



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

BARRANQUILLA, MODERNIZACIÓN Y MOVIMIENTO MODERNO (1842 -1964)

CARLOS ARTURO BELL LEMUS

Tesis Doctoral presentada a la Facultad de Artes y Arquitectura
de la Universidad Nacional de Colombia para la obtención del Título de:

Doctor en Arte y Arquitectura

Bogotá

Noviembre de 2014

**BARRANQUILLA, MODERNIZACIÓN Y MOVIMIENTO
MODERNO.**

PRIMERA PARTE

**LA MODERNIZACIÓN DEL TERRITORIO Y LA
CONFIGURACION DE LA CIUDAD (1842 -1945)**

CARLOS ARTURO BELL LEMUS

Tesis Doctoral presentada a la Facultad de Artes y Arquitectura
de la Universidad Nacional de Colombia para la obtención del Título de:
Doctor en Arte y Arquitectura

Directora:

DRA. BEATRIZ GARCÍA MORENO

Bogotá

Noviembre de 2014

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo investigativo —pese a las dificultades propias de una ciudad que solo recientemente ha empezado a construir información histórica en forma sistematizada—, fue posible gracias al apoyo de distintos actores, quienes desde disímiles escenarios contribuyeron a su feliz término.

En primer lugar, mi gratitud con la señora rectora de la Universidad del Atlántico, Ana Sofía Mesa (2006-2014), quien, en el duro proceso de restructuración de la única universidad pública del departamento del Atlántico, me abrió las puertas para que, en el tercer intento, pudiese iniciar estudios doctorales sobre la historia urbana y arquitectónica de Barranquilla. La ciudad tendrá, asimismo, una deuda histórica académica por lo que este documento pueda representar para la historiografía local.

Merecen reconocimiento mis tías Margot y Magola Lemus, quienes entrañablemente me acogieron en su apartamento en Bogotá, en el barrio Las Aguas, en los meses en que me trasladé a la capital para cumplir con los compromisos académicos del doctorado.

El apoyo de la Biblioteca Luis Ángel Arango fue importante por el cubículo y el computador que me asignaron para poder estudiar con detenimiento los libros y archivos históricos de su valiosa colección. La Biblioteca Nacional también me permitió acceder a periódicos y revistas del período de estudio.

A los funcionarios del Archivo Histórico del Departamento de Atlántico, que en forma diligente y cordial me suministraron información, libros, periódicos y revistas, en cualquier momento que los necesitara, van mis agradecimientos.

Una valiosa información gráfica de la Barranquilla de los años cincuenta, que me suministró el arquitecto Roberto Dugand, fue clave en su momento —cuando me hizo la donación de diapositivas, en 1998— para visualizar con claridad la importancia que tuvo la arquitectura del Movimiento Moderno en la ciudad. Mis agradecimientos póstumos.

De igual forma, merecen reconocimiento los arquitectos Cristian Ujueta, Francisco Pizano, Roberto Acosta Madiedo, Walter Suárez, José Fuentes, José Alejandro García, Elberto González Rubio, Roberto McCausland, Roberto Massard, Manuel de Andrés, protagonistas de la época, cuyos testimonios directos y documentos inéditos fueron fundamentales para corroborar algunas hipótesis

planteadas en el proyecto de investigación. Ellos configuraron esa historia, y algunas de sus obras aún hacen parte del patrimonio de la arquitectura del Movimiento Moderno de la ciudad. Al parecer, la pertinencia y calidad de sus trabajos han sido hasta el momento la única garantía de su conservación.

Para la organización cotidiana de la información, resultaron imprescindibles mis compañeros del grupo de investigación TMAD de la Universidad del Atlántico, el sociólogo Leonardo Romero, y las arquitectas Mayra Gómez y María Isabel Montañez. Mis agradecimientos.

El editor Alfredo Marcos María se dedicó, con la paciencia de un arquitecto, a ordenar las letras, cual diminutos ladrillos, y pulir las aristas de este edificio investigativo, a fin de que su construcción literaria tuviera la elegancia luminosa de la modernidad. Gratitud y reconocimiento.

A Ana María, Estéfani y Catalina, las tres féminas que bordean mi vida, quienes aceptaron la soledad y el silencio que requerí para sumergirme en los libros y la escritura: gracias.

Es imperioso agradecer también a la Universidad Nacional de Colombia el hecho de que —por primera vez en la historia universitaria del país, en 2007—, hubiese abierto el Programa de Doctorado en Arte y Arquitectura, y permitirme hacer parte de su primera Cohorte.

Pero a quien debo fundamentalmente que la investigación doctoral hubiera culminado es, sin lugar a dudas, a mi directora de tesis, Arq. Beatriz García Moreno, quien, en su condición de doctora ilustre, docente e investigadora, me aportó su sabiduría guiándome por el camino de las lecturas pertinentes, preocupada por el cumplimiento de las metas, y dándome el ánimo para no desfallecer en esta empresa. Gratitud total.

A mi padre, que arribó por el Caribe;
y a mi madre, que descendió de la Cordillera Oriental:
ellos germinaron en el delta del Magdalena,
entre los sedimentos aluviales y las olas del mar.
Solo así fue posible contar esta historia...

CONTENIDO PRIMERA PARTE

	Página
INTRODUCCIÓN	1
I. Aproximación general	1
II. Precisión de conceptos	16
a. Moderno	17
b. Modernidad	18
c. Modernización	21
d. Modernismo	23
e. Movimiento Moderno de la Arquitectura	27
 CAPÍTULO I. TERRITORIO, SOCIEDAD Y MODERNIZACIÓN	
1.1 Barranquilla. Entre el río y el mar	31
1.1.1 El mar Caribe	31
1.1.2 El río	34
1.1.3 El clima	41
1.1.4. Los suelos	42
1.2 La génesis de la ciudad	45
1.2.1 “Kamach”, encuentro de canoas	45
1.2.2 El sitio de libres en las Barrancas	45
1.3 Extranjeros en el delta del río Magdalena	51
1.3.1 La otra inmigración	58
1.3.2. Los primeros extranjeros y la difusión del pasamiento fundante de la modernidad	67

1.4	Ajustes en el territorio. La movilidad mecanizada.....	71
1.4.1	El ferrocarril y la construcción del territorio de Barranquilla	71
1.4.2	Los tajamares y la unión del puerto marítimo y fluvial.	76
1.4.3	La aviación: el atajo al aislamiento del delta	85

CAPÍTULO II. ACTORES Y ACCIONES MODERNIZADORES DE LA CIUDAD

2.1	Difusión para la Modernización	90
2.1.1	La Sociedad de Mejoras Públicas y "el Urbanismo en Acción"	98
2.1.2.	La aproximación teórica	90
2.2	Servicios públicos y administración del espacio urbano.....	106
2.2.1	Nomenclatura racional. De los nombres de héroes a la numeración de las calles	108
2.2.2	La delimitación del perímetro urbano	121
2.2.3	La especulación inmobiliaria	123
2.3	Trazados urbanos y espacio público.	133
2.3.1.	Del Camellón Abello al Paseo Bolívar	133
2.3.2	Trazado de la Urbanización del Prado	147
2.3.3	Plano de la ciudad futura y Karl Brunner (1887-1960)	150
2.3.4	La propuesta del Centro Rector de 1939	152

CAPÍTULO III. ARQUITECTURA, EQUIPAMIENTOS Y SÍMBOLOS

3.1	Instituciones, bancos, corporaciones	157
3.1.1	Edificio del mercado público	164
3.2	Religión, valores y referentes urbanos	171
3.3	Establecimientos educativos	180
3.3.1	La comunidad extranjera	180
3.3.2.	La Iglesia católica	183
3.3.3.	El Estado	184
3.4	El deporte como progreso	195

3.5	Clubes, diáspora y cultura urbana	200
3.6.	Cine, teatro y vida nocturna	209
3.7	El carnaval, entre espacios públicos y privados	223
3.8	Arquitectos pioneros de la arquitectura moderna	234
	3.8.1 Oreste Lenci	235
	3.8.2 Octavio Giraldo Maury	237
	3.8.3 Manuel Carrerá	241
	3.8.4 Otros arquitectos	245
	CONCLUSIÓN DE LA PRIMERA PARTE.....	257
	BIBLIOGRAFÍA PRIMERA PARTE	263

BARRANQUILLA, MODERNIZACIÓN Y MOVIMIENTO MODERNO (1842 -1964)

INTRODUCCIÓN.

I. Aproximación general.

Esta investigación tuvo como objetivo escudriñar los fenómenos urbanos y arquitectónicos que se manifestaron en la ciudad de Barranquilla, ciudad puerto a orillas del río Magdalena y próxima al mar Caribe, de mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, en una época histórica en que se iniciaron con mayor celeridad los procesos de modernización del mundo occidental y sobre los cuales la ciudad fue definiendo un derrotero que desembocó en los años posteriores a la segunda guerra mundial, a que asumiera expresiones arquitectónicas y urbanas, referenciadas en ese repertorio de técnicas, propuestas y paradigmas que la historiografía clásica califica como parte de un Movimiento Moderno en arquitectura.

Se ha tomado el año 1842 como fecha de inicio de esta investigación, en razón a que el 1° de julio de 1842 fue sancionada, por el presidente Tomas Cipriano Mosquera, la ley de la república que habilitó al puerto de Sabanilla, a orillas de mar y a pocos kilómetros de Barranquilla como puerto de exportación; con lo cual dejó de ser un puerto informal, y empezó a gozar de todos los derechos institucionales republicanos para ejercer el comercio exterior. De esta manera, se inició en la ciudad, una apertura formal para comerciar y relacionarse con el mundo moderno occidental.

Se fijó en 1964, la fecha para la finalización de esta investigación histórica, cuando se hizo evidente que los ideales del Progreso, la modernización, la industrialización, los combustibles que impulsaban la locomotora del desarrollo urbano y la materialización de la arquitectura moderna, dieron muestras definitivas de su agotamiento. La otrora vitalidad y primacía de su puerto se esfumó, el modelo económico adoptado por el gobierno nacional, impuso una mayor centralización de la economía en la Región Andina contribuyendo a generar una crisis urbana en una ciudad, que ya había crecido inserta como una isla, con

cierto grado de modernidad, en una región rezagada económicamente. Fueron los años en que las masas empobrecidas de campesinos — expulsados del campo por el conflicto agrario que caracterizó al país a mediados del s. XX— emigraron a las ciudades capitales e hicieron de las invasiones en terrenos de la periferia urbana la dinámica urbana predominante, subvirtiendo definitivamente el orden planificador, y tornándose en un vector conflictivo que moldearía la estructura de la trama urbana y la vivencia del espacio público en adelante. Por ello también, la sintaxis del lenguaje de la arquitectura del movimiento moderno con sus principios racionalistas y éticos, dejó de representar la confianza en el Progreso para todos y al Estado de Bienestar, al tiempo que la arquitectura local se hundió en un anacronismo historicista hasta mediados de la década de los noventa.

Pero Barranquilla es, hoy en día, la cuarta ciudad más poblada de Colombia y, desde hace más de un siglo, fue asumiendo la primacía urbana del sistema de ciudades del Caribe colombiano. A pesar de que en 2013 solo aportó el 3% del PIB nacional, es lugar común en la historiografía colombiana, que Barranquilla representó la entrada de la modernidad en Colombia en los albores de la república; por lo tanto estudiar los procesos de modernización, que tuvieron lugar en esta ciudad, que pasó de unas primitivas barrancas a orillas de los caños del río Magdalena a transformarse en el principal puerto colombiano sobre el mar Caribe, se torna importante para la academia local y nacional, ya que le posibilita explicarse la forma cómo se fue configurando esa porción del territorio nacional del delta del Magdalena y comprender, por ende la dinámica de los desarrollos arquitectónicos y urbanos llevados a cabo entre 1842 y 1964, años que sustentan y explican la Barranquilla de hoy.

Para este investigador, haber estudiado esa arquitectura edificada en Barranquilla, referenciada en los postulados del MM de mitad del siglo XX y sus antecedentes proracionalistas, fue de suma importancia por las responsabilidades que le atañen como profesor de la facultad de arquitectura de la universidad del Atlántico, pues inherente a su condición laboral, existe el compromiso de producir conocimiento de la región y formar profesionales conscientes del marco urbano y espacial en donde actúan. Más aún cuando la facultad fue fundada precisamente en 1951, en los tiempos en que prevalecían las ideas del Movimiento Moderno.

Es importante señalar, asimismo, que el desarrollo de la historiografía urbana y arquitectónica de las ciudades colombianas es reciente. Más aún, en el Caribe colombiano la publicación de libros y ensayos para el conocimiento de la región ha estado en manos de historiadores económicos y sociales que, si bien han elaborado sus investigaciones en el contexto de las ciudades, dan poca cuenta de su estructura urbana, su espacialidad arquitectónica o su valoración estética, hasta el día de hoy. En el caso particular de Barranquilla, la mayoría de las publicaciones se han centrado en el período comprendido entre los finales del s. XIX y mediados de los años treinta del s. XX, pues el rápido crecimiento de la ciudad —que pasó de ser un insignificante caserío durante la Colonia a centro comercial e industrial de la región Caribe colombiana— motivó preguntas sobre el origen de su dinámica comercial e industrial, llamando la atención de los economistas e historiadores, en particular. Entre estos, merecen especial mención Eduardo Posada Carbó (1987), Adolfo Méisel (1993), Juan Pablo Llinás (1995), Rodolfo Zambrano (1995), Gustavo Bell Lemus (1996), Sergio Paolo Solano (1997) y Milton Zambrano, entre otros.

Esas primeras reflexiones permitieron, sin embargo, una aproximación a la historia regional y local, al proveer elementos de análisis macroeconómicos, políticos y sociales con los cuales aproximarse a entender la cultura de la ciudad; si bien dejaron por fuera explicaciones de su lógica urbana, su noción de espacialidad y la morfología de su arquitectura.

No obstante, la Academia regional comenzó a romper esa tendencia historiográfica hacia lo económico a finales del s. XX, con la creación de la maestría en Historia de la Universidad del Atlántico en convenio con la Universidad Nacional, de Bogotá, en 1996, como también la especialización en Planeación y gestión del desarrollo urbano territorial de la ESAP con la misma Universidad del Atlántico, en 1998. Solo en octubre del 2000, dos años después de creado el Observatorio del Caribe, se publicó la investigación Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano compilada por Alberto Abello Vives y Silvana Gianni Chávez, con lo cual cambió el acento hacia la dimensión espacial y geográfica del territorio.

Con estas iniciativas, se empezaron a divulgar las primeras reflexiones estructuradas sobre las problemáticas urbanas locales, con una mirada más desde el urbanismo y la arquitectura. Citemos la publicación del compendio *Lecturas urbanas de Barranquilla*, en el 2003, del Observatorio del Caribe y la Universidad del Atlántico. De igual forma, la Universidad Simón Bolívar publicaría, en 2001, *Barranquilla: umbral de la arquitectura moderna en Colombia*, del arquitecto Ignacio Consuegra.

Propiciaron el interés por los estudios urbanos y lo nutrieron de una dimensión crítica de los conflictos sociales, anteriores trabajos, realizados por este autor, sobre la problemática urbana de la ciudad, como fueron *La industria casera en Barranquilla* (1985) y *Los movimientos sociales y su incidencia en la estructura urbana de Barranquilla (1960-1990)*, en 1992, en asocio con el profesor Jorge Villalón. En ellos se analizaba el impacto con que incidieron en la lógica urbana la protesta social, las invasiones y las huelgas, en esos treinta años.

Luego, en 1993, cuando Colcultura declaró a los sectores del Prado, Alto Prado y Bellavista como barrios de “conservación tipológica de interés nacional”, se realizó un primer inventario de bienes inmuebles patrimoniales, en el que solo se incluyeron edificaciones con referencias republicanas, dejando por fuera de la categoría de protección gran parte del patrimonio arquitectónico del Movimiento Moderno. De este sesgo histórico, surgió la preocupación por identificar y reconocer esta arquitectura que —sin protección legal ni conciencia ciudadana— venía desapareciendo, desde mediados de los setenta, a pasos agigantados, o siendo desfigurada por un insensato y vacuo posmodernismo en que el pastiche y “la decoración como delito”, se superponían y deformaban el lenguaje arquitectónico racionalista original.

En 1995, con el apoyo el Fondo Mixto de Cultura del Atlántico, se realizó la investigación “Legado de la arquitectura del Movimiento Moderno al patrimonio inmueble de Barranquilla”, la primera aproximación teórica al tema. En 2003, la Universidad del Atlántico, en asocio con Cementos del Caribe, financiaría la publicación del libro “El Movimiento Moderno en Barranquilla (1946-1964)”, que mereció una mención en la bial

de arquitectura de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, en 2004. Este libro fue la base para seguir investigando sobre el movimiento moderno en el doctorado de Arte y arquitectura de la Universidad Nacional.

