mensuales en 1915.

Si bien todo lo anterior es relevante para determinar el comportamiento del crecimiento económico de la ciudad, este trabajo tiene como principal determinante del desarrollo económico el capital extranjero que se acentuó en Barranquilla. Cabe resaltar, a manera de recuento histórico, que, desde los inicios de la República, en 1922 se expidió la Ley 114 sobre incentivos a las migraciones extranjeras, Barranquilla fue receptora

considerable de inmigrantes quienes se vieron atraídos por la posición geográfica de la ciudad y se instalaron en la misma con importantes intereses económicos.

Esta migración no solo trajo consigo intereses y capital económico, una de las razones del éxito de Barranquilla se da por la sinergia y el aporte de la institucionalidad y los inmigrantes. La ciudad brindaba un contexto socio económico óptimo la cual recibía sin condición y sin ningún tipo de monarquía limitante, por su lado los inmigrantes con su espíritu empresarial aportaron innovaciones tecnológicas, más importante aún proporcionaron la visión de la economía capitalista.

Al referirnos a capital extranjero es importante resaltar que este es indesligable al capital humano que, si bien su llegada a barranquilla fue fortuita, se dio un ambiente propicio para el asentamiento y la inversión. Lo anterior se ve reflejado ya que “En 1845 había aproximadamente 31 extranjeros, en donde el 40.4% era de la primera clase. Los comerciantes de la región eran: los Palacio, Salcedo, Antigüedad, Salgado, Espinoza, Macaya, Collante, que habían llegado de Cartagena, así como los González Rubio, Esteban Marquez, los Abello, los Diazgranados y los de Mier de Santa Marta. Estos tres últimos abrieron almacenes y depósitos. Los comerciantes oriundos de la ciudad que se destacaban eran: Ildefonso Insignares, Ildefonso Macías, Nicolás y Ramón del Valle, Manuel Olivares”.

Historia Empresarial de Colombia, Aylin Pertuz.

En 1855 el naturalista y geógrafo francés Eliseo Reclus afirmó: “La importancia de Barranquilla se debe casi exclusivamente a los comerciantes extranjeros: ingleses, americanos, alemanes y holandeses, que se han establecido allí en los últimos años y que han

hecho de ella el centro principal de los cambios en el interior y el mercado más considerable de la Nueva Granada.”

Para 1878 la composición industrial de la ciudad tenía una alta participación de capital extranjero, a esta fecha el 34% de las empresas que pagaban impuestos a la renta eran propiedad de extranjeros, el valor total de estos impuestos fue el 50% del total del recaudo. Es decir que la mitad de la fuerza jalonadora de la económica venia de rendimientos a capital extranjero.

A inicios del siglo XX había participación casi que igual de nacionales y extranjeros en el comercio internacional, navegación e industrial en la ciudad. Ejemplo de esto la fábrica de aceites y grasas vegetales de Tirso Schemel, pastas italiana La Napolitana de José Dufeo, Carulla del catalán José Carulla y por último la SDCATA (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo) primera aerolínea Latinoamérica y segunda en el mundo, casi todos los socios fueron extranjeros que aportaron su capital y conocimiento. La construcción del barrio y hotel del prado en 1920 estuvo a cargo de los extranjeros Gregorio Obregón, Roberto Parrish, Aurelio Consuegra y Herman Wolff.

El carácter internacional de Barranquilla fue tal que se firmó con la Central Trust Company of Illinois de Chicago un contrato de empréstito bajo la modalidad de un fideicomiso por la suma de cuatro millones de dólares “para mejoras materiales municipales de urgente necesidad pública” según Acuerdo No. 14 de mayo 9 de 1925. Este dinero se usó para mejorar tranvías, mercado central, matadero público y sistema de acueducto; con el fin de consolidar la infraestructura de la ciudad.

Esta unión de Barranquilla con Chicago se da bajo el marco de la consolidación de Estados Unidos como potencia económica mundial lo cual generaría una exportación de capitales para inversión extranjera y para la adquisición de materias primas demandadas por la creciente industria. Esta alianza fue clave para el desarrollo de Barranquilla por el crecimiento económico y la mejor planificación urbana.

Seguido a esto, a mediados de 1925 en Barranquilla se empieza a ver una creciente oferta de trabajo relacionado a la industria, más especialmente a la bananera, algodonera y obras públicas, lo cual dejó a la ciudad con un 75% de su población económicamente activa. Lo anterior conduce a la consolidación de la economía capitalista en cuanto se introducen los contratos de carácter salarial, y con ellos el surgimiento del mercado laboral formal.

Se dio un cambio en la dinámica productiva y social con la consolidación de la industria como motor principal de la economía barranquillera. Los efectos de las importantes relaciones de producción se hicieron evidentes en Barranquilla al llegar a la década de los 30 en la que se iniciaron las divisiones obrero-capitalistas en la sociedad. Además, esto avivó la discusión democrática en el plano político.

La industria de Barranquilla demostró la capacidad de adaptación de la ciudad frente a las nuevas exigencias de la economía y el contexto social, económico y político del país. Sin embargo, bajo la lupa del análisis económico se dio un cambio en la división social del trabajo al pasar de una población agrícola a actividades meramente ciudadanas y de industrias artesanales a industrias con economías de escala, debido al nuevo mercado.

El sistema capitalista llego para quedarse y con sus posibles implicaciones, no solo con las partes positivas si no también con huelgas y paros que proclamaban el alza de los salarios y las mejores en las condiciones de trabajo. Entre 1920 y 1933 se tiene registro de 12 huelgas en diversos sectores tales como Fabrica Obregón, Tropical Oil así como todo el sector portuario. Frente los sindicatos y protestas el gobierno tomo acción frente las organizaciones de obreros a través de legislación laboral y el partido liberal.

Tabla 2. Barranquilla: Principales empresas, 1934.

Clase de Industria	Numero	Capitales	Número de obreros	Número de empleados
Aceites y grasas	2	1.102.220	280	19
Aserraderos	4	681.067	283	81
Manufacturas de papel y cartón	7	385.787	250	25
Manufacturas de hierro, acero y latón	8	1.462.056	563	55
Confites y caramelos	3	27.000	25	3
Curtidos	7	232.091	141	30
Fécula de maíz, galletas.	5	96.675	59	9
Gaseosas, cervezas y hielo	5	4.446.027	340	118
Jabones, perfumes, lociones, cosméticos	15	315.980	202	50
Molinos de Trigo	3	1.120.745	29	24
Sombreros, tejidos de seda	11	3.229.988	1976	100
Calzado	30	722.390	534	50
Camisas, corbatas.	18	224.922	191	23
Laboratorios	21	21	180	56
Cigarros	3	1.054.000	295	45

Fuentes: *Goenaga (1926); Bossa (1967); Informe (1919); Solano y Conde (1993) pp. 69-101; A.H.D.A., Fondo Notarial, Libros correspondientes a los años citados.