La ciudad de Barranquilla, como objeto de estudio arquitectónico y urbano comenzó también a ser parte de los intereses teóricos de la academia nacional en el año 2000, con la investigación “Barranquilla, un ejercicio de modernidad” del arquitecto y profesor de la universidad Nacional, Jorge Caballero Leguizamón, cuya intención era definir los “vehículos y las rutas de ingreso y difusión de la arquitectura y el urbanismo moderno en Colombia.” por lo que las evidencias históricas de su investigación terminaron remitiéndolo a Barranquilla. El texto abarca un análisis teórico de la modernidad y la ciudad con el que entra a estudiar el espacio, lo construido y los habitantes de Barranquilla. El periodo histórico de estudio lo delimitó entre 1870 y 1930.

De modo que abordando el estudio de los procesos de modernización llevados a cabo en el delta del Magdalena, desentrañando la naturaleza de los fenómenos urbanos, e interpretando las referencias de la arquitectura apropiada para materializar el proyecto de ciudad moderna anhelada por la sociedad barranquillera, se pudo corroborar que, en efecto, los tres hipótesis que se esbozaron en el proyecto de investigación —la sociedad, las políticas de Estado, y el influjo de la academia nacional e internacional— permitieron explicar esa fuerte presencia edificatoria moderna en el periodo de estudio, en Barranquilla, pues las evidencias y hallazgos señalaron que:

1. Barranquilla fue, desde finales del s. XIX hasta mediados del s. XX, el principal puerto colombiano sobre el mar Caribe, lo que le significó un mayor protagonismo en el proyecto nacional de configuración de la república. Su localización septentrional —al norte del país más cerca de las metrópolis ilustradas del Mundo Occidental— le generó ventajas comparativas, ya que por su puerto era más fácil, cercano y económico importar la mayor parte de la tecnología, las maquinarias y los bienes de capital que se requerían para propiciar la industrialización de Colombia. Por otro lado, su posición a orillas del río Magdalena le permitió una económica y competitiva comunicación fluvial con el interior andino, más

habitado, cuando aún no existían carreteras ni autopistas que integraran la nación. De esta forma, Barranquilla se constituyó en puerta de entrada de la modernidad en Colombia. Su génesis como sitio de libres propició, además, el clima de libertad económica y cultural que necesitaban las nacientes burguesías nacionales y, en especial, las extranjeras, para el desarrollo de su proyecto empresarial. Ello favoreció la conformación de una sociedad cosmopolita, que había logrado consolidar, en la primera mitad del s. XX, una élite con fuertes vínculos económicos, culturales y familiares con europeos, asiáticos, caribeños y norteamericanos, que facilitaron la llegada del modernismo en el arte, la música y la arquitectura. Las colonias extranjeras —italianos, alemanes, franceses, sirios, libaneses, palestinos, norteamericanos, griegos, españoles, chinos, cubanos, afrocaribes y judíos— contribuyeron desde sus culturas, más abiertas a convivir en la modernidad, a consolidar los referentes arquitectónicos de vanguardia y de ciudad moderna.

2. En su afán de poner en marcha la modernización en todo el territorio y situarse a tono con la época, el Estado colombiano implementó políticas públicas urbanas y estrategias de desarrollo socioeconómico que posibilitaron a las ciudades colombianas, como Barranquilla, modernizar su estructura urbana. Citemos: la ley 88 de diciembre 15 de 1947, para la ejecución de planes reguladores en ciudades colombianas de más de 100.000 habitantes; la facilitación de crédito para vivienda con la creación de Banco Central Hipotecario, mediante el decreto 711 de 1932; la creación de institutos nacionales promotores de vivienda, como el Instituto de Crédito Territorial, en 1939; la implementación de la ley 182 de 1948 de Propiedad Horizontal, mediante el decreto 1335 de 1959. A nivel municipal, fue determinante para Barranquilla la implementación del Plan Regulador, el 17 de mayo de 1957, entre otras medidas.

3. La influencia que generó entre la élite empresarial barranquillera, conformada por un significativo grupo de extranjeros, el gusto por los modernismos y la estética del Movimiento Moderno, no puede entenderse sin considerar la formación académica en universidades extranjeras y nacionales —Universidad Nacional y Pontificia Bolivariana— donde los principios de esa arquitectura estaban en auge. Esta tendencia se amplió y fortaleció con la apertura de la facultad de arquitectura de la Universidad del Atlántico, en 1951, cuyos

primeros egresados se formaron en los nuevos paradigmas racionalistas, y quienes en las décadas siguientes contribuirían a consolidar ese entorno moderno deseado.

La metodología de la investigación se planteó como un proceso continuo de análisis de los datos que arrojaban las fuentes primarias (estadísticas, mapas, fotografías, planos, prensa, entrevistas a actores de la época) con una contextualización y/o contrastación de las fuentes secundarias, provenientes de libros, ensayos, artículos y reflexiones que han desarrollado autorizados arquitectos, historiadores, planificadores y teóricos de la arquitectura sobre el tema, de los que se dan cuenta en la bibliografía. Análisis que, a la vez, se referenció, en su interpretación, a los conceptos básicos de modernidad, modernización, modernismo y movimiento moderno; que se precisan más adelante como parte de esta Introducción.

De modo que la lectura histórica de la ciudad se abordó desde el prisma de qué tanto significaban los hechos, los planteamientos urbanos y la arquitectura misma, con respecto a los propósitos ideológicos de progreso y modernización que buscaba la sociedad barranquillera.

Entre las fuentes primarias que se manejaron, estuvieron la observación directa de las edificaciones con referencias de la arquitectura del Movimiento Moderno y sus antecedentes proracionalistas que aún se hallan en pie, el recorrido por los espacios históricos - Paseo Bolívar, Centro Cívico, barrio el Prado, Bellavista – que estructuran la trama urbana de la ciudad; los recuerdos vívidos que el investigador registró en su memoria, de los barrios con trama de ciudad jardín y casas con referencias californianas que configuraban el paisaje urbano residencial en la década de los sesenta, cuando la arquitectura del Movimiento Moderno marcaba la impronta de la ciudad.. Paisaje que ido desapareciendo, a medida que se fueron demoliendo desde finales de los años ochenta un significativo número de viviendas, colegios y edificios comerciales, no obstante, algunos de ellos se pudieron fotografiar y hacerles un levantamiento de planos arquitectónicos antes de su desaparición.

El Archivo Histórico de la Gobernación del Atlántico proveyó valiosa y oportunas fuentes directas de información, como la colección del diario La Prensa, el Anuario Comercial de

Barranquilla de 1928, la Colección gráfica de Enrique Rasch Isla, y la serie de fotografías aéreas tomadas por la empresa de aviación Scadta en 1938, con la cual se pudo reconstruir el primer plano areofotográfico de la ciudad.

Para describir la geografía de la ciudad y su entorno inmediato, se recurrió a los textos de José Agustín Blanco, a las descripciones poéticas de la escritora barranquillera Márvel Moreno, a la cartografía facilitada por el centro de estudios del río Magdalena de La Flores, a la Biografía del Caribe de Germán Arciniegas, a los dibujos aéreos de Barranquilla de Le Corbusier (1950), a las metáforas del Macondo de Gabriel García Márquez y, por supuesto, a los datos meteorológicos del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ideam.

Al abordar el análisis de los hechos históricos que determinaron la formación de una sociedad cosmopolita en el delta del río Magdalena, con la consecuente modernización de la ciudad, se apeló a referencias autorizadas como “El Caribe colombiano” de Eduardo Posada Carbó, los análisis económicos de Adolfo Méisel, Las ciudades y las ideas de José Luis Romero, y La ciudad colombiana de Jacques Aprile, entre otras.

Para las investigaciones más puntuales sobre Barranquilla en el período de estudio, se revisaron los escritos de los economistas José Raimundo Sojo, Iván Valencia y Eduardo Posada Carbó; se recurrió también a los trabajos más recientes de los arquitectos Porfirio Ospino y Jorge Caballero Leguizamón.

La colección de la revista Mejoras, de la Sociedad de Mejoras Públicas local, fue fundamental al momento de analizar lo que pensaba y soñaba una sociedad con las nociones del Progreso, la Modernización y la “Ciudad bella”, ideas que alimentaron las preocupaciones y las propuestas de ciudad, en la primera mitad del s. XX. De amplia circulación en las décadas de los treinta y cuarenta del s. XX, la publicación jugó un papel determinante en la promoción de las ideas arquitectónicas y urbanísticas modernas, ya que, a manera de cultura general, divulgaba entre la ciudadanía barranquillera los avances y retos de hacer una urbe moderna.

Cuando se abordó la consolidación del Movimiento Moderno, en tiempos de la posguerra, se acudió a importantes pensadores del movimiento, entre los cuales debe mencionarse a Sarah Williams Goldhagen (2005), Marina Waisman (1991), Ignasi de Solà-Morales (1996), Aldo Rossi (1966), Giorgio Cuicci (1981) y Cristian Fernández Cox (1991), entre otros. Y Para conocer la orientación pedagógica de la Facultad de Arquitectura de la Universidad del Atlántico, fundada en 1951, se entrevistó al arquitecto Walter Suárez, su decano en la década del setenta; y se consultaron los archivos personales del arquitecto Ricardo González Ripoll, quien fuera uno de sus fundadores.

Al abordar la dimensión urbana del desarrollo de la ciudad en los años cincuenta, se entrevistaron actores y protagonistas de primera línea que trabajaron el plan regulador de 1958, como Cristian Ujueta Toscano, director de la oficina del Plan Regulador, y el arquitecto Francisco Pizarro, de la firma Urvat de Colombia, consultora de parte del diagnóstico del plan.

De la empresa de arquitectura y construcción Arcos Ltda., una de las de mayor protagonismo en la década de los cincuenta y sesenta en Barranquilla, se entrevistó a uno de sus socios, el arquitecto Roberto Acosta Madiedo, quien proveyó valiosa información sobre sus trabajos y realizaciones.

Varios números de la revista de arquitectura Proa facilitaron también información de viviendas y edificios, diseñados para Barranquilla, por las firmas de arquitectos bogotanos Obregón & Valenzuela, Cuéllar-Serrano-Gómez, y Fernando Martínez, que dejaron un legado importante de arquitectura moderna.

En la precisión de los conceptos relacionados con la Modernidad y sus derivados, fueron referentes principales las reflexiones de Jürgen Habermas (1991), Wilhelm Friedrich Hegel (1821), Guillermo Zermeño (2002) y Marshall Berman (1989).

Para abarcar el análisis del periodo de estudio definido (1842-1964), fue necesario dividir cronológicamente en dos partes la investigación.

Una primera (1842- 1946), que describe en primer lugar, las determinantes ambientales de la geografía caribeña de Barranquilla con el fin de ubicar el contexto físico de la ciudad; la génesis de su núcleo urbano; el tipo de sociedad cosmopolita que se fue amalgamando en ese delta, (como un pueblo de aluvión que se configuraba con los migrantes llegados por el mar Caribe, y los que arribaban de la región caribe y el país, como asiento de limos del río Magdalena.); los procesos de modernización para mecanizar la movilidad en un territorio inhóspito y tornarlo apto para el comercio internacional; las acciones y los actores que divulgaron el pensamiento de la modernidad e impulsaron las tareas para modernizar la trama urbana, la infraestructura y la espacialidad de la ciudad. Todo ello, en un proceso que nunca fue lineal sino complejo, contradictorio y fragmentado, en el que prevaleció la iniciativa privada sobre la pública.

De igual forma, en que una sociedad urbana en ciernes, como la barranquillera del siglo XIX y principio s. XX, fue necesario indagar esa primeras arquitecturas en se referenció para concebir los primeros edificios institucionales, la semiótica implícita en la construcción de los templos de distintos cultos, las referencias historicistas de la cultura en la diáspora de los primeros clubes sociales de las minorías de extranjeros, la forma cómo los establecimientos educativos constituían su espacialidad en razón a la orientación que le diese, cada uno a su manera, la iglesia, el estado o la comunidad de extranjeros.

Se estudió también, como parte del clima cultural de ciudad moderna que se estaba construyendo, la forma cómo el cine, el deporte y el carnaval, moldearían la ciudad y el carácter ciudadano de forma significativa y dejarían huellas sobre su estructura urbana, como hitos y nodos referenciales de la cultura ciudadana y la vida cotidiana.

Por último, en esta primera parte, se describe el trabajo de los arquitectos, más significativos, pioneros del modernismo, como Oreste Lenci, Manuel Carrerá, Octavio Giraldo, quienes tuvieron a su cargo materializar ese tránsito entre los eclecticismos republicanos de principio del siglo XX a la simplicidad formal de la arquitectura moderna. Referencias proracionalistas, art deco caracterizaron ese período de las décadas de los treinta y cuarenta.

El estudio en la primera parte, de los hechos históricos anteriormente mencionados, permitió concluir que, el fundamento económico que dio vida a la ciudad fue la actividad portuaria internacional, coadyuvando a la formación de una sociedad con cierto acento cosmopolita, y abierta a los cambios que implicaban los tiempos modernos. Esta sociedad impulsaría los procesos de modernización de la infraestructura urbana, adoptando como trazado urbano principios de la “ciudad jardín” y aceptando con facilidad los referentes eclécticos y protoracionalistas para moldear la arquitectura de la ciudad hasta mediados de los años cuarenta.

De esta manera, la estructura urbana de Barranquilla y la sociedad barranquillera, había forjado las condiciones materiales y culturales para que —a partir de 1946 y como se describe en la segunda parte —las ideas, las estéticas y los paradigmas del Movimiento Moderno se divulgaran y materializaran a través de las obras de los arquitectos, los promotores urbanos, los inversionistas inmobiliarios, las inversiones del Estado central y las acciones del Gobierno local.

Para la segunda parte (1946 – 1964) se tuvo en cuenta como punto de partida el año de 1946, pues después de la segunda guerra mundial, y durante 25 años después, “la posguerra” representó una recomposición del mundo occidental, en el que nuevo marco de las políticas internacionales, el clima de relativa paz generado - a pesar de las tensiones militares entre las nuevas superpotencias - y los discursos más actuales de la modernidad, y la modernización empujaron a que muchas ciudades latinoamericanas experimentaran un cambio significativo en su dinámica urbana.

Los conceptos ya plateados del Movimiento Moderno entre 1928 y 1933, se reeditan con mayor fuerza, y se configuran en los referentes obligados para el ejercicio de la arquitectura y la construcción, tanto para hacerle frente a la reconstrucción de las ciudades europeas como para impulsar el desarrollo económico y social de los nuevos estado nación que se agruparon alrededor de las Organización de las Naciones Unidas.

La gran mayoría de los países de América Latina, adoptaron el modelo económico de sustitución de importaciones para impulsar sus procesos de industrialización y con base a los créditos de fomento, Colombia, por ejemplo, lograría un crecimiento sostenido a del 5,9% promedio nacional entre 1946 y 1953. Evento favorable para que se dispara la construcción y a la urbanización de las ciudades, surgiendo la necesidad de forma más arquitectos, lo que tendría una incidencia decisiva en la divulgación de los postulados de la arquitectura del Movimiento Moderno. En las artes plásticas, por otro lado, sucedía que los artistas se orientaron hacia las corrientes modernistas, abstractas, migrando hacia la arquitectura.

En esos años, el concepto del Estado Benefactor asumió preponderancia como fundamento para la consolidación de los estados modernos, y orientó las acciones de planeación urbana y la inversión pública en busca del bienestar colectivo, aunque sin alcanzar los niveles de equidad que se lograron en el continente europeo.

Pero se luchaba en el intento, y de eso se pudo constatar al revisar las iniciativas, utopías y propuestas de planificación que presentaron diferentes expertos (Christopher Tunnard, Le Corbusier, Wiener, Sert, y Lauchlin Currie) para que Barranquilla, tuviese un ordenamiento formal, espacial y jurídico que propiciara la posibilidad de hacerla una ciudad capitalista moderna; postulado que, por último, Barranquilla intentó apropiarse, guiada por las directrices normativas e ideológicas de los Planes Reguladores, el cual adoptó en 1958.

El Plan Regulador y el código de urbanismo fueron el inicio de la planificación urbana como una función pública de la administración municipal, introduciendo al menos, parámetros normativos para regular las densidades y el mercado de tierras. Siete años más tarde (1965), el economista Lauchlin Currie, consultor del Banco Mundial, sugeriría unos “Elementos del Plan Maestro para Barranquilla”, que no serían adoptados, pero se constituiría en un documento crítico del Plan Regulador, señalando sus inconsistencias sociales y su debilidad económica.

Pero más allá de los planes y utopías, el tejido residencial de la ciudad se fue consolidando al vaivén de las fuerzas del mercado inmobiliario, de las dinámicas demográficas, del

determinismo de su geografía; viéndose afectado su concreción, por la precariedad de las instituciones públicas y los acontecimientos históricos, como el llamado periodo de la violencia agraria, que aceleraría la migración del campo a la ciudad en todo el territorio nacional.

En ese contexto histórico, se analizaron, por un lado, las políticas públicas del Estado colombiano implementadas para dar respuesta a esa demanda inusitada de nuevos pobladores urbanos, con la creación de nuevas instituciones financiadoras del desarrollo territorial, de apropiaciones presupuestales, creación de bancos estatales, préstamos internacionales, que permitirían financiar los primeros barrios obreros planificados de la ciudad, en los cuales se introdujeron los conceptos de vivienda mínima, unidad vecinal y se experimentaron con sistemas prefabricados y de producción en serie.

De otro lado, se estudió el papel que jugaron los desarrollos inmobiliarios de las urbanizaciones tipo ciudad jardín, de baja densidad y amplios antejardines, destinadas para el mercado de tierras de las clases medias y altas, que se explayaron hacia el norte y parte del este de la ciudad - áreas urbanas localizadas con mayor altitud sobre el nivel del mar y mejor orientadas para recibir los vientos alisios – ocasionando mayores precios de la tierra y coadyuvando a incrementar la segregación social de la ciudad, pues los barrios obreros se extendieron hacia el sur y el oeste, - afectados más de cerca con la humedad ambiental que produce el río Magdalena - y donde se reglamentaron normas urbanas que permitían de mayor densidad de vivienda.

Al mismo tiempo que crecía y se formaba el tejido residencial, se sucedía una metamorfosis en el Paseo de Bolívar, principal espacio público de la ciudad, y núcleo de su centro histórico, a partir de la asonada del 9 de abril de 1948 y en la medida en que los usos del suelo y la dinámica bancaria, lo fueron diferenciando cada vez más, de los barrios y del tejido residencial en su conjunto.

Por último, se abordó el fenómeno de la arquitectura de la ciudad y la forma como una sociedad con acento cosmopolita, como la barranquillera, adoptó, después de la Segunda Guerra Mundial, el lenguaje de la arquitectura del Movimiento Moderno para construir los

símbolos de su institucionalidad política; manifestar su diversidad religiosa; ajustar la espacialidad de los clubes sociales de los grupos de inmigrantes y sus descendientes a las nuevas aspiraciones hedonistas de la sociedad moderna; adecuar los espacios escolares a las nuevas exigencias pedagógicas de las instituciones educativas; darle cabida al cine como espacio de recreación nocturno; y, en especial, configurar los espacios cotidianos para la vida doméstica en el hogar, a través de las diversas tipologías de vivienda que promovían tanto los arquitectos formados en el discurso de la arquitectura racionalista, como las promotoras inmobiliarias.

Prevalcieron los modelos de vivienda referenciados en el llamado “california living”, publicitado como el ideal de la vida moderna, norteamericana, en la prensa, el cine, y la publicidad de los recién llegados Almacenes Sears & Roebuck. Casas diseñadas por arquitectos locales, quienes que apropiaron principios formales, tectónicos, y paisajísticos referenciados en la arquitectura de Richard Neutra, Raphael Soriano, Craig Ellwood, Charles y Ray Eames, y Eero Saarinen, entre otros.

Una exitosa adaptación, se dio lugar también en Barranquilla, durante los años sesenta, del modelo de casa “Ranch House”, desarrollado en California Estados Unidos por el promotor Cliff May -, por parte de los arquitectos y constructores locales, lo que posibilitó la rápida consolidación de los barrios clase media, por la simplicidad tectónica, la facilidad constructiva y la informalidad implícita en su estructuración espacial.

No hicieron falta, las utopías modernas para el hábitat, en el ejercicio realizado por el arquitecto y profesor Vittorio Maggana con su propuesta de Urbanizaciones Verticales, (1964) la cual se presenta al final de esta segunda parte, que le merecieron el comentario especial de Le Corbusier en el libro el Modulor y con quien mantuvo una interesante correspondencia. Diálogos que enriquecían la discusión intelectual de la arquitectura en la ciudad.

Cabe mencionar que se lograron interesantes hallazgos en el transcurrir de esta investigación, entre los cuales se pueden mencionar, el mapa Aero fotogramétrico de Barranquilla realizado

por SCADTA en 1938, los dibujos de Le Corbusier sobrevolando la ciudad, la arquitectura hasta ahora nunca reseñada, de Oreste Lenci, el papel protagónico en el diseño de la Catedral Metropolitana de uno de los arquitectos más reconocidos en Italia, uno de los ideólogos del Futurismo italiano Angelo Mazonni, del Grande, la contribución de Aalvar Alto, en la coordinación modular de las casas obreras prefabricadas importadas de Finlandia para la urbanización Lansa, la influencia de Cliff May en la vivienda unifamiliar de clase media y la propuesta de urbanización vertical de Vittorio Maggana.

De las conclusiones a las que derivó el estudio de estos años, se puede resaltar que la ciudad, que entre sueños y planes; entre las oportunidades que le brindó su condición de puerto internacional y el lastre que representa el subdesarrollo económico de su hinterland y su marcada segregación, fue logrando no obstante, afianzar una tradición de lo moderno y consolidar un patrimonio arquitectónico nada despreciable, de donde se puede leer las tendencias culturales y estéticas que la sociedad barranquillera y sus arquitectos se apropiaban para estar al tenor de los tiempos modernos. Y los inconvenientes y dificultades que afrontaron y afrontan en esta lucha y ese afán, bastante inconsciente, por la búsqueda del Progreso.

En este momento, cuando se ha concluido la investigación, resulta pertinente enfatizar en la importancia de continuar impulsando el estudio de esta temática, a fin de incrementar la producción de conocimiento del entorno inmediato construido, y mantener el hilo de la cultura arquitectónica de la ciudad. En particular, la facultad de arquitectura de la Universidad del Atlántico - fundada en plena vigencia de los paradigmas del Movimiento Moderno - debería recoger la posta del relevo, seguir el sendero e investigar más de ese corpus teórico, que aportó fundamentos para el desarrollo urbano, concibió edificios emblemáticos, equipamientos, principios normativos, una estética racionalista honesta que se ajustaba al clima, a los sistemas constructivos y a la austeridad de los recursos, todo ello pese a las dificultades económicas de una ciudad que ha venido perdiendo competitividad con respecto a las principales ciudades del país, desde los años cuarenta del s. XX.

Particular interés reviste, estudiar más a fondo los barrios obreros para analizar la forma cómo se fueron consolidado y transformando hasta finales del siglo XX, y dilucidar de ese estudio, pautas de intervención urbana para lograr espacio de calidad que posibiliten una mayor inclusión social, en la sociedad barranquillera que a pesar de sentirse igualada en el trato social, está estructurada sobre una fuerte segregación espacial y social, lo que la aleja del ideal de una sociedad moderna , con oportunidades de desarrollo para todos.

Por lo demás, es deseable que los resultados logrados en esta tesis incidan en el gobierno de la ciudad y sus políticas públicas relacionadas con los desarrollos urbanos y arquitectónicos. Ello como soporte para fundamentar las políticas públicas urbanas que se promuevan a futuro, orientar los parámetros de la producción arquitectónica en la ciudad, e incluso para definir un marco de actuación a los planes de inversión de los promotores privados del desarrollo urbano. Programas de desarrollo económico, como el Tratado de Libre Comercio (TLC) o la simple aplicación de los Planes Especiales de Protección, o también formas de planificación regional, como las Regiones Administrativas de Planeación (RAP), requieren de un conocimiento de los fundamentos históricos, conceptuales y físicos de los espacios urbanos de sus ciudades.

Como corolario, se espera que esta investigación contribuya a la consolidación de una masa crítica en la historiografía urbana del país, ya que adiciona la experiencia de esta ciudad del Caribe, posibilita análisis comparados y enriquece la visión nacional de los fenómenos arquitectónicos y urbanos con los que se materializó la vida cultural del país, desde mediados del siglo XIX hasta el período de la posguerra.

II. Precisión de conceptos.

A continuación, como una aproximación conceptual para comprender los fundamentos epistemológicos de los procesos de modernización, en que estuvo involucrada y subsumido el devenir histórico de la ciudad durante el periodo de estudio, se examinaron los términos ‘moderno’, ‘modernidad’, ‘modernización’, ‘modernismo’, ‘movimiento moderno’, lo cual permitió precisar su entendimiento con respecto a los fenómenos históricos, urbanísticos y

arquitectónicos, que dieron forma y estructura a la Barranquilla actual, y sirvieron de punto de partida para explicar la singularidad cultural de su sociedad.

a. Moderno

Según Guillermo Zermeño, el adjetivo ‘moderno’ fue variando su significado en las diferentes épocas de la historia. Es así como, en el s. V, en Europa se usó para diferenciar la época cristiana de la antigua romana pagana. Posteriormente, en la Edad Media, como un tiempo que era superior al pasado (Zermeño, 2002). Luego, en el S. XVI, tres acontecimientos trascendentales en la historia del Mundo Occidental —como lo fueron la Reforma protestante, el descubrimiento del América y el Renacimiento europeo—, se habrían de constituir en la línea divisoria entre la Edad Moderna y la Edad Media, pues la expresión moderno, con la magnitud y profundidad de los cambios acaecidos, ahora habría de perder su carácter puramente cronológico, pasando a designar el carácter distintivo de una época enfáticamente nueva.

Luego, en el s. XVIII, en el período de la Ilustración, según Habermas, al concepto de la época moderna se le adicionó la noción de futuro, que diferenciaría el pasado y el presente.

El concepto profano de la época moderna expresa la convicción de que el futuro ha empezado ya: significa la época que vive orientada hacia el futuro, que se ha abierto a lo nuevo futuro. Con lo cual la cesura que representa el nuevo comienzo queda trasladada del futuro al pasado, es decir, a los inicios del mundo moderno. Solo en el curso del siglo XVIII queda retrospectivamente entendido como tal comienzo la mudanza de la época que se produce en torno al 1500. (Habermas, 1991, p. 16)

De acuerdo con este autor, lo moderno se tornó así en un calificativo diferenciador que no tiene una significación positiva o negativa, superior o inferior, sino que es fundamentalmente nuevo, distinto y abierto a la incertidumbre del futuro:

Como el mundo nuevo, el mundo moderno, se distingue del antiguo por estar abierto al futuro, el inicio de la nueva época se repite y perpetúa con cada momento de la actualidad que produce algo nuevo. A la conciencia histórica de la modernidad pertenece, por tanto, el deslinde entre “lo novísimo” y lo moderno: la actualidad

como historia del presente dentro del horizonte de la Edad Moderna, pasa a ocupar un lugar prominente. (Habermas, 1991, p. 17)

Al imponerse la actualidad histórica del presente como valor supremo, los conceptos clásicos y románticos se tornan solo en referencias de acontecimientos históricos. Cuando el pasado pretende constituirse en el árbitro moral del presente es descalificado y visto con recelo y desconfianza. La seducción frente al “último modelo” se hace cada vez más fuerte y es proporcional a su capacidad de simbolizar lo máximo en lo contingente, lo eterno en lo transitorio. De modo que el nuevo uso de la palabra moderno señala entonces ese lugar en que ningún pasado determinado puede constituirse como antítesis de lo bello (Zermeño, 2002).

b. Modernidad

Para abordar el concepto de ‘modernidad’ es conveniente analizar en primer lugar a Jürgen Habermas, quien, en su texto *El discurso filosófico de la Modernidad*, considera que Hegel (1770-1831) fue el primer filósofo europeo en plantear su conceptualización, cuando al querer contextualizarla como una denominación de época —ligada a la época “Moderna”— percibió el problema de la indefinición de sus principios normativos al querer desligarse de los referentes del pasado.

El desasosiego ante el hecho de que una modernidad carente de modelos tenga que lograr estabilizarse a sí misma dejando atrás las desgarraduras que ella misma genera lo concibe Hegel como “fuente de la necesidad de la filosofía”. Cuando la modernidad deviene consciente de sí misma surge una necesidad de autorreferenciamiento que Hegel entiende como necesidad de filosofía. (Habermas, 1991, p. 28)

Ya no serían más los estereotipos grecorromanos, ni la religión, ni la tradición las que conformarían el marco normativo, el constructo teórico, la guía ética que debería regir a la sociedad, sino los referentes que la modernidad crea a partir de la razón y el ejercicio de la subjetividad.

Hegel descubre que esta es inherente a la modernidad, puesto que caracteriza a la Edad Moderna por un modo de relación del sujeto consigo mismo, lo cual propicia la libertad: la posibilidad de estar en sí y pensar consigo mismo, acarreado a su vez cuatro consecuencias fundamentales para la sociedad moderna: el individualismo, el derecho a la crítica, la autonomía de la acción, y una filosofía “idealista”. Hegel considera que la filosofía aprehende la idea que se sabe a sí misma.

Cambios y valores que fueron posibles gracias a que los acontecimientos históricos de la Reforma (1520), la Ilustración (s. XVIII) y la Revolución francesa (1879), claves para el surgimiento de esa subjetividad. Con la reforma luterana la fe religiosa se volvió reflexiva; con la proclamación de los derechos humanos y el código de Napoleón (1804) el principio de la libertad de la voluntad queda como fundamento sustancial del Estado; con el desarrollo de las ciencias experimentales “objetivantes” que propició la Ilustración, se “contradijeron todos los milagros; pues la naturaleza es ahora un sistema de leyes familiares y conocidas” (Habermas, 1991, p. 30) y así el hombre, como sujeto, se libera mediante el conocimiento de la naturaleza. Ahora su objeto de estudio.

Por otro lado, en la autorrelación del sujeto cognoscente, propia de la subjetividad, va ligado el imprescindible uso de la razón, acerca de lo cual el pensador alemán Emmanuel Kant (1724-1804) ya había hecho un aporte fundamental al concepto de modernidad, cuando “instaura la razón como tribunal supremo ante el que ha de justificarse todo lo que en general se presente con la pretensión de ser válido” (Habermas, 1991, p. 31).

Kant, haciendo uso del atributo de la modernidad del derecho a la crítica, plantea que:

por vía de crítica, la razón fundamenta la posibilidad del conocimiento objetivo, de intelección moral y de evaluación estética, cerciorándose no solo de sus propias facultades subjetivas —no se limita solo a hacer transparente la arquitectura de la razón— sino adoptando también el papel de juez supremo frente a la cultura en su conjunto. (Habermas, 1991, p. 31)

Max Weber (1864-1920), por su parte, describió como “racional” aquel proceso de desencantamiento que condujo en Europa a que, del desboronamiento de las imágenes

religiosas, resultara una cultura profana. Lo que llamaría Marshall Berman una desacralización del mundo de la vida (Berman, 1989). El mundo laico y secular regiría ahora las relaciones sociales y de poder predominantemente en el Occidente europeo. De manera que los acontecimientos históricos señalados determinaron que en la modernidad “la vida religiosa, el Estado y la sociedad, así como la ciencia, la moral y el arte, se tornaran otras tantas encarnaciones del principio de la subjetividad” (Habermas, 1991, p. 30).

La subjetividad y la racionalidad propiciaron, a su vez, otro factor concomitante a lo moderno: la ‘actualidad’. Pues como la modernidad tiene la necesidad de autorreferenciarse, cae presa de la necesidad de una renovación continua de referentes en los cuales apoyarse, como resultado de su ruptura con el pasado. De modo que el tiempo es vivido ahora como recurso escaso para la solución de problemas, es decir, como presión del tiempo para la búsqueda de referentes. Al decir de Hegel: “El espíritu de la época caracteriza a la actualidad como un momento de tránsito que se consume en la conciencia de la aceleración del presente y en la expectativa de la heterogeneidad del futuro” (Hegel en Habermas, 1991, p. 32).