En definitiva, podríamos decir que barranquilla vivió la instauración de la economía capitalista a lo largo de las primeras décadas del siglo XX y logro su consolidación al empezar los 30. Lo anterior trajo consigo un cambio en las relaciones sociales de producción, así como en la dinámica de crecimiento de la ciudad. En el censo industrial de 1945 la ciudad contaba con 11.449 obreros que trabajaban en 580 firmas, consolidándose como la tercera ciudad del país. Esto se puede ser sustentado por el crecimiento urbano de la ciudad la cual “multiplicó 2.6 veces entre 1920 y 1947. De 590 hectáreas se extendió a 1.541. De 18.050 edificaciones que tenía en 1930 llegó a sumar 34.440 en 1951”) Posada, *op. cit.* . pp. 108 y 115

Existe una familia inmigrante que personifica la estructura social de acumulación barranquillera y su impacto integral en las esferas económica, política, ideológica y cultural. Ricardo Char Zaslavy nació en 1900 en Damasco, Siria. Su hijo Nicolás, emigro por motivos bélicos y se acentuó en Colombia en 1924 y creo una joyería en Lorica, gracias a la prosperidad de esta todos sus hermanos se trasladaron a Colombia y crearon la sociedad Char Hermanos. En la década de los 40 se instalaron en Barranquilla donde abrieron la Joyería Moderna, Ricardo uno de los Hermanos se casa con Erlinda Abdala, inmigrante libanesa con quien tiene a su primogénito Fuad Char Abdala, quien dirigió el nuevo negocio que dejo de ser joyas al Almacén Olímpico, en las palabras de Char “había que vender rápido y por tanto barato para pagar las deudas, de allí nació nuestra política de precios. Puse a rotar inventarios” de ahí nació Almacén Olímpica # 1 y Olímpica # 2, los cuales a fin de década de los 50 se multiplicaron y para 1986 solo pertenecían a la junta directiva y estaban en toda

la costa. Al caso de los Char, aparte de Almacenes Olímpica, se les suma la Organización Radial Olímpica, Serfinanzas, Coincar S.A, Celcaribe y el Club Atlético Junior. Así como su incursión en la vida política de la ciudad y del país.

Posteriormente, en la década de los 50, Barranquilla se enfrentó a un período de desaceleración económica y poblacional, generada en gran medida por la apertura del canal de Panamá que rezagó el puerto de Barranquilla y trasladó la actividad de exportación a Buenaventura y bajó la participación industrial respecto al total nacional. Para 1925 Barranquilla tenía una ventaja de casi del doble de toneladas exportadas y en menos de 5 años Buenaventura tuvo un aumento porcentual del 86% en su carga mientras que Barranquilla solo creció 15%. Y luego en 1935, tan solo 10 años después Buenaventura exportaba casi el doble que Barranquilla, tendencia que se mantuvo constante.

Tabla 3. Exportaciones Portuarias Barranquilla y Buenaventura (Toneladas)

Año	Barranquilla	Buenaventura
1925	69.632	38.900
1930	80.388	72.421
1935	59.692	104.722
1940	88.328	152.289
1945	119.044	154.602
1950	121.712	242.000

Fuente: Econometría. Estructura económica y perspectiva de inversión en Barranquilla y su área de influencia. Febrero 1986. Posada Carbo.

La siguiente tabla presenta la alta concentración y dominio que existía en la industria por parte de una sola compañía, que contaba con la participación más alta del sector. Como

también se puede apreciar, la mayoría de los establecimientos tuvieron su cierre antes de la década del 50, periodo en el cual inicia el estancamiento económico mencionado anteriormente.

Tabla 4. Fábricas Textiles Barranquilla inicios del XX.

Establecimiento	Creación	Capital	Cierre
Tejidos de Punto Arturo Aycardi	1905	72.500	1930
Tejidos Obregon	1910	1.500.000	1958
Tejidos de Punto de Henri J. Helm	1911		1924
Tejidos de Punto de Campo y Carbonell	1911		1930
Driles de hilo de Mayans y Salazar	1915		1930
Empresa Algodonera e Industrial	1916	30.000	1920
Hilados y Cultivo de Algodón	1916	320.000	1926
Empresa de Tejidos La Nacional	1919	100.000	1926
Manufacturera de Barranquilla	1920	500.000	1927
Tejidos del Atlántico	1920	100.000	1923
Empresa Industrial de Tejidos	1924	80.000	1930
Tejidos de Punto Campeny-Rabat	1925	4.000	1935

Fuentes: *Goenaga (1926); Bossa (1967); Informe (1919); Solano y Conde (1993) pp. 69-101; A.H.D.A., Fondo Notarial, Libros correspondientes a los años citados.

En el periodo de 1951 a 1964 la tasa de crecimiento anual poblacional de Barranquilla se mantuvo en 4.4% un rendimiento bajo respecto al promedio de las tres ciudades importantes (Cali, Medellín y Cali) de 6.8 puntos porcentuales. Este comportamiento siguió igual hasta 1985 con crecimiento poblacional promedio de 2.95% frente un 4% de los otros tres centros urbanos.

En este mismo lapso de tiempo la participación industrial de la ciudad disminuyó, para 1958 el dato de la Encuesta Anual Manufacturera, Barranquilla contaba con 10,3% mientras que en 1973 bajo a 8,29% y desciende aún más en 1985 con 6,9%.

La demanda de mano de obra en el sector rural disminuye como resultado de las ayudas tecnológicas y remplazo en la participación del ser humano en los procesos productivos. La tecnología también ayudo a la disminución en los precios del transporte de carga, lo cual se traducía en menores precios para las importaciones.

Tabla 5. Barranquilla: Estructura del empleo. 1918, 1938 y 1951.