Por su parte, Marshall Berman, estudioso de la modernidad, examina las ideas del filósofo alemán Friedrich Nietzsche (1844-1900), quien planteaba “quebrar y disolver el pasado, para poder vivir”. De manera que la modernidad como experiencia vital es percibida por los hombres y mujeres de nuestros días en el Mundo Occidental, como:

encontrarnos a nosotros mismos en un entorno que nos promete aventura, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros mismos y del mundo, pero que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que conocemos, todo lo que somos. (Berman, 1989 p. 84)

La modernidad resultante —como un estado de ánimo social— se entiende entonces como una experiencia “presentista”, acelerada, revolucionaria, de progreso, cambiante, con urgencia de vivir en el presente en que “todo lo sólido se desvanece en el aire”, parafraseando a Karl Marx (Berman, 1989). Las sociedades occidentales van a comenzar, entonces, a procurar vivir el aquí y el ahora, el momento, lo inmediato, generando una fuerte tendencia

a soslayar el sentido histórico de la existencia: se intenta vivir el ahora sin el peso de las tradiciones del pasado. Las tradiciones ya no se presentan como una necesidad que se impone, un significado condicionante, como algo que tenía que ser así, sin más. Esta objetividad la ha perdido la tradición y con ella su fuerza orientadora y normativa. Por ello en la modernidad, cada vez más, la tradición solo es una tradición más, ocasionando con ello una pérdida de valor de la memoria en la cultura, una posición ahistórica que caracterizaría a las vanguardias artísticas. Lo pasado se presenta con menor capacidad de orientación y sentido. Subjetividad, racionalidad y actualidad, se constituyen entonces en la triada conceptual de la modernidad.

c. Modernización

Tanto Berman como Habermas se detienen también en el concepto de ‘modernización’. Para el primero, esta se ha de entender como una serie de procesos económicos, políticos, tecnológicos que empiezan a surgir en lo que él ha denominado la segunda fase de la modernidad, a partir de la Revolución francesa, pues los cambios fundamentales en el pensamiento político de Occidente se dan con ella, gracias a las inquietudes intelectuales de los filósofos de “la Ilustración” y a los intereses económicos de la creciente burguesía. A partir de 1789, la modernidad se tornó, entonces, en “revolucionaria”, por cuanto supone una ruptura total con el orden social monárquico imperante, y el gran público moderno —el nuevo soberano de las instituciones políticas— experimenta el mundo como un proceso continuo de revoluciones y cambios permanentes.

Habermas define la modernización como:

Una gavilla de procesos acumulativos que se refuerzan mutuamente; a la formación de capital y a la movilización de recursos; al desarrollo de fuerzas productivas y al incremento de la productividad del trabajo; a la implementación de poderes políticos centralizados y al desarrollo de identidades nacionales; a la difusión de los derechos de participación política, de las formas de vida urbana y de educación formal; a la secularización de valores y normas, etc. (Habermas, 1991, p. 12)

Sin embargo, Max Weber plantea, como teoría de la modernización, una conceptualización diferente con importantes consecuencias:

[...] desgaja a la modernidad de sus orígenes moderno-europeos para estilizarla y convertirla en un patrón de procesos de evolución social neutralizados en cuanto al espacio y al tiempo. Rompe además la conexión interna entre modernidad y el contexto histórico del racionalismo occidental, de modo que los procesos de modernización ya no pueden entenderse como racionalización, como objetivación histórica de estructuras racionales. (Habermas, 1991, p. 13)

De forma tal que en muchas partes del mundo se darían procesos de modernización, sin modernidad o modernidades relativas. O, por lo menos, no se dan de manera simultánea. Más bien se sucede “una modernización evolutivamente automatizada que discurre desprendida de sus orígenes conceptuales” (Habermas, 1991, p. 13). Por ello, el ideal de alcanzar los beneficios que ofrecía en su discurso la hipótesis de la modernidad conformada por sociedades progresistas, burguesas y estructuradas sobre una riqueza acumulada, resultaría más efectivo lograrlo mediante procesos de modernización políticos y económicos, que en cambiar, de buenas a primeras, la percepción del mundo de la vida como un ejercicio permanente de la racionalidad y la subjetividad, en regiones del mundo que no habían participado de los procesos históricos europeos.

De modo que las luchas patrióticas, que se dieron durante gran parte del s. XIX para conformar repúblicas liberales en las colonias de la Corona española, estuvieron auspiciadas en buena medida por los interesados en expandir los procesos de modernización. La promesa de un futuro mejor, sustentado en la modernización de la vida, exacerbaría aún más el sentimiento de romper con el pasado monárquico usurpador y la tradición hispánica en América Latina. La conquista de ese mundo moderno, libre, progresista e industrializado, fue el fundamento con el cual “inventarse” naciones en donde aplicarlas. Benedict Anderson (1993), en su ensayo “Comunidades imaginadas” sostiene que el “nacionalismo” es un “artefacto cultural”, con el que precisamente las élites habitantes en los territorios colonizados apoyados en esos “imaginarios conceptuales” impulsaron los procesos de emancipación y modernización.

Los procesos de modernización lograron que regiones, países y ciudades —a través del cambio en las formas de participación y organización política, tecnificación de los medios de producción, mejoramiento de su infraestructura, en los usos de nuevas fuentes de energía—

vincularan su economía y su modelo de desarrollo a los principios de una república liberal burguesa autónoma. Marina Waisman, que se detiene a pensar la Modernidad en América Latina, ve, además de lo anterior, la modernización muy ligada a la ideología del progreso:

Modernización es el proceso técnico-económico-social que, producido a partir de las premisas de la Modernidad, se ha separado de esas bases conceptuales, ya desacreditadas, adquiriendo una especie de “rutina” (el progreso como rutina) que le hace continuar sus propias leyes en un proceso/progreso indefinido. (Arango, 1991, p. 96)

d. Modernismo

El término Modernismo, por su parte, merece también alguna precisión. Marshall Berman lo circunscribe a las manifestaciones en el arte, la cultura y la sensibilidad. Por lo tanto, a la expresión estética de las ideas y los conceptos de la modernidad y la modernización.

Habermas remonta, por su lado, el inicio del distanciamiento de los “modernos” del modelo de arte antiguo, a partir de la famosa “*querelle des anciens es des modernes*”, cuando en 1688 el partido de los modernos reacciona contra la autocomprensión del clasicismo francés:

[...] asimilando el concepto aristotélico de perfección al de progreso [...] Los “modernos” ponen en cuestión el sentido de la imitación de los modelos antiguos con argumentos históricos-críticos, elaboran frente a las normas de una belleza en apariencia sustraída al tiempo, de una belleza absoluta, los criterios de una belleza sujeta al tiempo o relativa y articulan con ella la autocomprensión de la Ilustración francesa como comienzo de una nueva época. (Habermas, 1991, p. 19)

Esto daría lugar a que Baudelaire, en 1859, considerara que la obra de arte moderno ocupaba un lugar singular en la intersección de la eternidad con la actualidad: “la modernidad es lo transitorio, lo fugaz, lo contingente, es la mitad del arte, cuya otra mitad es lo eterno y lo inmutable” (Baudelaire, 1976, p. 695). El modernismo, por lo tanto, a partir de esa diferenciación con los modelos de arte antiguo, se presenta como la búsqueda en el tiempo del arte puro y autorreferido; vive en una actualidad que se consume a sí misma, distanciándose de las contingencias de la vida social y tornándose en una especie de espíritu puro, que evoluciona con sus imperativos artísticos e intelectuales autónomos. Casos de

artistas como Kandinski, Mondrian, en las primeras décadas del s. XX, lograron crear un arte “puro”, desmaterializado e incondicional.

El arte modernista, entonces, se orienta a expresar y recrear para sí —entre otras tendencias— las transformaciones de la materia y la energía, que la ciencia y la tecnología modernas — física, óptica, química, ingeniería, geometría, matemática— han hecho posibles. El artista moderno reconstruye esos procesos impregnándoles su propia alma y sensibilidad, volcándolas en su obra de arte. Por ello, produce obras en las cuales fusiona técnicas diversas, como lo óptico y lo acústico, lo artificial y lo natural. Esta intencionalidad del arte moderno se ve realizada en las imágenes y la creación de los cubistas, en el *collage* y el montaje, el cine, el futurismo, el constructivismo, el vorticismo, el dadaísmo. Tendencias artísticas que se desarrollaron a finales del s. XIX y principios del XX (Habermas, 1991).

A medida que el público se expande, que la sociedad de masas crece, que los procesos de “modernización” avanzan por todo el mundo, el modernismo, según Berman:

[...] se rompe en una multitud de fragmentos, que habla idiomas privados incommensurables; la idea de modernidad, concebida en numerosas formas fragmentarias, pierde buena parte de su viveza, su resonancia y su capacidad de organizar y dar significado a la vida de las personas. (Berman, 1989 p. 142)

De esta fragilidad conceptual, de esta ausencia de unidad, surge la naturaleza autorreferida del modernismo, pues solo se compara con sus propios postulados de vivir en esa aventura permanente en busca de la novedad. Como anota el crítico literario Paul de Man, citado por Berman: “toda la fuerza de la idea de modernidad reside en el deseo de borrar cualquier cosa anterior a fin de conseguir un punto de partida radicalmente nuevo” (Habermas, 1991, p. 19). La modernidad se da el lujo de lanzarse a una “acción despojada de toda experiencia previa, para borrar cualquier cosa anterior con la esperanza de conseguir finalmente un auténtico presente [...] Un nuevo punto de partida” (Berman, 1989, p. 230).

Marshall Berman sostiene que el dinamismo innato de la economía de la modernidad del s. XX, y de la cultura que nace de ella, “aniquila todo lo que crea —ambientes físicos, instituciones sociales, ideas metafísicas, visiones artísticas, valores morales— a fin de crear más, de seguir creando de nuevo el mundo infinitamente” (Berman, 1989, p. 230).

Como tendencia cultural y artística, el modernismo tiene la cualidad de ser un vehículo de comunicación que se reproduce de manera autónoma. Las imágenes, los gestos y su producción —trivializando muchas veces su intención artística—, son más fáciles de trasladar a otras regiones del mundo diferentes a Europa, que los pesados y complejos procesos de modernización industrial y económicos; por eso, la secuencia que se dio, por ejemplo, en Inglaterra, de modernidad filosófica, modernización industrial y modernismo artístico, no fue la misma en América Latina o en los países menos desarrollados de Europa.

Distorsionada en relación a la totalidad de sus impulsos primigenios, la modernización se impone de forma parcial al conjunto de la sociedad, con las frustraciones que esto suele acarrear. Es así [...] en América Latina, en cuyos países fueron ciertos modernismos los que impusieron formas de la modernización. (Liernur, 1991, p. 73)

Por lo tanto, el arte moderno empujaba también, a su modo, procesos de modernización a las sociedades periféricas, pues su carga comunicativa propiciaba de alguna manera una preparación cultural hacia la aceptación del espíritu de la modernidad.

En esa dialéctica que se vivía entonces, entre los procesos de modernización socioeconómicos y tecnológicos, los modernismos que se expresaban en las manifestaciones de la cultura y, en particular, en el arte y la modernidad que se instaura como cultura universal, determinarían también los afanes y el quehacer de las vanguardias en la arquitectura, desde mediados del s. XIX.

[...] los edificios, proyectos y planes urbanos —incluyendo sus posiciones estilísticas y también sus manifiestos, exposiciones y otras contribuciones—, han sido propuestas hipotéticas, presentadas a una comunidad identificable de receptores —arquitectos, urbanistas, críticos, curadores, historiadores y teóricos— con la intención de probar discursivamente el método y la validez de cada propuesta. Tomadas en conjunto, estas propuestas generan y vinculan una serie de discusiones sobre un debate relativamente

autónomo, con lo cual quiero decir cerrado, pero también disperso o desunido, conjunto de preguntas. Para los arquitectos profesionales, las fuentes primarias a través de las cuales se dan estos debates son sus propios proyectos y edificios; y las fuentes secundarias: exposiciones, conferencias, críticas y libros. (Williams, 2005, p. 1)

Esa fe absoluta en propuestas de presente generó una posición ahistórica, donde en cada proyecto se pretendía una ruptura total con el pasado y la tradición. Una recreación constante de la génesis del mundo que obnubilaba la crítica y en donde casi por el hecho de ser nuevo, era bueno, bello y verdadero¹.

Pero con la nueva consideración e ímpetu que toma la historia como movimiento y aceleración, era de esperarse, entonces, que la lectura del mundo y la formación de ese mundo moderno, presente, actual, estuviese agolpada de múltiples interpretaciones y propuestas disímiles. Roto el unanimismo conceptual, desde las problemáticas urbanas locales, desde las distintas geografías y culturas europeas que fueron atravesadas por esa modernización industrializada, las respuestas al reto de construir el mundo moderno fueron diversas, aunque con carácter de replicación.

[...] el espacio social establecido por el discurso del modernismo durante los años 20 se presenta como relativamente autónomo y también desarticulado. Su lógica, antes que, por la lógica de una u otra cultura local, estuvo regida por principios internos propios. Estos principios se fueron adaptando a un variado número de contextos y fueron moldeando en parte las manifestaciones estilísticas locales. (Williams, 2005, p. 1)

De ese modo, lo que en las primeras décadas del s. XX el público denominaría como literatura arquitectónica, y los críticos como “Movimiento Moderno” en arquitectura, entendido como cuerpo teórico monolítico —si bien Giorgio Ciucci (1981) lo percibía como una invención histórica—, fue también movimiento entendido como aceleración, como ruptura de la inmovilidad. Pues rompió con una tradición de la Ilustración y las enciclopedias, que

¹ Ello implicó una reacción de la crítica Sibyl Moholy Nagy, que en 1963 escribiría: “durante cerca de una generación, desde 1920 a 1955, la función del historiador en la didáctica arquitectónica ha sido semejante a la del patético proponente del brindis. Su tarea era hacer una reverencia, más o menos cohibida, a una continuidad cultural hoy privada de relación con la arquitectura considerada su misión real. Esta misión —lo habían proclamado los maestros de la arquitectura moderna de los años veinte— consistía en volverlo a empezar todo de nuevo. La musa de Gropius, Mies van der Rohe, Le Corbusier, Aalto, Oud y otros muchos no admitía amores ilícitos con la historia” (Tafuri, 1970, p. 42).

consideraban la historia como el ejercicio de la memoria; y la filosofía y la ciencia —en cuanto ejercicio del razonamiento y la imaginación (atributo del ejercicio del diseño)—, solo como el ejercicio del mimesis, de la copia, del repetir la tradición.

Plantearse, entonces, en cada proyecto el reto de diseñar algo nuevo, diferente, implicaba una significativa ruptura epistemológica con la tradición. Aunque Le Corbusier sostenía que su único maestro era el pasado, no era la mimesis lo que lo guiaba, sino la identificación de ciertos rasgos y enfoque de las soluciones, que, abstraídas al presente, le aportaban criterios y señales; los cuales integraba a sus propuestas modernas, que respondían, asimilaban o enfrentaban fenómenos como la mecanización de procesos, la industrialización, la estandarización y la producción en serie. Una especie de sincretismo conceptual entre pasado y presente coexistía en sus propuestas de futuro.

e. Movimiento Moderno de la Arquitectura

De esa manera, los arquitectos, que en Europa occidental se llamaban a sí mismos modernos presentarán, a través de sus edificaciones, intervenciones urbanas, planes urbanos, manifiestos, publicaciones, congresos y concursos, propuestas y aproximaciones a esa arquitectura que comienza a tomar forma como moderna:

[...] los edificios, proyectos y planes urbanos —incluyendo sus posiciones estilísticas y también sus manifiestos, exposiciones y otras contribuciones—, han sido propuestas hipotéticas, presentadas a una comunidad identificable de receptores —arquitectos, urbanistas, críticos, curadores, historiadores y teóricos— con la intención de probar discursivamente el método y la validez de cada propuesta. Tomadas en conjunto, estas propuestas generan y vinculan una serie de discusiones sobre un debate relativamente autónomo, con lo cual quiero decir cerrado, pero también disperso o desunido, conjunto de preguntas. Para los arquitectos profesionales, las fuentes primarias a través de las cuales se dan estos debates son sus propios proyectos y edificios; y las fuentes secundarias: exposiciones, conferencias, críticas y libros. (Williams, 2005, p. 1)

Esa fe absoluta en propuestas de presente generó una posición ahistórica, donde en cada proyecto se pretendía una ruptura total con el pasado y la tradición. Una recreación constante

de la génesis del mundo que obnubilaba la crítica y en donde casi por el hecho de ser nuevo, era bueno, bello y verdadero².

Pero con la nueva consideración e ímpetu que toma la historia como movimiento y aceleración, era de esperarse, entonces, que la lectura del mundo y la formación de ese mundo moderno, presente, actual, estuviese agolpada de múltiples interpretaciones y propuestas disímiles. Roto el unanimismo conceptual, desde las problemáticas urbanas locales, desde las distintas geografías y culturas europeas que fueron atravesadas por esa modernización industrializada, las respuestas al reto de construir el mundo moderno fueron diversas, aunque con carácter de replicación.