Sector	1918	Porcentaje	1938	Porcentaje	1951	Porcentaje
Producción primaria	1.260	2.5	2.453	5.1	2.603	2.8
Industria Manufacturera	5.167	10.2	13.952	29.0	26.452	28.2
Construcción	-	-	2619	5.4	6.179	6.6
Comercio y bancos	3.783	7.5	9.485	19.7	15.686	16.7
Transporte y comunicaciones	1.457	2.9	5.604	11.6	11.562	12.3
Servicios y otros	35.238	69.7	11.814	24.6	24.881	26.5
Total ocupados	50.557	100	48.131	100	93.746	100

Fuente: Del autor basada en datos del Dane. Censo de la república 1918, 1938, 1951.

Bogotá

Los datos para la industria manufacturera siempre fueron en acenso y lideró el desarrollo económico de la ciudad. El desempeño del sector fue altamente creciente e

influyente, y logro encadenar a la mano de obra local a la par del crecimiento de la participación.

En la década del 70, se dio un cambio importante en las fuentes de empleo de la ciudad, en este sentido el sector manufacturero e industria dejan de ser los principales empleadores, siendo desplazados por el sector servicios con 30.2% y 53.593 empleados, seguido por el comercio con una participación del 21.4% correspondiente a 37.876 empleados. A pesar de lo anterior, hay que tener en cuenta que no necesariamente son dinámicas de mayor desarrollo en dichos sectores, sino en la expansión del empleo informal (Forma de empleo principal en los sectores de mayor empleabilidad) en respuesta de la baja demanda de empleo formal.

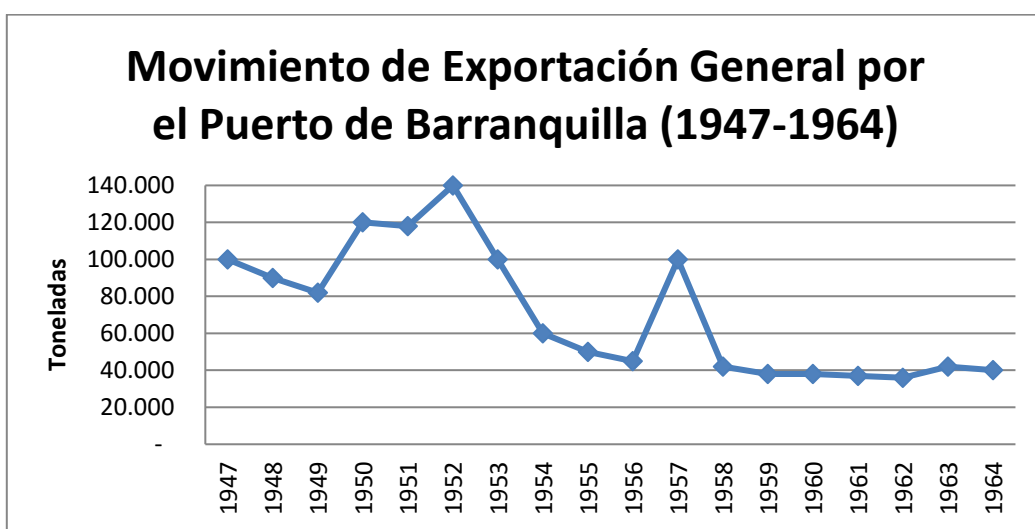
Un indicador de desempeño clave para identificar la disminución en el desarrollo industrial y económico de la ciudad es el nivel de consumo de energía eléctrica para usos industriales; dichos niveles no eran acordes a una economía en desarrollo, si no por el contrario a un valle de estancamiento. Entre 1953 y 1973 el crecimiento promedio de la demanda del recurso energético fue del 6% anual frente un promedio nacional mayor al 12%.

El estancamiento de la economía barranquillera se juntó a la crisis nacional que empezó en los 80, en la cual se presentó una disminución en la tasa de crecimiento económico y de nuevos empleos para absorber mano de obra y más importante aún disminuyó el gasto gubernamental per cápita. En PIB nacional solo creció 3.2% en la decana comparado común 5.5% en la década anterior, esto es resultado de una política anti inflacionaria ortodoxa que

contrajo el crecimiento económico. Solo fue a final de los 80 que la bonanza cafetera reactivó la economía.

Para finales de la década de los ochenta la composición de la industria local tuvo como mayores rubros el sector químico y el de la madera, los cuales representaban alto porcentaje de participación no solo en la ciudad sino también en el total nacional, sin embargo, estos sectores son intensivos en capital y no en mano de obra lo cual no era funcional para la economía local pues no generaba los puestos de trabajo necesarios.

Grafica 1. Movimiento de Exportación Puerto de Barranquilla.



Fuente: creación propia del autor, datos de . Estructura económica y perspectiva de inversión en Barranquilla y su área de influencia. Febrero 1986. Posada Carbo.

El caso de barranquilla dejaba al momento una sensación agrídulce, ya que ante un gran potencial la industria portuaria termino en declive. En este caso podemos ver las

consecuencias negativas de los países centralizados y sus efectos sobre la periferia. Barranquilla no explotó ni consolidó su industria por falta de tecnología y se podría pensar en una falta de visión de largo plazo. En la década de los 50s, la actividad portuaria estaba estancada y rezagada por Buenaventura y asimismo su protagonismo en el comercio nacional e internacional.

A su vez las políticas del gobierno nacional no favorecían a la región Caribe, la centralización de los recursos y del poder poco a poco generaron un rezago profundo en las ciudades costeras. Las políticas sobre comercio exterior no fueron favorables para la costa ni se dieron los subsidios necesarios para el desarrollo de los sectores productivos locales. Las exportaciones dependían casi que exclusivamente de la demanda internacional y no fueran excedentes de producción, lo anterior le quitaba estabilidad a la actividad exportadora.

Cartagena de Indias.

Posterior a su independencia de España, Cartagena de Indias entró en proceso de recesión y retroceso económico que se extendió hasta finales del siglo XIX. Las tasas de crecimiento no alcanzaban el 1% anual y entre 1875 y 1905 la población solo pasó del 8.603 a 9.681 lo que deja ver el estancamiento general que predominaba en la ciudad. Sin embargo, se podía decir que presentaba una mejoría comparada con el año 1860 donde la población alcanzó a su mínimo histórico con 7.000 habitantes.

Si bien el crecimiento de la población no fue abrumador, fue suficiente para sacar a la ciudad más allá de las murallas e incorporar nuevos barrios que se encontraban contiguos al *Corralito de Piedra*. Esto paralelamente a la demolición de algunas murallas y baluartes

que encerraban la ciudad dado su rol natural de brindar protección militar a la misma; con la independencia se consideraban innecesarias, por su parte el Gobierno Nacional instauró una ley para la conservación de estas como patrimonio histórico, lo que impidió la demolición completa de estas barreras.

Acompañada del bajo crecimiento poblacional a inicios del siglo XX varias enfermedades como viruela y fiebre amarilla llegaron a la ciudad y atacaron a casi un cuarto de la población. Esto resultado de la cercanía al mar y el sistema de murallas, que juntos creaban un ambiente insalubre el cual tuvo que ser atendido por una empresa extranjera -Pearson and Sons limited - la cual tomó medidas en cuanto al asunto de salud pública.

Dentro de los aspectos positivos que tuvo el final del siglo XIX fue la navegabilidad del canal del dique, el ferrocarril Calamar-Cartagena que abarcaba 24 kilómetros de línea férrea, así como también la creciente demanda de reces que se criaban en las cercanías a Cartagena y cuyo principal país de exportación fue Cuba. Estas exportaciones se hicieron por su puesto vía marítima lo que fue el principal motor que aceleró la economía local a principios del siglo XX.

El gobierno nacional se la juega con los problemas de salubridad para aumentar competitividad frente al canal de Panamá y empieza a hacer gestiones para cumplir con los requisitos de salubridad y competir con Buenaventura, y en 1914 contrata a la firma inglesa Pearson and Son. Ltd. para trabajar en Buenaventura y excluye a Cartagena de potencializar su sector portuario. Por fortuna, Cartagena se hace sentir y consigue asesoría de dos de los ingenieros de la Pearson. En el marco de esta asesoría “Entre sus numerosas

recomendaciones está la de completar la desecación de la Matuna y la de demoler las cortinas y baluartes adyacentes” Mayer, 1987.

La manera en la que Cartagena de Indias acumuló capital hasta el primer cuarto del siglo XX, se basó en la ganadería, extracción de metales preciosos, así como producción de caucho y madera. El sector portuario se veía estancando ya que no se cumplían con los requisitos básicos para ser ruta marítima principal pues no contaba con salubridad ni tecnología y sin tener el soporte necesario del gobierno central se hizo imposible cumplir los estándares de calidad.

Fue en 1923 que la Andian National Cooperation vio una oportunidad en Cartagena para la construcción de un oleoducto, con el fin de traer el petróleo del interior del país a la costa con fines de exportación. Luego del oleoducto, la Andian financió otros proyectos de infraestructura en la ciudad, entre ellos la carretera Cartagena- Mamonal- Pasacaballos, hospital Buenavista, la urbanización de bocagrande y tal vez la más importante la construcción del Terminal Marítimo de Manga.

En cuanto al ferrocarril Calamar-Cartagena se transportaban cerca de 50.000 usuarios y 40.000 toneladas, este volumen generaba superávit operacional y era un buen negocio hasta que en 1939 pasa a manos del estado y empiezan los déficits recurrentes. Las cargas se empezaron a transportar por carreteras en vehículos automotrices corrientes lo cual impacto negativamente la industria férrea y portuaria. En este momento es clara la falta de institucionalidad que existía en la ciudad ya que desde lo público fue imposible atender este negocio que pudo ser clave en la acumulación de capital.

Si bien el capital invertido de la Andian en la infraestructura cartagenera tuvo repercusiones positivas sobre la economía, cuando estudiamos el crecimiento económico local a un nivel más agregado, vemos que el puerto, que paso a ser el número uno del país gracias a las exportaciones de petróleo, no estaba generando los encadenamientos hacia atrás ni hacia adelante necesarios para jalonar la economía en cuanto a demanda de mano de obra y servicios.

En cuanto a la industria, esta nunca logro ser motor de la economía, más bien la ciudad conto con empujones industriales que no se lograron consolidar como empresas fuertes en el largo plazo, contrario a las ciudades de mayor importancia en el país que se habían consolidado como tales por su crecimiento industrial y por ende económico. En 1945 Cartagena representaba solo el 2,1% del empleo nacional mientras que Barranquilla aportaba el 10,5% esto confirma que la contribución de Cartagena en cuanto a producción y empleo sobre el total del país era poco relevante.

Sin embargo, es importante aclarar que, si bien Cartagena no tuvo un desempeño extraordinario como otras ciudades del país en la primera mitad del siglo XX, si logró mejorar su situación previa como estado post-colonia y poco a poco mitigó los efectos económicos negativos que vivía la ciudad por múltiples factores como debilidad institucional y falta de infraestructura. La ciudad vivió un proceso lento hacia la recuperación de su economía que dejo como resultado una mejor ciudad con miras a impulsar su economía.

Tras un crecimiento desarticulado con mucha informalidad y con escasa planeación los retos son muy grandes al momento de reorganizar la ciudad en función de servicios

públicos y conectividad vial, lo que en instancias más profundas significa desarticulación en las relaciones sociales.

Con relación al capital humano en la ciudad de Cartagena, se encuentran tasas de analfabetismo del 28% para el año 1951 y del 8% para el año 2000. Con relación a la cobertura de educación secundaria, se tiene para el año 1993 una del 2,5% y para el año 2000 fue del 65%. Lo que pueda indicar un bajo nivel capital humano que puede estar en parte determinado por la ausencia de suficientes maestros calificados para mejorar la educación, lo cual puede alimentar el círculo vicioso de baja cobertura de la mano de baja calidad en la misma. Al tener la necesidad de traer capital humano externo, se puede generar una elevación de los costos, que termina afectando a usuarios de servicios educativos.