[...] el espacio social establecido por el discurso del modernismo durante los años 20 se presenta como relativamente autónomo y también desarticulado. Su lógica, antes que por la lógica de una u otra cultura local, estuvo regida por principios internos propios. Estos principios se fueron adaptando a un variado número de contextos y fueron moldeando en parte las manifestaciones estilísticas locales. (Williams, 2005, p. 1)

De ese modo, lo que en las primeras décadas del s. XX el público denominaría como literatura arquitectónica, y los críticos como “Movimiento Moderno” en arquitectura, entendido como cuerpo teórico monolítico —si bien Giorgio Ciucci (1981) lo percibía como una invención histórica—, fue también movimiento entendido como aceleración, como ruptura de la inmovilidad. Pues rompió con una tradición de la Ilustración y las enciclopedias, que consideraban la historia como el ejercicio de la memoria; y la filosofía y la ciencia —en cuanto ejercicio del razonamiento y la imaginación (atributo del ejercicio del diseño)—, solo como el ejercicio de la mimesis, de la copia, del repetir la tradición.

² Ello implicó una reacción de la crítica Sibyl Moholy Nagy, que en 1963 escribiría: “durante cerca de una generación, desde 1920 a 1955, la función del historiador en la didáctica arquitectónica ha sido semejante a la del patético proponente del brindis. Su tarea era hacer una reverencia, más o menos cohibida, a una continuidad cultural hoy privada de relación con la arquitectura considerada su misión real. Esta misión —lo habían proclamado los maestros de la arquitectura moderna de los años veinte— consistía en volverlo a empezar todo de nuevo. La musa de Gropius, Mies van der Rohe, Le Corbusier, Aalto, Oud y otros muchos no admitía amores ilícitos con la historia” (Tafuri, 1970, p. 42).

Plantearse, entonces, en cada proyecto el reto de diseñar algo nuevo, diferente, implicaba una significativa ruptura epistemológica con la tradición. Aunque Le Corbusier sostenía que su único maestro era el pasado, no era la mimesis lo que lo guiaba, sino la identificación de ciertos rasgos y enfoque de las soluciones, que, abstraídas al presente, le aportaban criterios y señales; los cuales integraba a sus propuestas modernas, que respondían, asimilaban o enfrentaban fenómenos como la mecanización de procesos, la industrialización, la estandarización y la producción en serie. Una especie de sincretismo conceptual entre pasado y presente coexistía en sus propuestas de futuro.

Para establecer una referencia que permita dirimir las ambigüedades que se generan cuando se pretende acuñar el Movimiento Moderno de la Arquitectura como estilo, catecismo o dogma, Sarah Williams Goldhagen —en la misma línea de Zermeño al referirse a lo moderno como cambio o novedad— plantea que el Movimiento Moderno era por antonomasia un discurso en sí mismo:

Menos figurativamente, un discurso consiste en la expresión extendida de unas ideas acerca de un grupo de temas relacionados entre sí, dirigido por un grupo autoseleccionado de individuos, dentro de un conjunto disperso de instituciones sociales y dentro de un período de tiempo definido (no necesariamente un período corto). Se centra en un conjunto esencialmente coherente de preguntas y cuenta con su propia jerga y sus propios términos de debate. En otras palabras, en un discurso se le ofrece a una comunidad de receptores —utilizando una jerga propia de la filosofía contemporánea— un acto de habla, como una afirmación intrínsecamente hipotética que se somete a la comunidad, con la esperanza de “validar discursivamente una petición (claim) de universalidad”. (Williams, 2005, p. 22)

De modo que el Movimiento Moderno, como discurso, como corpus teórico y práctica constructiva, tuvo pertinencia histórica, no obstante las contradicciones, disputas, conflictos e intrigas que encontró Giorgio Cuicci (1981) en los primeros Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), entre 1928 y 1933, y sobre lo cual fundamentó la destrucción del mito del Movimiento Moderno, en cuanto cuerpo teórico unitario.

A pesar de las diferencias, el debate y las controversias que giraron sobre palabras claves — como funcional, racional, nuevo, moderno e internacional—, lo evidente es que estas se

introdujeron para describir un movimiento en arquitectura que se proyectaría al mundo entero, principalmente después de la Segunda Guerra Mundial. Movimiento que se apoyaría en la productividad de la máquina, la energía eléctrica, la movilidad mecanizada, los procesos en serie de las fábricas y los métodos constructivos normalizados para crear los nuevos ámbitos de la vida moderna³.

En resumen, en Barranquilla —como se verá en el desarrollo de la investigación— se dieron procesos de modernización, (no tan fieles al espíritu de la modernidad), dentro de una región con tradiciones campesinas y rurales que apenas empezaba a generar urbes, a finales del s. XIX. Se lograron interesantes modernismos en las artes plásticas, la literatura y la arquitectura promovidas por las élites extranjeras que incidirían en el paisaje urbano y en la cultura del común; y un Movimiento Moderno en Arquitectura que se impuso en la ciudad formal por la predisposición de la sociedad barranquillera a aceptar siempre lo nuevo “a fin de crear más, de seguir creando de nuevo el mundo infinitamente” (Berman, 1989, p. 230).

³ El estudio del impacto que los paradigmas del Movimiento Moderno tendrán en la arquitectura que se desarrolló en América Latina después de la Segunda Guerra Mundial, se abordará en el tercer capítulo de esta investigación, con el fin de contextualizar las obras, las edificaciones, las distintas propuestas y los desarrollos urbanos que se dieron entre 1946 y 1964.

CAPÍTULO 1. TERRITORIO, SOCIEDAD Y MODERNIZACIÓN

-La forma de la ciudad siempre es la forma de un tiempo de la ciudad; y hay muchos tiempos en la forma de la ciudad-. Aldo Rossi

Para comprender el contexto en que transcurrió el devenir histórico urbano de Barranquilla hasta mediados del s. XX, (objeto de esta investigación) es necesario describir antes, la geografía, el paisaje y su génesis como asentamiento humano; pues a partir de la naturaleza de su entorno físico y las circunstancias particulares de su historia primera, se conformaría una sociedad urbana en particular – cosmopolita y mestiza- y una estructura de ciudad que se fundamentaría en los requerimientos que la modernización demandaban para el país y su infraestructura portuaria, de manera que la naciente república pudiese integrarse de forma eficiente a la economía mundial.

1.1 Barranquilla: entre el río y el mar

Los años han pasado. No he vuelto ni creo que vuelva nunca a Barranquilla. A mi alrededor nadie conoce ni siquiera su nombre. Cuando me preguntan cómo es, me limito a decir que está junto a un río, muy cerca del mar. (Moreno, 1987, p. 83)

Esta descripción de Lina, personaje de ficción de la reconocida escritora barranquillera Márvel Moreno, permite aproximarse al entorno físico de Barranquilla, cuyo embrión de ciudad se gestó en un lugar septentrional del continente suramericano, en donde el encuentro y el desencuentro de dos estados naturales del agua —mar y río— delimitaron su geografía, su cultura, su urbanismo y su arquitectura. Pero, además, ese “río y ese mar” que cruzan su destino tenían nombres propios, lugares específicos.

1.1.1 El mar Caribe

Barranquilla está localizada “en la orilla izquierda del río Magdalena a solo 10 kilómetros escasos del mar Caribe y en la parte central del litoral Caribe de la Colombia continental”, (Blanco, 2011, p. 161) entre los 10° 16' 01" y 11° 04' 30" de latitud norte, y 74° 43' y 75° 16', en el borde noroccidental del sistema deltaico y estuarino del río Magdalena. El mar Caribe,

que limita al norte del área metropolitana de la ciudad con la ciénaga de Mallorquín (destino final del río Magdalena), es un mar mediterráneo tropical situado al este de América Central y al norte de América del Sur, a lo largo de la Placa del Caribe⁴.

Este mar era un cuerpo de agua desconocido para Europa y Asia hasta 1492, cuando Cristóbal Colón lo navegó por primera vez. Después del descubrimiento de sus islas, bahías y costas continentales, la región sería el escenario de las luchas y los proyectos coloniales de las potencias europeas durante los siglos XVI, XVII y XVIII:

Cuanto hombre o mujer grande hubo en Europa, se vinculó a la aventura del mar Caribe. Descubrimiento, conquista y pillaje se hicieron con reyes al fondo. Colón habla a nombre de los católicos; Balboa toma posesión del Pacífico y Cortés de México, con el estandarte del emperador Carlos V; Hawkins y Drake asaltan los puertos del Caribe con escudo de la reina Isabel. (Arciniegas, 2000, p. 6)

Estas circunstancias históricas harían del Caribe un territorio donde se amalgamaría un multiculturalismo, un mestizaje y un comercio ilegal que determinaría, de alguna manera, el éxito económico inicial de Barranquilla. Pues, en cuanto uno de los principales puertos de contrabando durante la colonia española, entraría en contacto con los comerciantes extranjeros de los emporios antillanos y los traficantes holandeses, ingleses, franceses y portugueses, cuando Cuba, Puerto Rico, Jamaica y La Española básicamente estaban en manos de ellos desde finales del s. XVI:

El comercio directo con los emporios holandeses, franceses, ingleses y portugueses de las islas del Caribe llegó a ser tan común en las distintas provincias de la costa neogranadina que, además de los consumidores y tratantes del contrabando, una buena parte de las autoridades civiles, políticas, militares e incluso eclesiásticas estuvieron conectados con él, bien por acción, o bien por omisión. (Arrieta, 2007, p. 168)

⁴ Se estima que tiene una edad entre 160 y 180 millones de años, y se formó por una fractura horizontal que dividió al supercontinente llamado Pangea en la Era Mesozoica (Museo del Caribe Colombiano, 2010).

El mar Caribe, en su condición oceanográfica, está influenciado por las corrientes oceánicas del Golfo y de Humboldt. La ubicación tropical del mar ayuda a que el agua se mantenga a una temperatura alta moderada, en un rango entre 21 y 32,2 °C durante el año (70 y 90 °F); además, es el lugar de origen de algunos huracanes del hemisferio occidental. La temporada de huracanes del Caribe se presenta entre los meses de junio a diciembre, y con mayor fuerza entre agosto y septiembre.

No obstante, hacia la región del Caribe colombiano no son tan frecuentes, dados la rotación de la Tierra y el efecto atmosférico que ejerce la presencia del macizo montañoso de la Sierra Nevada de Santa Marta en la región. Factor de riesgo mínimo que determinará a la larga cierta ligereza y facilidad constructiva en la arquitectura del lugar.

En su estudio de geografía física de Barranquilla, Blanco afirma que “durante los períodos geológicos en que el mar Caribe penetró en el continente, o sea durante las trasgresiones, el mar tuvo acceso a ciertas masas o cuerpos de agua dulce, que explica la salinidad o la alcalinidad de que sufren los suelos formados en esos sectores” (Blanco, 2011, p. 162).

En promedio, la salinidad del mar Caribe es de 35 a 36 partes por mil y la temperatura superficial es de 28 °C. Siendo uno de los mares salados más grandes del mundo, el aire salino que se genera, y es transportado por los vientos alisios hacia las costas, se constituirá en una amenaza permanente a los intentos de habitar y modernizar las ciudades costeras del Caribe colombiano, pues tendrá un efecto muy corrosivo sobre las estructuras metálicas — parte del repertorio formal canónico de la arquitectura moderna— haciendo que “todo lo sólido se desvanece en el aire” (Berman, 1989) sea más rápido que en las regiones andinas colombianas.

Es importante resaltar, por último, que la presión ejercida por la placa Sudamericana, al oriente del Caribe, hace que la región de las Antillas Menores tenga una alta actividad volcánica, destacándose eventos como la erupción del monte Pelée, que en 1902 fue causante de la mayor cantidad de víctimas mortales durante el s. XX. Cosa que no sucede con la placa

Caribe, determinando que áreas como la región del departamento del Atlántico estén clasificadas como zonas de bajo riesgo en el Código Colombiano de Construcciones Sismo Resistentes (NSR-10), lo cual vendría a favorecer el desarrollo de estructuras simples para configurar con rapidez y economía el entorno moderno de Barranquilla a partir del s. XIX.

1.1.2 El río

[...] una cálida desembocadura fluvial, grande y diversificada en playones y acumulaciones de sedimentos de diferente edad; caños y ciénagas en perpetuo proceso de poderosas masas de materiales, en un mar tropical cargado de débiles pleamares y bajamares, hasta el punto de no poseer energía suficiente para dominar rápidamente los aportes sólidos de la corriente. (Blanco, 2011, p. 81)

Barranquilla se consolidó en el borde noroccidental del delta estuarino del río Magdalena, Ciénaga Grande de Santa Marta, que contiene uno de los ecosistemas de humedales más importantes de Colombia. El delta es un depósito aluvial en forma de cono que se inicia un poco aguas abajo de Calamar, desde el canal del Dique, y termina entre Barranquilla y Ciénaga en forma triangular, cerrando el polígono por el estuario isla de Salamanca. Desempeña una función natural particular como es la de servir de interfaz entre las aguas continentales y las marinas, a través del sistema de lagunas costeras y ciénagas que se interconectan por redes de caños que discurren entre pantanos de manglares, generando el hábitat salobre propicio para la reproducción de peces y anfibios.

Este sistema lagunar se extendía, antes de la construcción de los tajamares de Bocas de Ceniza en 1935, desde Punta Balillo y la bahía Nisperal, en Puerto Colombia, hasta el canal de la Barra, en la población de Pueblo Viejo, adyacente al municipio de Ciénaga. El acceso directo en embarcaciones a través del delta natural de su desembocadura, desde el mar Caribe, siempre fue difícil y arriesgado, pues estaba sujeto a la inestable dinámica fluvial del Magdalena, que se afecta con las variaciones de las mareas, los sedimentos y las barras de arena, obstaculizando su navegabilidad; situación decisiva para mantener a Barranquilla aislada del comercio internacional durante el período colonial, para el cual los españoles contaron con las condiciones más estables de la bahía natural de Cartagena.

Sin embargo, esa misma condición de marginalidad del comercio colonial que tuvo el asentamiento de Barranquilla, le permitió desarrollarse —con las limitaciones propias de sus accidentes naturales— como un pequeño puerto de contrabando. Para ello, los contrabandistas desembarcaban en la bahía de Sabanilla, y a través del canal de la Piña, que interconectaba pantanos, manglares y ciénagas, hacían el arribo de sus mercancías a las barrancas comerciales de San Nicolás, ubicadas en los caños de la Ahuyama, Arriba, los Tramposos y las Compañías, en donde se localizaron las primeras viviendas (Villalón, 1992).

De modo que esa naturaleza cenagosa, húmeda, generadora de mosquitos, de inundaciones y sofocante calor del borde noroccidental del delta —con dificultades obvias para penetrar el río y convertirse en cabeza de playa a la conquista del territorio continental—, mantuvo el germen de ciudad incubado hasta principio del s. XIX, cuando la modernidad con su tecnología industrializada permitió su parto como puerto fluvial y marítimo.

—Yo he vivido aquí muchos años —dijo [...] con ustedes en esta ciudad que nadie sabe cómo apareció a orillas del río. Hace calor y hay mosquitos, muchos mosquitos en mi casa de Siape. Como ustedes, oigo caer los aguaceros y espero todo el año las brisas de diciembre. Ya olvidé cómo era la primavera, y el otoño. Y la nieve. Y los pájaros. En esta ciudad no hay pájaros, solo goleros. (Moreno, 2011, p. 215)

La llegada del río al mar Caribe, con su carga de sedimentos de arenas, arcillas y linos, da a sus aguas ese color cenizo, con el que Rodrigo de Bastidas bautizó la desembocadura, proporcionando al paisaje del encuentro, en las proximidades de Barranquilla, una sensación gris melancólica que bien describe Gabriel García Márquez:

Pero José Arcadio no se planteó esa inquietud cuando encontró el mar, al cabo de otros cuatro días de viaje, a doce kilómetros de distancia del galeón. Sus sueños terminaban frente a ese mar color de ceniza, espumoso y sucio, que no merecía los riesgos y sacrificios de su aventura. (García, 1967, p. 22)

El río Magdalena, que recorre 1.540 kilómetros de la geografía colombiana de sur a norte, fue la vía de comunicación más expedita para la conquista y posterior colonización del

interior del país por parte de los españoles. Sería también para Barranquilla, durante la República, la conexión con ese mundo nacional andino que se había consolidado durante tres siglos, bajo la cosmovisión hispano-católica de la Península Ibérica, en territorios montañosos con un clima más benigno y saludable.

Lo nacional al sur, a través del río, y lo mundial al norte, a través del mar Caribe, conformarían las células madres de la ciudad: los nativos, mestizos y criollos arribaron por los caminos reales y el río; los alemanes, norteamericanos, cubanos, panameños, antillanos, franceses, ingleses, chinos, árabes (sirios, libaneses y palestinos) por el muelle de Puerto Colombia, y a través de la empresa de aviación Scadta⁵. “De acuerdo con los cálculos de José Arcadio Buendía, la única posibilidad con la civilización era la ruta del norte” (García 1967, p. 19). La geografía, entonces atravesada por la historia, y la llegada de población de diferentes partes del mundo determinarían la atmósfera cosmopolita de la ciudad, durante gran parte del s. XX.