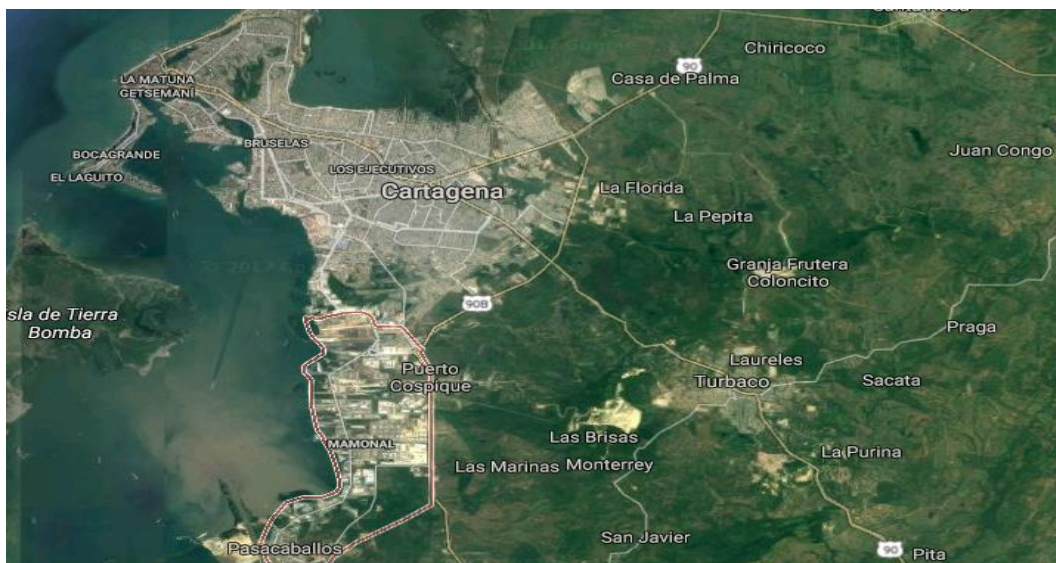
Referente a la infraestructura y el ordenamiento territorial de la ciudad, se evidencia que Cartagena no articula a la sociedad, y deja ver una “geografía urbana que revela una evidente fragmentación del espacio urbano, allí lo negro tiene un lugar físico, los barrios populares, o es instrumentalizado en algunos oficios del sector turístico” (Mosquera Claudia; Provensal, Marion. Construcción de identidad caribeña popular en Cartagena de Indias a través de la música y el baile de champeta. Junio 2000)

Adicionalmente, el sistema económico, las instituciones y la dinámica de la ciudad determinan en gran medida la ubicación espacial y el desarrollo urbano de Cartagena. Depende de sus actividades primarias y donde se localizan a través de la ciudad se forma el tejido urbano o urbanización física de la ciudad, se organizan las clases sociales en función al centro financiero y a la zona industrial.

Cartagena aporta el 33,1% de la producción industrial, 27,2% del valor agregado y 18,8% del empleo industrial. Entre 1994 y 1998 se cerraron 6 fábricas de las más grandes de la ciudad en parte por la apertura económica nacional.

Tenemos un claro ejemplo de clúster en Cartagena de la industria petroquímica la cual ha marcado tendencias económicas y promovido el desarrollo de la ciudad alrededor de Mamonal, las aglomeraciones económicas surgen del aprovechamiento de la reducción de los costos de transporte, de ideas, bienes y personas, los cuales se deducen de la misma definición de densidad urbana: reducción o ausencia del espacio físico entre las firmas y las personas (Glaeser y Gottlieb, 2009).

Gráfico 2. Panorámica de Mamonal en la ciudad de Cartagena

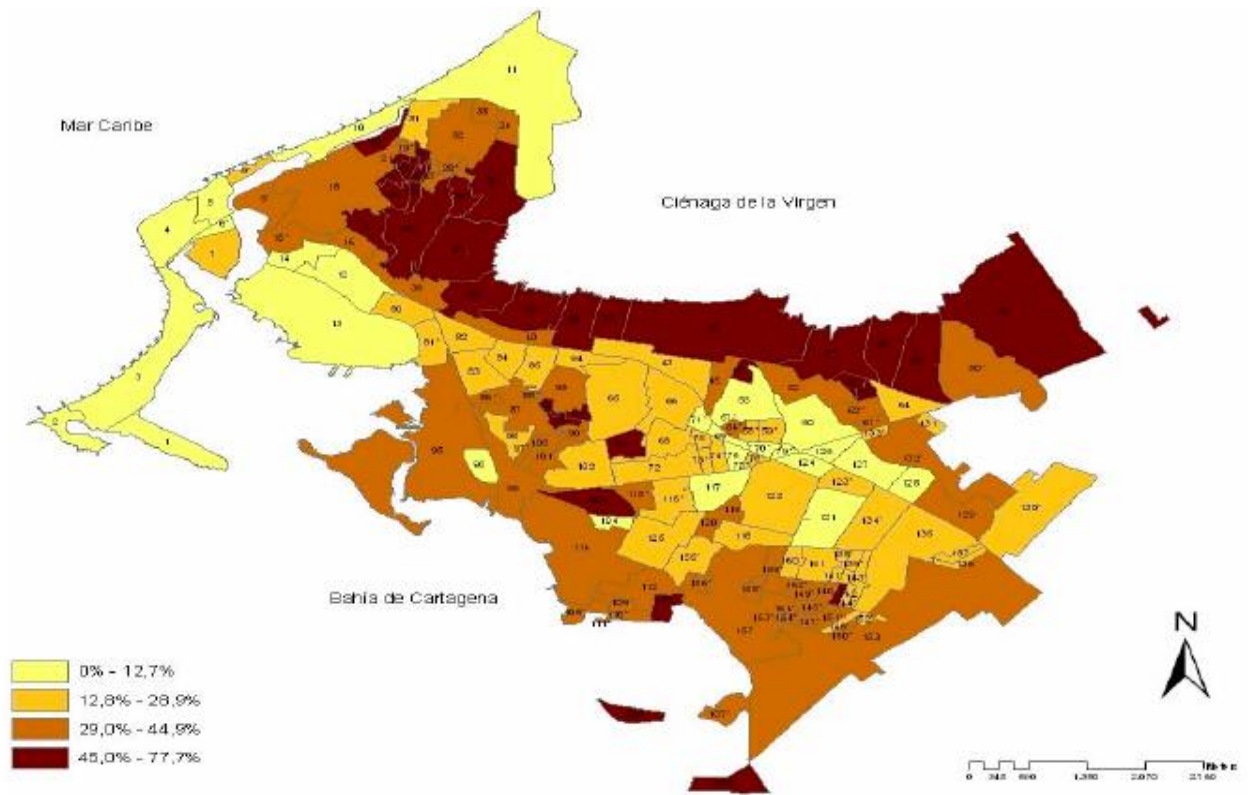


Tomado de: Google Maps

Si bien este clúster responde a las economías externas de localización (Marshall, 1919), es válido sostener que una posible causa de su establecimiento fue la mano de obra barata gracias a la cercanía con los barrios marginales de la ciudad. Por otro lado, tal clúster es óptimo si lo analizamos desde el punto de vista del costo de la tierra pues se encuentra en el límite de la expansión de la ciudad, lo que puede indicar que su establecimiento allí pudo haber respondido también a bajos costos de la tierra.

Sin embargo, el clúster de Mamonal no necesariamente ha desencadenado en un desarrollo local alrededor de la zona geográfica donde está establecido. El gráfico a continuación nos muestra la proporción de personas con ingresos bajos en Cartagena, discriminado por barrios:

Gráfico 3. Porcentaje de personas de ingresos bajos en Cartagena



Fuente: Banco de la República, 2017. La pobreza en Cartagena: un análisis por barrios.

La zona de influencia de Mamonal, se ubica en los barrios numerados del 103 al 114 en el mapa, los que en su mayoría presentan un porcentaje de personas con ingresos bajos entre el 29% y el 44,9%.

Asimismo, Mamonal hace parte de la zona industrial y de la bahía en Cartagena, la cual como se muestra a continuación, no presenta las mejores características socio-económicas en la ciudad;

Tabla 6. Principales características de las localidades del Distrito de Cartagena

Características		Históricas y del Caribe Norte	De la Virgen y Turística	Industrial de la Bahía
Población	Urbana	368242	301367	329854
	Rural	20247	33016	17029
	Total	388489	334383	346883
Población Sisbenizada	Nivel 1	122160	230200	131307
	Nivel 2	92405	56095	73029
	Nivel 3	17285	2907	9697
	Nivel 4	112	7	15
	Nivel 5	1	5	21
	Total	231963	289214	214069
Hospitales	Nivel 1	31	11	10
	Nivel 2	45	6	11
	Nivel 3	1	0	0
	Total	77	17	21
Iglesias		33	18	25
Universidades		26	0	4
Estaciones de servicio		21	3	13
Canchas deportivas		92	50	57
Centros comerciales		17	3	3
Estaciones de bomberos		2	0	1
Estaciones de policía		4	1	1
CAI		8	8	4

Fuente: Banco de la República 2017. La pobreza en Cartagena: un análisis por barrios.

También se encuentra que en la localidad 11, que corresponde a Mamonal y sus alrededores se presentan de las mayores tasas de homicidios (por cada 100.000 habitantes) así como se encuentra una de las mayores coberturas en salud de la población sisbenizada, lo que no necesariamente significa una alta formalidad en los empleos generados en esta zona. Lo que nos lleva a pensar que Mamonal, a pesar de ser un clúster petroquímico, no necesariamente trae los efectos deseados o necesarios que encadenen al resto del sector productivo cartagenero.

El estudio del Banco de la República, encuentra además que hay una alta correlación entre la ubicación espacial de las personas de ingreso bajo y las que alcanzan pocos años de educación, y, en menor grado, con las de raza negra, así como las características geográficas de la ciudad y su influencia sobre el grado de urbanización, lo que soporta la idea de una alta segregación social en la ciudad y una concentración de infraestructura, ingreso, educación y recursos en unos pocos barrios de la ciudad.

Si bien es cierto que Mamonal es un cluster petroquímico, este no trae los efectos deseados o necesarios que encadenen al resto del sector productivo cartagenero. No genera empleo, no genera prosperidad y no permite de acumulación de capital que necesita la ciudad.

Tabla 7. Tasa de crecimiento promedio anual

Período	Colombia	Caribe	Atlántico	Bolívar
1961-1970	5.3	5.3	5.8	4.2
1971-1980	6.5	6.5	6.5	7.6
1981-1990	3.4	3.2	2.0	2.0
1991-2000	2.7	3.5	3.0	2.9
2001-2010	4.1	4.1	3.1	4.4

Fuente: Creación propia, información tomada del DANE

El crecimiento de la economía en las últimas 5 décadas ha tenido un comportamiento relativamente contante sin cambios abruptos en las tasas de crecimiento. Se reflejan los periodos de auge, así como los de crisis tanto a nivel nacional como local. Tanto Atlántico como Bolívar presentaron una fuerte contracción en el crecimiento económico en la década de los 80s. Esta contracción está acorde al contexto nacional el cual pasaba por una política

económica ortodoxa que generó contracción en la inversión y en el gasto. Son coherentes los números sobre crecimiento con las fases de la industria y economía en cada departamento.

Tabla 8. Participación promedio anual PIB nacional

Período	Caribe	Atlántico	Bolívar
1961-1970	18	4.9	3.9
1971-1980	16.9	5.2	4.0
1981-1990	15	4.3	3.1
1991-2000	15.4	4.4	3.5
2001-2010	15.3	4.1	3.9

Fuente: DANE

Comparación:

La participación del caribe Colombia disminuye en la segunda mitad del siglo XX, así como a principios del XXI. Si bien existen muchas razones que puedan explicar este fenómeno, luego del análisis realizado queda claro que falta proyecto de región colectivo en el cual se desarrolle la cadena de valor y los encadenamientos en los sectores productivos.

La desarticulación como región nos lleva a disparidades individuales como lo son el caso de Barranquilla y Cartagena, estando a tan solo 120 kilómetros de distancia cuentan con realidades económicas totalmente distintas, no han sido completarías de ninguna manera si no excluyentes y aisladas. Si bien barranquilla crece a niveles más altos y más parejos es claro que ha costado encontrar el rumbo que permita una económica estable y desarrollada, la continuidad política del siglo XXI ha logrado establecer proyectos de infraestructura, inversión e industria claros que marcan una hoja de ruta en la ciudad.

Cartagena por su parte se ha mantenido en niveles de crecimiento óptimos que, si bien puede esconder falta de encadenamientos a toda la cadena de valor, mantiene cifras de empleo estables, la industria actual no está acumulando capital de manera integral a lo largo de sus instituciones ya que esta relegada al sector privado extractivo.

Un factor que influyó en el retraimiento fabril de Cartagena, en comparación con Barranquilla se debió a las actividades en que sus empresarios acumularon capitales. Los barranquilleros de la segunda mitad decimonónica se formaron en la esfera del comercio internacional, aprovechando los diversos ciclos mercantiles que se presentaron, trasladando sus inversiones acordes a dichos ciclos y, por tanto, desarrollando una gran capacidad especulativa. Aún los comerciantes extranjeros radicados en ese puerto participaban de ese espíritu, siendo usual que una vez que acumulaban algún capital se retiraban a sus países por lo que escasamente se les encuentra invirtiendo en industrias. En este espíritu empresarial primaba la rentabilidad a corto plazo y las inversiones se realizaban en función de las coyunturas (internacionales, nacionales y regionales) y de las expectativas que creaban las políticas económicas del gobierno.