La dinámica fluvial del río Magdalena —que desde el período Pliocénico ha cambiado seis veces la desembocadura— determina que en las orillas del lado oriental del río se dé una tendencia general a la erosión (socavación de orillas), y en el lado occidental, donde se localiza Barranquilla, la depositación de lodos limosos y arenas finas grises oscuras, enriquecidos con materia orgánica, de poca capacidad portante, lo que ha impedido una aproximación más cercana de las edificaciones al borde del río y nuevos desarrollo urbanos.

El río Magdalena representa, pues, un límite natural a la expansión urbana de la ciudad por el oriente, lo cual será un factor importante en el crecimiento de una ciudad lineal, que se desarrollará en torno a un eje vial paralelo al río, conurbándose con los municipios metropolitanos de Soledad, Malambo y Sabanagrande.

⁵ Ver más adelante en el capítulo II.

1.1.3 El clima

Demoró un rato más en la mecedora sintiendo dentro de las piernas un hormigueo que anunciaba la inminencia de octubre, y se prometió comprar para esas largas tardes de lluvia muchos juguetes que divertirían a María. (Moreno, 2011, p. 22)

El clima de Barranquilla es de tipo tropical seco o xeromegatermo tropical, es decir, correspondiente a una vegetación propia de la sequedad y sometido a altas temperaturas. El régimen de precipitación de Barranquilla se rige por dos períodos: uno seco, de diciembre a abril, y otro lluvioso que abarca de abril a principios de diciembre (Ideam, 2005). En abril o mayo empiezan las primeras lluvias, que son anunciadas por la bulla de los insectos”:

Aquella noche volvió a llover. Se había sentido toda la tarde el olor de las acacias y una algarabía de chicharras en el jardín, pero la lluvia llegó bien entrada la noche cuando Fidelia recorría el pasillo apagando las luces. (Moreno, 2011, p. 22)

Hacia fines de junio, gran parte de julio y a veces en agosto, tiende a disminuir la lluvia, constituyéndose una "seca" conocida como Veranillo de San Juan. La precipitación anual promedio es de 821 mm. (Ideam, 2005)

Según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, a Barranquilla corresponde una vegetación de bosque muy seco tropical, que incluye especies como cactáceas, manglares, tuna de penca, cardón, trupillo o cují, dividivi, roble morado, uvito, y variedades de acacias como la roja y la forrajera. En la vega anegadiza del río Magdalena se dan: taruya, enea, bijao, buchón de agua, palma de corozo, caracolí, higuerón, olla de mono (Ideam, 2005).

En el casco urbano son comunes árboles como el matarratón, el matarratón extranjero, el indio encuero, el almendro, el pino común, variedades de ceiba como la bonga, la blanca y la de majagua, el árbol de caucho, el balsa, la coca cartagenera, el oití, el caucho de la India, el caucho cartagenero, el tulipán africano, el carito orejero, el campano, el olivo, el coralibe,

el melina y el pivijay (Ideam, 2005). La temperatura promedio es de 27,4°C. De noviembre hasta principios de abril, coincidiendo con el invierno boreal, soplan los vientos alisios del noreste, mitigando en parte el intenso calor. Los vientos alisios soplan de manera relativamente constante en verano y menos en invierno. Circulan en los trópicos, entre los 30 y 35° de latitud hacia el Ecuador. Se dirigen, desde las altas presiones subtropicales, hacia las bajas presiones ecuatoriales.

El movimiento de rotación de la Tierra desvía a los alisios hacia el oeste, y por ello soplan del nordeste al sudoeste en el hemisferio norte, y del sudeste hacia el noroeste en el hemisferio sur. Las épocas en las que los alisios soplan con menor intensidad constituían un obstáculo para los primeros viajes en veleros hacia el continente americano, pues esa calma del viento les impide avanzar con celeridad (Ideam, 2005).

Para lograr en Barranquilla ambientes con cierto confort de temperatura, es frecuente utilizar ventilación cruzada, o acelerar el aire mediante el cambio de presión. Esa condición obliga a orientar las aperturas de las áreas sociales de las edificaciones hacia el norte, nordeste o este, por donde corren los vientos alisios. No obstante, en los meses de febrero y marzo, regularmente, los vientos se tornan violentos y la turbulencia generada afecta también la calidad ambiental de esas estancias.

1.1.4 Los suelos

Geológicamente, el origen de las estructuras del relieve de Barranquilla se remonta al Terciario Superior (Mioceno y Plioceno, hace unos 65 millones de años) en las lomas o colinas occidentales, y del Cuaternario (Pleistoceno y Holoceno) en las partes más planas, como la suela del río. Según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, los materiales cuaternarios son de origen aluvial, lacustre, fluviolacustre, marino y eólico. Ocupan, en general, orillas, diques, terrazas, valles, estrechos, pequeños abanicos aluviales, cubetas, rebordes de ciénagas, pantanos, playones y lomas.

Los materiales del Terciario (Mioceno y Plioceno) están en las colinas occidentales, y se presentan en forma de pendientes variadas. Estas circunstancias determinan que en Barranquilla se encuentren estratos de suelos conformados por depósitos de rocas calizas, silíceas, arcillas y areniscas (Blanco, 2011).

En los inicios de la ciudad, cuando muchas de las principales calles del Centro no estaban pavimentadas, las arenas hacían parte de su superficie. Esa característica del paisaje urbano le determinó el apelativo de “la Arenosa”, circunstancia que se agudizaba cuando en diciembre llegaban las brisas.

Pero no todos los suelos de la ciudad presentan esas características. Teniendo en cuenta que la ciudad se desarrolla en un plano relativamente inclinado —con alturas que parten de 4 m sobre el nivel del mar en el caño de la Ahuyama, hasta 120 m en el parque Sagrado Corazón, en el barrio Ciudad Jardín—, se hallan también extensos mantos de arcillas (muchas de naturaleza expansiva), particularmente al suroccidente de la ciudad, en un sector donde se presentan cambios de alturas y de vertientes⁶.

La naturaleza inestable de estos suelos arcillosos ha significado una permanente amenaza a la estabilidad de las edificaciones y de las calles en ese sector, agravada por el efecto erosionador de los arroyos de la ciudad, en tiempos de invierno. A pesar de esta amenaza, de las arcillas expansivas y de la poca capacidad portante de los suelos a orillas del río, en general los suelos de Barranquilla son resistentes, en particular en aquellos donde existen depósitos de rocas calizas, como en los barrios Prado, Alto Prado, parte de Ciudad Jardín, y Recreo.

En términos ambientales, la ciudad podría resumirse así: de bajo riesgo sísmico y de poca incidencia de huracanes; de suelos en general estables y resistentes (salvo las excepciones anteriormente señaladas); de clima cálido y húmedo refrescado por los salinos vientos alisios en verano; con gran brillo solar la mayor parte del año; con un régimen de lluvias seco y

⁶ Ver Cortes de Barranquilla en figuras

contados aguaceros torrenciales, que ganan velocidad y energía por el plano inclinado de la ciudad; con una flora de bosque seco tropical de especies caduciformes modificada por la importación y adaptación de flora de otras regiones tropicales.

El clima seco, el brillo solar, la poca precipitación pluvial y los costos de la distribución de agua, siempre se han confabulado con la sostenibilidad de los parques, áreas verdes y jardines. Esa modernidad imaginada de parques refrescantes y de verde césped en las residencias de los barrios tipo ciudad jardín, que se intentará construir en Barranquilla durante gran parte del s. XX, se verá truncada muchas veces por tales condiciones.



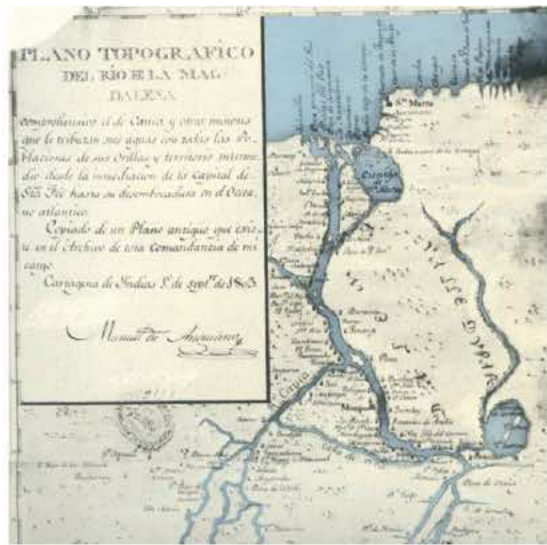
Mapa 1 Estructura vial de Barranquilla, imagen satelital, Google 2000. Fuente: NASA.



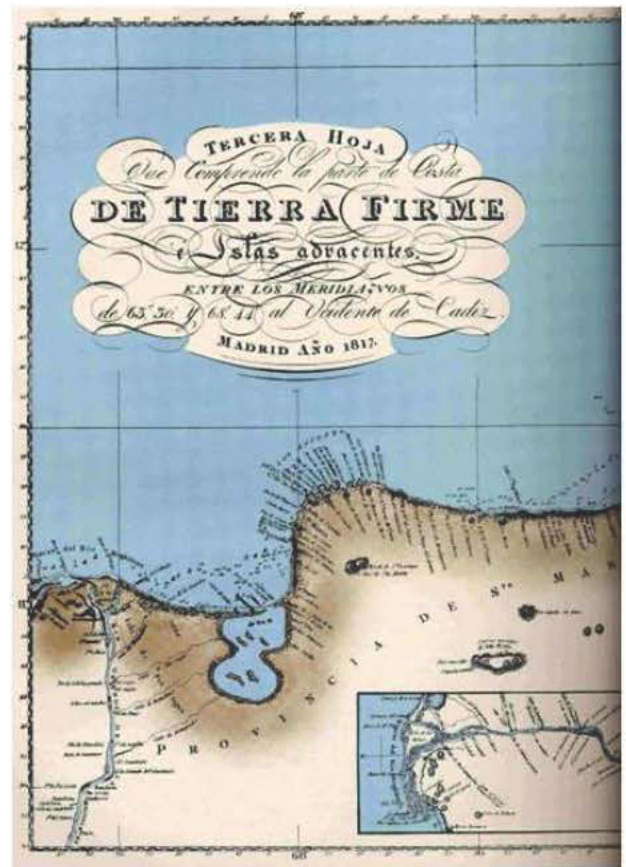
Figura 1 Corte transversal A-A'.



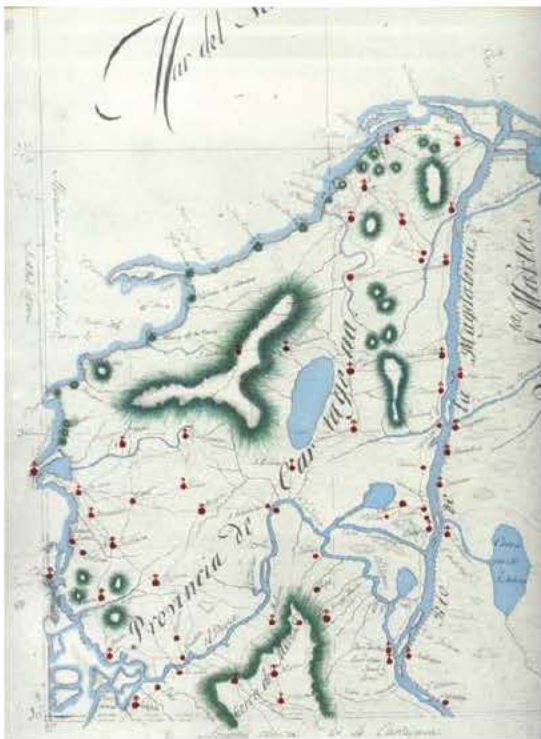
F 2 Corte Longitudinal B-B'.



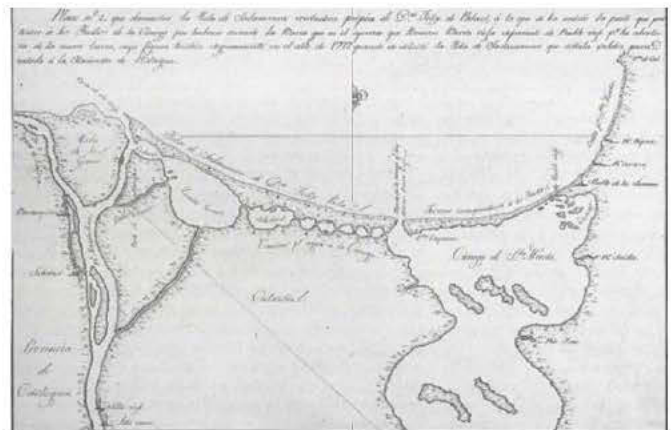
M. 2 Arévalo 1803.



M. 4 Fidalgo 1817.

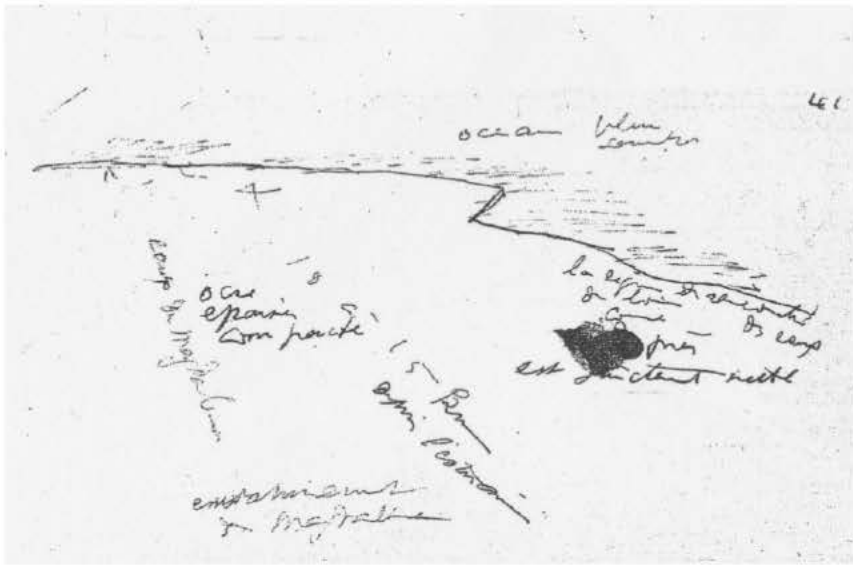


M. 3 Caldas 1813.



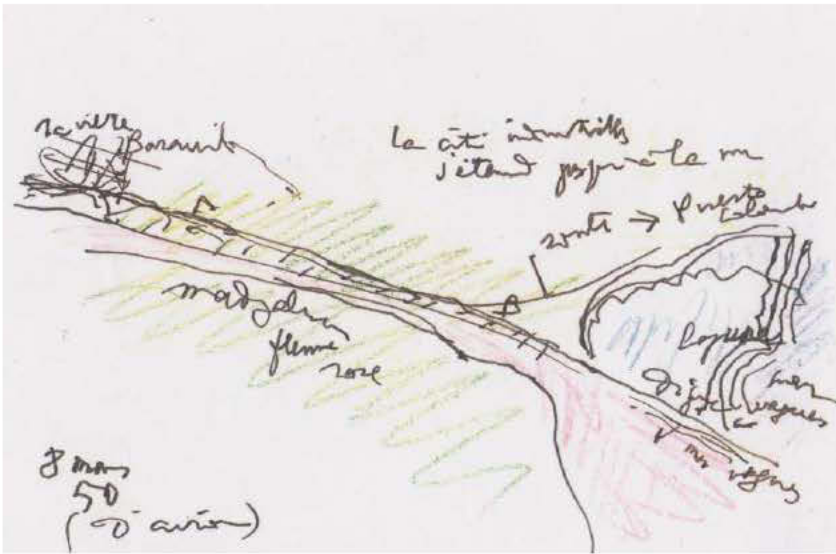
M. 5 Tono 1817.

M.2, M.3, M.4, M.5 Cartografía histórica del río Magdalena.
 Fuente: Laboratorio de Ensayos Hidráulico de Las Flores. Universidad del Norte.
 Ing. Manuel Alvarado Ortega, 2005.



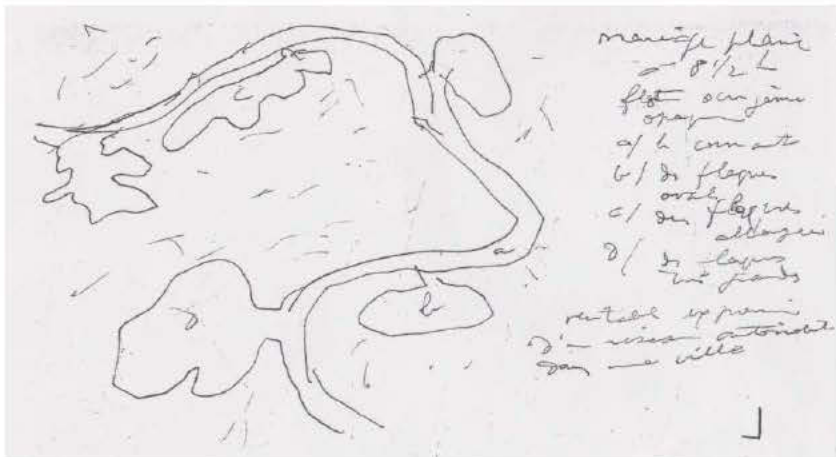
441
océan bleu sombre
eaux du Magdalena // ocre épaisse compacte // 10 à 15 km depuis l'estuaire
envahissement du Magdalena
la ligne de rencontre des eaux de loin comme près est strictement nette

F. 3



29
la ville de Barranquilla // la cité industrielle s'étend jusqu'à la mer // route / Puerto Colombia // Magdalena fleuve rose // lagune // digue // mer // vagues // mer vagues
8 mars 50 // (d'avion)

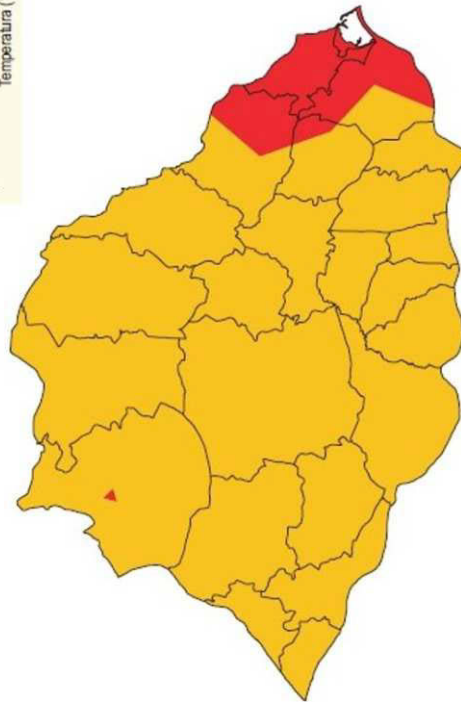
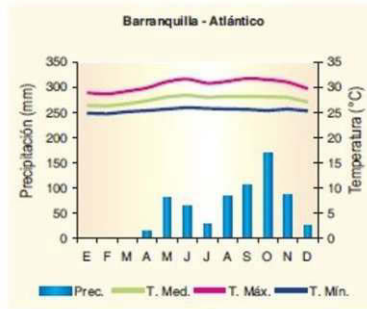
F. 4



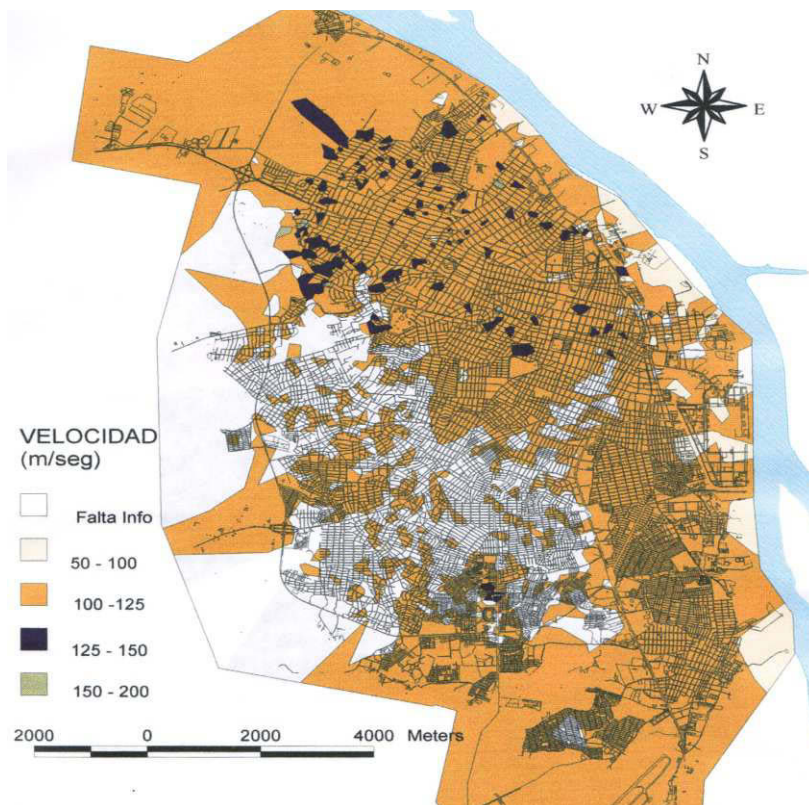
440
marécage plaine à 8 1/2 h // flot ocre jaune opaque
a / le courant
b / des flaques ovales
c / des flaques allongées
d / des flaques très grandes
véritable expression d'un réseau automobile dans une ville

F. 5

F. 3, F. 4, F. 5 Dibujos de Le Corbusier sobrevolando Barranquilla, 8 marzo 1950.
Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango. Le Corbusier: Sketchbooks. London. The Architectural History Foundation. The MIT Press, 1981.



Mapa 6. Clima y días de lluvia en Barranquilla.
 Fuente: Atlas Climático. Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios ambientales, IDEAM, 2008.



Mapa 7 Zonificación geotécnica de Barranquilla. Resistencia de suelos a 2 m.
 Fuente: Ing. Víctor Chi, Uniatlántico, 2000.

1.2 La génesis de la ciudad

1.2.1 "Kamach": Encuentro de canoas

La ciudad de los muertos es anterior a la ciudad de los vivos [...] la ciudad de los muertos es precursora, y casi el núcleo de toda ciudad viva. La vida urbana cubre el espacio histórico que se extiende entre el más rudimentario cementerio del hombre de la aurora y el cementerio final, la Necrópolis, en que una civilización tras otra ha encontrado su fin. (Mumford, 1970, p. 13)

En 1871, A menos de 800 m al noroeste de donde se alza hoy el edificio de la Caja Agraria (1965), fue descubierto por el Ing. Antonio Luis Armenta un cementerio indígena, mientras construía los rieles del ferrocarril que uniría la estación Montoya con el muelle de Puerto Colombia. Este hallazgo arqueológico, dado a conocer en 1943 por el español José de Pérez de Barradas, permitiría, en 1987, al historiador José Agustín Blanco corroborar la presencia de grupos humanos precolombinos sedentarios en los caños que unen el río Magdalena con la zona del mercado de Barranquilla; pertenecientes a la tribu de los Malibú, teniendo en cuenta la referencia de los restos de alfarería encontrados (Angulo, 1992).

De este asentamiento indígena, llamado por los aborígenes “Kamach” —que en lengua Arawac significa varadero de canoas—, se tuvo referencia documental por primera vez en 1533, cuando el cronista mayor de Indias Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdez narra la expedición que Pedro de Heredia efectuó, de marzo a abril de 1533, por el río Magdalena.

De allí se partió el gobernador el mismo día e llegó a dormir a la costa del río Grande, no alló pueblo sino un varadero de canoas y estaban allí unos indios mercaderes de la Gobernación de Santa Marta que tenían dos canoas llenas de camarones secos que traían por mercadería, e iban a aquel río Grande a tractar con aquella mercadería e con sal e otras cosas. (Blanco, 20011, p. 72)

Luego, en marzo de 1549, el sitio sería encomendado por el oidor de la real audiencia de Santo Domingo al capitán de caballería Domingo de Santa Cruz. Encomienda que muy pronto desaparecería, en 1559, cuando los indígenas fueron trasladados a la encomienda de Malambo, a cargo de Pedro de Barros. Para ese entonces, según la viuda de Santa Cruz, “Kamach” o Camacho (en castellano) eran: “[...] quince indios de trabajo con su cacique, los

cuales tenían su pueblo cerca a la mar y a las bocas el río grande de la Magdalena” (Blanco, 2011, p. 77).

Teniendo en cuenta la posición en el contexto geográfico más general del Caribe colombiano —ubicado a orillas en un borde de caños y ciénagas del delta del río Magdalena—, ese varadero de canoas gozaba de una favorable situación de encrucijada, de cruce de caminos con acceso hacia o desde otros lugares:

Camacho constituyó desde la época precolombina una zona de encrucijada de contacto o espacio donde confluían las culturas aborígenes Tayrona, Chimila, Mocaná e incluso Zenú. (Arrieta & Hernández, 2007, p. 94)

Localización de privilegio que heredarían los españoles al propiciar procesos de poblamiento en Camacho, con el mismo criterio de posicionamiento estratégico con que forjaron los poblados de Tierradentro, a partir de los ejes de circulación de ese entonces:

[...] el río Magdalena, el caño Piedras o Palogrande, y los caminos que conectaban a Cartagena con el río Magdalena [...] Fueron los ríos, las costas, los caños, los canales, los arroyos y los caminos, los verdaderos ejes alrededor de los cuales se nuclearon los sitios de libres durante la época colonial. Es más, la mayoría de los centros poblados que aparecieron para aquel período histórico se levantaron sobre cimientos de pueblos indígenas destruidos, extintos o trasladados, o, en su defecto, fueron en sus inicios pueblos de indios, palenques o rochelas. (Arrieta & Hernández, 2007, p. 58)

1.2.2 El Sitio de Libres en las barrancas

Las denominadas barrancas, en el área de Camacho, eran unas configuraciones de tierra con cierta elevación de la superficie, tipo “mesetoide con borde en pendiente” (Arrieta, 2007, p. 87) a orillas de las ciénagas o los caños, generados por depósitos aluviales que se acumulaban en ciertos puntos al borde de las ciénagas o caños, dependiendo del arrastre de sedimentos provocado por los arroyos. Estos generaban unas pequeñas mesetas o barrancos que se solían utilizar como muelles naturales, de modo que tanto los antiguos moradores indígenas como los nuevos colonos criollos y españoles privilegiaban estos accidentes geográficos, para ubicarse cerca de ellos con el fin de facilitarse el intercambio comercial y la movilidad por el río.

Colindando con el límite de una de esas barrancas, entre 1627 y 1637, el cabildo de Cartagena adjudicó al señor Nicolás de Barros seis caballerías de terrenos (una caballería = 413 hectáreas) y se establece la hacienda de “San Nicolás”, a orillas de un caño anexo al río Magdalena, posiblemente la Tablaza, que se habría de convertir, junto con los asentamientos de los parceleros criollos, mestizos y españoles que habían ocupado los antiguos territorios de Kamach, en uno de los núcleos germinales de Barranquilla. Según A. Vega Lugo, en ella se desarrollarían cultivos de maíz y yuca, extracción de madera, ganado, y particularmente, gracias a su “barranca”, se tornaría en puerto fluvial para actividades de intercambio comercial con “Mompox, Tenerife, Ciénega, Cartagena” (Villalón, 2000, p. 110).

Para hacer viable la explotación y el sostenimiento de la hacienda de “San Nicolás de Tolentino”, don Nicolás de Barros permitió que sus concertados libres (corraleros, agricultores y vaqueros) establecieran sus viviendas dentro y alrededor de los terrenos de la hacienda, de modo que apoyaran las faenas de campo y mantuvieran sus familias. También se asentaron familiares y compadres del hacendado; incluso algunos indígenas de Malambo y Galapa llegaron al lugar. Comienzan entonces a arribar vecinos libres que reciben tierras realengas de la Corona española.

La hacienda y el sitio de libres coexistieron durante algún tiempo sin confundirse, pero con el incremento demográfico y el intercambio económico del poblado, al crearse el hato ganadero, se establecieron relaciones laborales, comerciales y sociales.

Entre 1658 y 1661, este poblado de hacienda y parceleros comienza a denominarse en la provincia de Cartagena como “sitio”, y “sitio de libres”, pues era una denominación necesaria para diferenciarla de las ciudades fundacionales españolas, los pueblos de indios y los palenques. En 1772, el obispo de Cartagena, Diego de Peredo, escribía:

Sitio se da en esta provincia a todo lugar que tenga alguna población corta que no sea ciudad, villa, o pueblo (que es significativo de lo que son los indios), el vecindario de los sitios es mixto y común de españoles, mestizos (que son los hijos de españoles con indias) negros mulatos (que nominan así a los hijos de blancos y negras), zambos (a los hijos de mulatos y negras) y otros tales mixtiones que tienen sus determinadas

denominaciones; y estos generalmente se nombran libres por distinguirse de los indios tributarios. (Blanco, 1972, p. 137)

Para el historiador Alexander Vega Lugo, los sitios de libres se caracterizaban por: “la libertad de decisión de que gozan sus habitantes; no hay matrimonios legales; no hay herencias —con la excepción de la que dejó don Nicolás—; no existen jerarquías; no hay autoridades eclesiásticas o políticas” (Villalón, 2000, p. 111).

El poblamiento de estos sitios se fue incrementado, en la medida en que se fueron dando los procesos de mestizaje, ya que los mestizos, al ser considerados como bastardos, eran discriminados tanto por la cultura colonial como por las leyes del virreinato; de modo que a “los mestizos de diferentes colores no les quedó otra alternativa que establecerse en lugares apartados y ubicarse en las rochelas, o bien en sitios de libres” (Arrieta & Hernández, 2007, p. 139).

Pero su condición de hombres libres les franqueó la posibilidad de gozar de libertad para recibir trabajo remunerado, producir artesanías, adquirir propiedades, y además tributar directamente al Estado español, reconociéndolos, así como ciudadanos del virreinato. No obstante, el escaso control de las autoridades civiles y eclesiásticas españolas a sus actividades y movimiento “hizo de estos pobladores neogranadinos personas altivas e indómitas, cuyas formas de poblamiento y comportamiento social estuvieron lejos de ajustarse al ordenamientos espacial y social propuesto por la Corona” (Arrieta & Hernández, 2007, p. 140). Debido a esa naturaleza liberal, anota Porfirio Ospino, siguió arribando al sitio de libres de Barrancas de San Nicolás una significativa población de mestizos, excluidos de la rígida sociedad estamentaria española. Según el censo de 1777, Barranquilla contaba con 2.633 habitantes, todos predominantemente mestizos (Sánchez, 2003, p. 7).

De este modo, el primer poblamiento del “Sitio de libres de Camacho” lo constituyeron esos mestizos, quienes configuraron estancias agrícolas y ganaderas alrededor de las áreas circundantes a los caños y las ciénagas, de una manera dispersa. Por esto el historiador

Armando Arrieta considera que esta primera génesis de asentamiento obedeció a un modelo de ordenamiento espacial disperso:

No hubo intervención oficial; aquello fue la obra lenta de la iniciativa individual, cada uno de los primeros pobladores puso la casa donde le pareció conveniente, sin ocuparse del rumbo ni del tamaño, ni de la uniformidad de las manzanas. (Arrieta & Hernández, 2007, p. 45)

Pero en la medida en que arribaban más libertos y criollos, y el Cabildo de Cartagena les adjudicaba nuevas tierras (u ocupaban el terreno y luego pedían adjudicación), los nuevos habitantes empezaron a construir sus viviendas a lo largo de la ribera de los caños, en especial ahí donde se establecían las barrancas que servían de atracadero de canoas y les facilitaba la movilidad por el río. Esta forma de asentarse —longitudinal sobre los caños y concentrado en las barrancas— generó una tendencia de ocupación del espacio “longitudinal discontinua”, en contraposición al tipo damero de las ciudades coloniales fundadas de acuerdo a la Real Ordenanza de Felipe II de 1573 (Arrieta & Hernández, 2007, p. 45).

Según Armando Arrieta, esta primigenia estructura urbana tuvo una formación espacial de “tipo longitudinal de núcleos múltiples”, pues las primeras viviendas y el comercio se empezaron a aglomerar, de manera espontánea, alrededor de cinco “barrancas” o atracaderos de canoas a lo largo del cano de la Ahuyama¹, que comunicaba con el río Magdalena (Arrieta & Hernández, 2007, p. 45).

Teniendo como base ese trazado urbano, el sitio de libres de Camacho y/o de San Nicolás de Tolentino —informal, ilegal, contrabandista, espontáneo, comercial desde tiempos prehispánicos— es involucrado al mundo formal del virreinato, en 1747, cuando fue convertido en parroquia por las autoridades españolas. Apareció, entonces, la majestad de la ley de la Corona española para gobernar la vida de sus habitantes.