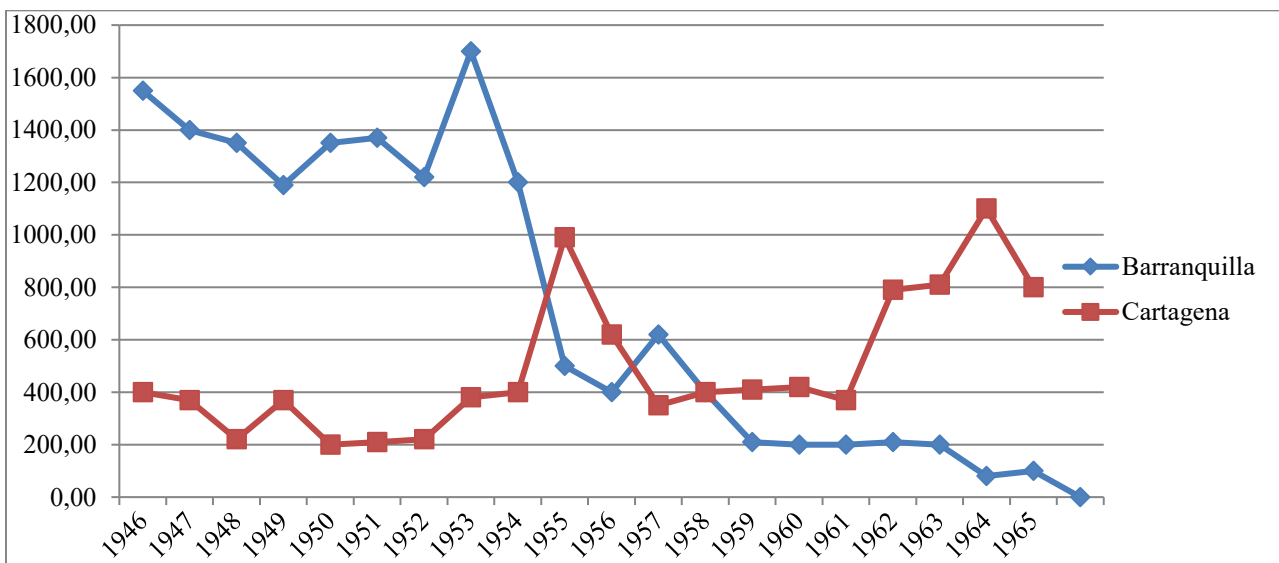
Sobre la industria manufacturera en el último cuarto de siglo tenemos una participación de Barranquilla superior a Cartagena. En cuanto a número de establecimientos Barranquilla contaba con el 6,60% del total nacional mientras Cartagena aportaba solo el 1,54%. La producción bruta barranquillera fue el doble a la Cartagena y la diferencia entre valor agregado fue superior al doble dejando en tercer lugar y muy bien parado a este sector a nivel nacional.

Tabla 8. Consumo de electricidad en Barranquilla y Cartagena

Consumo Energía Eléctrica Uso Industrial - KW	Barranquilla	Cartagena
1990	32605	90337
1991	38287	98965

Por otro lado, se observa en el gráfico a continuación, las fluctuaciones en las exportaciones por puerto de embarque, lo que demuestra la pérdida de importancia relativa de Barranquilla sobre otros puertos.

Gráfico 4. Exportaciones de Café por puerto de embarque

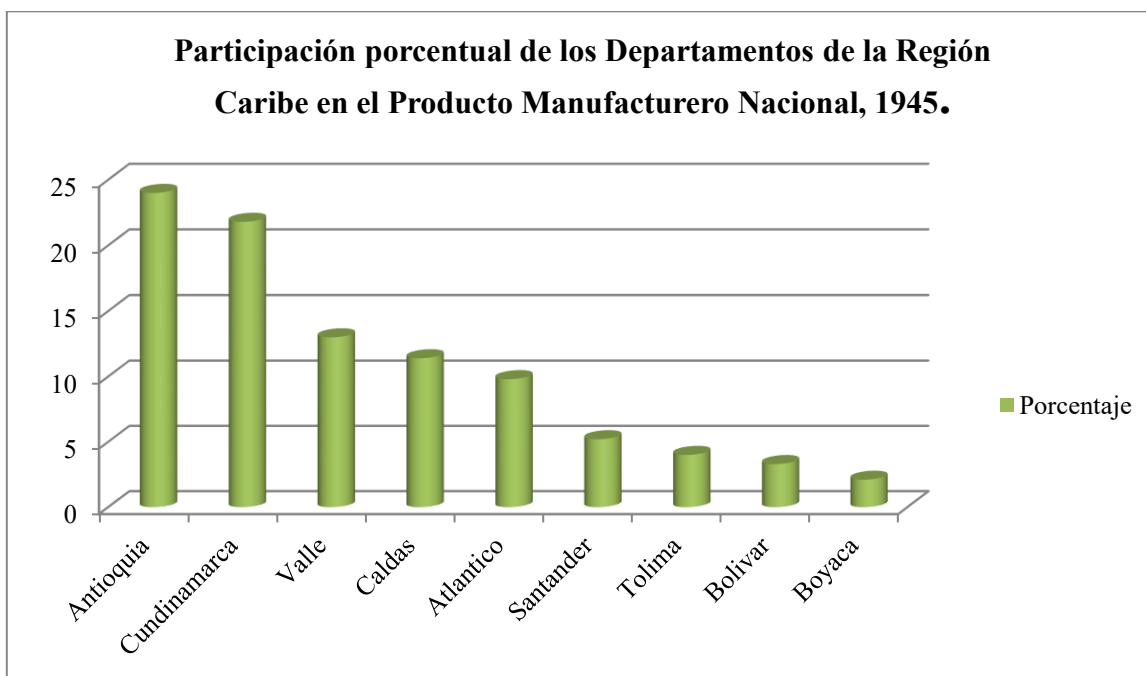


Fuente: Propia del autor.

En cuanto al sector manufacturero la situación nacional se encontraba liderada por Antioquia, seguida por Cundinamarca y valle. La participación de la costa estaba liderada por

el Atlántico y Bolívar, en menor medida. A continuación, podemos ver la participación de cada departamento en la producción de manufacturas nacional.

Grafico 5. Partición departamental en Manufactura.



Fuente: Censo Manufacturero 1945

Conclusión

Es fundamental aclarar que para el desarrollo económico se dé el trabajo conjunto de las instituciones y el sistema productivo. En ausencia de cambio institucional las economías pueden simplemente ser incapaces de asimilar nuevas tecnologías, así como sucedió con Tejidos Obregón y otras industrias manufactureras que no lograron implementar las tecnologías pertinentes para mantenerse vigentes en el mercado.

El cambio del paradigma que da origen a organizaciones eficientes esta estimulado por la motivación al individuo que subsecuentemente redunde en bienestar al colectivo. Este efecto no ocurre de forma automática, requiere que las organizaciones asuman el riesgo que implica invertir recursos en dichos individuos.

Es en esta situación en la que es necesario alinear el aparato económico con todas las demás fuerzas sociales, esto solo lo lograremos en la medida que el desarrollo económico será el interés tanto de público como de privado, incluyendo a la ciudadanía. Para el caso de las ciudades analizadas, Barranquilla se encuentra más cerca de tener en palabras de North, una matriz institucional flexible que se ajusta rápidamente al contexto; la continuidad política e ideología que ha tenido la ciudad en el siglo XXI ha logrado generar una economía atractiva y estable para la inversión enfocada al desarrollo industrial con plan de expansión a largo plazo.

Cartagena por su parte, sigue siendo una económica altamente especializada, dependiente y colonizada. Si bien es cierto que Mamonal es un clúster petroquímico, este no trae los efectos deseados o necesarios que encadenen al resto del sector productivo cartagenero. No genera empleo, no genera prosperidad y no permite de acumulación de capital que necesita la ciudad. En esta línea es oportuno mencionar que el sistema esclavista sigue dejando retazos en cuanto al desarrollo económico puesto que el puerto y Mamonal solo están explotando la mano de obra raza de la ciudad, los puestos altos no son locales y los encadenamientos son casi nulos, la industria es intensiva en capital más sin embargo lo genera los suficientes empleos ni desarrolla cadenas productivas. Cartagena no ha aprovecha su posición geográfica para exportar los productos propios si no que se ha relegado a servir

como puente para sacar la producción de otras ciudades hacia el exterior por su puerto lo cual bien genera capital no se está aprovechando del todo el potencial de la ciudad.

Cartagena, es una de las ciudades con mayores ingresos en Colombia, medida por el PIB. Pero a su vez, también es una de las ciudades con mayor proporción de población por debajo de la línea de pobreza e indigencia. La ciudad no ha establecido como propósito prioritario la eliminación de la pobreza extrema ni la focalización de recursos propios a las zonas más vulnerables. (Acosta, 2012).

En términos de instituciones si bien encontramos más credibilidad y articulación en Barranquilla puesto que en los frentes más importantes como educación, infraestructura, finanzas públicas y sector industrial, el siglo XX da un cierre contundente en estos temas y recibe al siglo XXI con mega colegios, cobertura a servicios públicos y un saldo positivo en las finanzas que brindan un panorama estable y atractivo para la inversión así como también generan el espacio para identificar las políticas y planes necesario para encaminar la económica a las necesidad de la ciudad.

Una alta desigualdad en las clases sociales está presente en la vida cartagenera donde ha sido difícil desarrollar un capital humano que responda ante la urgencia de desarrollo económico, las clases altas de boca grande y castillo grande siguen manejando y teniendo el poder tan concentrado que la periferia sigue inmersa en pobreza y miseria. La falta de preparación y de continuidad en el orden político dificulta generar políticas claras y encaminadas al desarrollo de la ciudad. Las finanzas en el siglo XXI no se han saneado ni han permitido la inversión social necesaria para empujar el capital humano.

En términos generales y acorde a Krugman, 1999 la estructura de producción regional debe estar enfocada por dotación inicial de recursos. De acuerdo a esto la costa y en especial Barranquilla y Cartagena debe identificar y basar su desarrollo económico en su potencial industrial y su localización en términos de logística y comercio internacional, respectivamente, esto con la finalidad de romper con los modelos tradicionales y heredados con lo que se han venido desarrollando que si bien deja estragos más grandes a nivel socioeconómico en Cartagena, Barranquilla debe luchar para seguir atrayendo capital extranjero y para consolidar la economía local.

Bibliografía

(s.f.).

Acevedo, S. (2003). Convergencia y crecimiento económico en Colombia 1980-2000. *Ecos de Economía* , 51-78.

Acosta, K. (2012). Cartagena, entre el progreso industrial y el rezago social. *Documentos de trabajo sobre economía regional* .

Becky, M., Helena, M., & Salas, R. (1987). *Banco de la Republica*. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/fortificaciones/indice.htm>

Bonilla, L. (2010). El sector industrial de Barranquilla en el siglo XXI. *Documentos de trabajo sobre economía regional* .

Galvis, L., & Meisel, A. (2000). El crecimiento económico de las ciudades colombiana y sus determinantes, 1973 - 1998. *Documentos de trabajo sobre economía regional*.

Gómez, M. (2009). La política internacional migratoria colombiana a principios del sigloXX. *Revistas Javeriana*.

Jhorland Ayala García, A. M. (2016). La exclusión en los tiempos del auge: el caso de Cartagena. *Documentos de trabajo sobre ECONOMÍA REGIONAL*.

Maria Díaz, Y. R. (2013). Composición de la economía de la región Caribe de Colombia. *Ensayos sobre economía regional* .

Meisal, A., & Díaz, M. (2004). La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura. *Banco de la Republica*.

Meisel, A., & Vilorio, J. (1999). Los alemanes en el caribe colombiano: el caso de Adolf Held, 1880-1927. *Cuadernos de historia económica y empresarial* .

Ocampo, J., Bernal, J., Avella, M., & Errazuriz, M. (1996). La consolidación del capitalismo moderno. En J. Ocampo, *Historia Económica de Colombia*. Banco de la Republica.

Perez, I. (2007). La Pobreza en Cartagena: Un Análisis por barrios. *Documentos de trabajo sobre Economía Regional*.

Sanchez, L. (agosto de 2003). Barranquilla: Lecturas Urbanas. Barranquilla .

Solano, S. (2010). Formas salariales y salario justo en el Caribe colombiano, 1850 -1930 . *Revista Amauta*, 158 - 181.

Szirmai, A. (2012). Proximate, intermediate and ultimate causality. *UNU-MERIT*.

Villalón, J. (s.f.). Historia de Barranquilla. *Ediciones Uninorte*.