Fue solo después de dos siglos de haber surgido como asentamiento, como lugar, cuando apareció ese marco legal exógeno —de conducta, valores, lenguaje, principios filosóficos—

¹ No sobre ningún centro cuadrulado abstracto como lo eran las ciudades fundaciones españolas.

con los que se pretendía ahora reglar, encuadrar, una pequeña población que se consolidó en su gran mayoría con los excluidos del orden imperial establecido. Sin embargo, esta sociedad alternativa nacida a orillas de los caños, de alguna manera, en cuanto a formas de relaciones sociales más libres e igualitarias, se anticiparía al mundo que estaba por venir en el s. XIX, construido a partir de los derechos humanos, la soberanía popular y los principios políticos de la Revolución francesa de 1789.

En la Colonia, la Iglesia católica no se podía quedar atrás. Se tienen testimonios que desde 1744 Lorenzo Téllez, un alcalde pedáneo, solicitaba recursos al virrey para terminar la iglesia de San Nicolás, iniciada en 1734. Ya para 1772, el obispo de Cartagena, Diego de Peredo, informaba en su noticia historial: “Barranquilla, sitio de libres en la orilla de una ciénaga o caño del río de la Magdalena. Tiene iglesia parroquial de piedra, madera y teja muy capaz y decente, administra 339 familias y 1.404 almas de confesión y 30 esclavos” (Blanco, 1972, p. 139), localizada en un montículo antes de llegar a la calle Ancha.

Se estaba materializando, así, en una edificación emblemática, el primer símbolo visible de la cristiandad. Un frente de playa en que la doctrina católica ejercería su influencia e intentaría, a su manera, “enderezar” el mundo prosaico, pagano y libertario de los primeros barranquilleros.

El concepto de una ciudad no puede desprenderse de su geografía y su territorio; de modo que Barranquilla, como la etimología de su nombre lo indica, se halla ubicada en un barranco a orillas del río Magdalena y muy cerca del mar. En esas coordenadas, 10° latitud norte, habría de surgir una sociedad que desde tiempos prehispánicos configuraba los cimientos del comercio, puesto que era un lugar de cruce de caminos de trueques para los grupos indígenas de la región Caribe. Durante la Colonia, cuando predominó otra lógica de dominio territorial, fue apartada de las rutas comerciales del virreinato, y pasó a ser un sitio de libres, de contrabandistas y excluidos del régimen español que, lejos del *ethos* católico hispánico, acuñaron conductas y valores de libertad y tolerancia, que la prepararon culturalmente para el arribo de la modernidad, a partir del advenimiento de la República y la posterior consolidación del mundo moderno.

1.3 Extranjero en el delta del río Magdalena.

*“Del caribe aflora
Bella encantadora
Con mar y río
Una gran sociedad”
Joe Arroyo, 1991*

Para entender a Barranquilla como sociedad urbana, es necesario explorar la forma como se fue poblando, a partir de 1813, cuando la ciudad, con 3.215 habitantes (Ospino, en Sánchez Bonett, 2003), fue elevada a la categoría de Villa por Manuel Rodríguez Torices, presidente del estado de Cartagena de Indias, en los inicios de la República.

Afirma el historiador Fabio Zambrano (Abello et al., 2000, p. 51) que, con el logro de la independencia, en Colombia “el sistema colonial de primacías urbanas, según una jerarquización formal, fue abolido y con él desapareció el principio según el cual la función principal de una ciudad no era económica sino política; en adelante la primacía urbana estaría determinada por las fuerzas económicas”. Se expide, entonces, la ley 25, de junio de 1824, con la cual se anuló el sistema jerárquico de privilegios de la Corona española, se dispuso la división territorial de Colombia en departamentos, provincias y cantones, y se promovió a muchas poblaciones al rango de municipios.

Barranquilla muy pronto comenzaría a experimentar los cambios de estas políticas territoriales; y, dada su condición de puerto y su carácter comercial, iniciaría un acelerado crecimiento demográfico que continuaría durante todo el s. XIX y el XX. Anota la escritora Lola Salcedo que, ya en 1835, un viajero inglés describía la ciudad como “un poblado limpio de casas blancas y con calles más aseadas que las de Santa Marta” (Abello et al., 2000, p. 116) En particular, Barranquilla fue favorecida con las medidas económicas que había tomado el reciente Gobierno colombiano para estimular el libre cambio, lo que fortaleció su vocación comercial como sitio de intercambio y, como consecuencia, propició la llegada de comerciantes de Santa Marta y Cartagena, y particularmente de extranjeros, destacándose en

primer lugar los británicos, cuya presencia, según Lola Salcedo, era atribuible “al dominio que habían adquirido los ingleses sobre las recién emancipadas colonias hispanoamericanas, como a su participación en la guerra de independencia” (Abello et al., 2000, p. 116).

Como antecedente, se puede destacar también el hecho de que los judíos sefarditas de las Antillas, especialmente Curazao, habían apoyado económicamente la gesta libertadora de Simón Bolívar, por lo que el gobierno de la nueva república, en 1819, les entregó “a los miembros de la nación hebrea” el derecho de radicarse en el país, así como la garantía de su libertad religiosa y los mismos derechos políticos del resto de los ciudadanos; derechos limitados, pues solo se les permitió residir en la costa del Caribe, lo que a la postre significó que en Barranquilla, el puerto colombiano más dinámico del momento, se asentaran muchos de estos judíos, organizando en 1867 un comité local de la *Alliance Israélite Universelle* (Bibliowicz, 2013). Se establecieron en el barrio San Roque², en una de cuyas calles residirían “prominentes miembros de la comunidad sefardí, por lo cual se le conoció como el Callejón de los Judíos” (Sourdís, 2009), con lo que la diversidad y nuevas visiones del mundo enriquecerían el acervo cultural de la ciudad.

A nivel nacional, con el objeto de incentivar la inversión, y la llegada de capitales y personal con conocimientos modernos, el Gobierno colombiano implementó, durante gran parte del s. XIX, una política de poblamiento e inmigración que, sin embargo, resultó un tanto ambigua. Anota Eduardo Posada Carbó que, a pesar de que, en 1884, 1894, 1920, 1926 y 1928 el Estado colombiano legisló para fomentar la inmigración, estas leyes no estuvieron acompañadas de apoyos reales en políticas públicas financiadas. Además, existieron actitudes abiertamente discriminatorias por parte de políticos y personajes influyentes, que se oponían a la construcción de albergues para inmigrantes con lemas como “Colombia para los colombianos”, que, en últimas, desestimularon procesos de inmigración masiva como los que se dieron en Brasil, Venezuela, Argentina, Chile y Perú, entre 1824 y 1924 (Posada, 1998).

² En el barrio San Roque, según el censo de 1866, vivían 132 extranjeros.

No obstante, dentro de este panorama estrecho, en la región del Caribe colombiano y en Barranquilla, hubo en particular una actitud más abierta hacia el extranjero; ya que, de alguna manera, estaba preparada culturalmente por haber sido durante la Colonia un sitio de libres. En esos años, se estuvo gestando el germen de una ciudad “abierta” que recibiría varias inmigraciones de extranjeros, a raíz de su éxito comercial e industrial, al punto que fue la ciudad con mayor tasa de crecimiento demográfico de Colombia, entre 1918 y 1938³.

[Barranquilla en 1930] *acaparaba el tráfico internacional de Colombia y tanto su crecimiento irregular como el aire de improvisación que tenía su arquitectura se moderaron por la acción de una nueva burguesía de origen cosmopolita y advenedizo que promovió su desarrollo.* (Romero, 1999, p. 302)

Estos inmigrantes que se asentaron en el delta del Magdalena dejaron sus huellas en el traslado de sus tradiciones, sus gustos, sus estéticas y su visión del mundo; transfirieron las motivaciones, los imaginarios, los anhelos y las ideas de progreso que se agitaban en Occidente para prefigurar otras formas de habitar el mundo; las que, a pesar de las limitadas posibilidades tecnológicas de la Barranquilla de la época, lograron materializar en la construcción del territorio, en los modelos de vivienda, en los tipos de colegios, iglesias, instituciones, y partes de ciudad, como se verá más adelante.

Según Eduardo Posada Carbó, en 1872 el colombiano Miguel Samper había quedado impresionado por el número de extranjeros que vivían en Barranquilla. Con frecuencia se escuchaban conversaciones en inglés en las oficinas, en el ferrocarril y en los vapores, y la actividad comercial de Barranquilla contrastaba con la “quietud de las ciudades de la altiplanicie” (Romero, 1999, p. 220). Para Phanor J. Eder (1913), la influencia de la comunidad empresarial, conformada en gran parte por extranjeros, había mantenido “esta ciudad, desde hace treinta o cuarenta años, a la vanguardia del progreso en Colombia” (Eder, P.J, en Posada, 1998, p. 328). En algunos almacenes ubicados en el centro, como Baena Hermanos, anunciaban en sus puertas: “*English spoken, on parle français, si parla italiano*”,

³ Barranquilla pasó de 64.543 a 152.348 habitantes, creciendo a una tasa anual del 6,8% y registrando un incremento total de población en ese período del 134%, por encima de Bogotá con 131%, la más alta del país (*Anuarios Estadísticos*, Contraloría General de la República, 1940).

y se dio el caso, en 1872, de un periódico editado en inglés, “*The Shipping List*”, dedicado a temas comerciales (Posada, 1998, p. 317).

Por su parte, inmigrantes judíos, como Abraham Zacarías López-Penha —novelista, librero y farmacéuta—, reconocían haber encontrado en el Caribe colombiano una atmósfera intelectual más abierta que en el interior andino (Bacca, 1994)

Resulta, por ello, insuficiente explicar el hecho urbano de la transformación de Barranquilla —de un insignificante sitio de libres de la Colonia a la ciudad más dinámica y poblada del Caribe colombiano en el s. XX, con más de un millón y medio de habitantes en la actualidad—, solo desde las determinantes geográficas y las ventajas comparativas de su localización septentrional, que representaban para el proyecto de Estado nación colombiano.

Barranquilla necesitó desecar manglares, construir ferrocarril, penetrar el mar con un largo muelle de 1.2 km y construir unos costosos e inestables tajamares en la desembocadura del río Magdalena: transformar el medioambiente en geografía para facilitar la vinculación comercial con el mundo. Algo singular debía tener la sociedad que habitaba ese territorio para haberle dado la vuelta a la naturaleza, con el fin de salirse con las suyas.

Un autor francés sostiene que, en el afán de modernizar al país, en la primera mitad del s. XX, la inversión pública fue particularmente inequitativa para el desarrollo regional:

El persistente interés por unas obras portuarias de magnitud, es igual al absoluto desinterés por el conjunto urbano. Se hacen puertos y muelles en forma planificada, contrastando eso con las ciudades creciendo al lado, en forma marginal, espontánea y anárquica. (Aprile, 1992, p. 170)

Pero, para el caso, habría que matizar tal aseveración. Pues Barranquilla, en gran parte por su cuenta y riesgo y con el apoyo de sus dirigentes empresarios extranjeros, procuró desarrollar un entorno de ciudad moderna en sus tres dimensiones de *civitas*, *urbe* y *polis*. Por ello, la naturaleza de la sociedad y su tejido social jugaron un papel importante en el despegue como ciudad.

La minoría encargada de esa tarea muestra la existencia de un hombre cívico, promotor de la formación de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX. Este hombre cívico se asemeja en carácter al hombre público como expresión del individuo en el ámbito de la ciudad, casi siempre a partir de un visitante, extraño dentro de la sociedad urbana, que rápidamente se inserta en ella y, de lograrlo, conforma la minoría dirigente. (Caballero, 2000, p. 107)

Es necesario tomar en consideración las circunstancias particulares que dieron lugar a la génesis de Barranquilla como asentamiento humano. No hay que olvidar que comenzó a ser reconocida y diferenciada como un sitio de libres a medida que transcurría la Colonia. Los que arribaban allí, se sentían iguales; a diferencia del estamentario y excluyente régimen de la monarquía española.

De igual forma y de su suma importancia, para su proceso de modernización fue el reconocimiento formal, institucional de Sabanilla, por el Congreso de la República, como puerto exportador, en 1842, y ratificado como importador en 1849 – a pesar de la oposición de los dirigentes de Santa Marta y Cartagena.⁴ A partir de esos años, la economía de Barranquilla se dinamizó, asumió el liderazgo del comercio internacional y muy pronto, en 1857, es elevada a la categoría de ciudad, lo que le significó un aumento de la inmigración de la región, la llegada de más extranjeros y con ellos el espíritu de la modernidad.

Se tornó en un polo de atracción para los comerciantes del mundo. Barranquilla supo aprovechar la apertura comercial que la incipiente república promovía para su desarrollo:

Si Barranquilla tuvo acta de nacimiento la tuvo al tiempo de la República de Colombia. Barranquilla es en consecuencia, una población con historia básicamente republicana. Porque fue bajo los auspicios de la República que recibió sus más fuertes impulsos. No solo institucionales, sino económicos y demográficos y también en los transportes. (Caballero, 2000, p. 107)

⁴ “la ocupación militar de Cartagena entre 1815 y 1820 indujo al gobierno a autorizar el uso de Sabanilla como puerto de exportación, aunque no tuviera buenas vías de comunicación con Barranquilla. Sin embargo, en 1821 los influyentes cartageneros José María del Castillo y Rada y Francisco Martín lograron la aprobación de un decreto que cerró el puerto al comercio exterior, y luego, en 1838, comerciantes de Santa Marta hicieron un hábil cabildeo en el Congreso para cerrar el puerto de Sabanilla a la exportación hasta 1842. Estas medidas iniciaron una larga pugna con los dos puertos tradicionales para convertirse en la puerta de entrada del comercio internacional. Ante las presiones políticas de Cartagena y Santa Marta, solo en 1849 se vino a autorizar el comercio de importación y, con este se inició el despegue definitivo de la ciudad.” (Correa, 2012, p. 242)

Es así como, a partir de la década de 1850, la bonanza tabacalera que tuvo Colombia impulsó la llegada de casas comerciales y agencias de navegación alemanas a Barranquilla, particularmente del puerto de Bremen (Méisel & Viloría, 1999). Según el vicecónsul británico, los alemanes en la práctica manejaban ampliamente el comercio de Barranquilla, a finales del s. XIX, “ya que no solo extienden sus operaciones a las poblaciones de la zona, sino que son a la vez agentes para las casas comerciales del interior” (Posada, 1998, p. 318). En la década de 1860, dos firmas de alemanes, Danouille & Wells y Julio Hoenigsberg, ocupaban los primeros lugares de exportación de tabaco y quina (Méisel & Viloría, 1999).

Varios alemanes contribuyeron al proceso de la modernización portuaria de Barranquilla y de su navegación fluvial. Juan B. Elbers recibió una concesión de privilegios exclusivos de los primeros gobernantes de la república, en 1823, para impulsar la navegación de vapores por el río Magdalena, iniciando la construcción de los primeros astilleros, con los que logra atraer capitanes, empresas navieras y personal técnico alemán (Molina, 1997), a saber: Adolfo Weckwecker introdujo por el río Magdalena el buque fluvial “Alemania”, en 1858; la Compañía de Vapores y Correos Hamburguesa-Americana, en 1873, cuyos agentes en la ciudad eran Aepli-Eberbach; la Compañía de Paquetes de Vapor La Mala Real, representada por M. Constantine y August Strunz, quien a la vez era el cónsul de Alemania; y la firma alemana Hoenigsberg-Wessells, que construiría el ferrocarril, distante 25 km del puerto de Sabanilla (Méisel & Viloría, 1999).

Ya en 1892, cuando se había consolidado como el principal puerto de Colombia, Barranquilla tenía representación consular de dieciséis países (Posada, 1998). En su mayoría, los comerciantes eran extranjeros influenciados por los principios morales, predominantes en Europa en el s. XIX, de la ética utilitarista del inglés Jeremías Bentham, y en la cual el mercantilismo británico se apoyaba ideológicamente para desplazar a España (y su mentalidad escolástica) como imperio y como centro de gravedad de la nueva economía mundial (Herrera, 2009). Esta ética laica, además, les resultaba favorable a los habitantes de ese sitio de libres en tránsito a ciudad, pues las únicas formas de ascenso social eran: el trabajo, la industria, el comercio, la utilización de las innovaciones tecnológicas, y la

acumulación de capital; valores que estaban a la orden del día en la nueva república. Por eso, comenzaron a tener acogida las corrientes filosóficas del racionalismo y el utilitarismo contenidas en el benthamismo.

La modernidad arribó a Barranquilla especialmente a través de sus inmigrantes, en proceso abigarrado, acelerado e intempestivo. No parece haber sido una elección y definitivamente no fue el resultado de un proceso interno y propio; se trató de una obligación que las circunstancias de tiempo y lugar le impusieron a las gentes reunidas y copartícipes, impensadamente, de una empresa colectiva urbana. (Caballero, 2000, p. 101)

Ese imperativo pedagógico de sustituir al “caballero cristiano por el hombre económico” (Devis, 1962, p. 3), que los dirigentes colombianos ilustrados del s. XIX querían imponer al sistema educativo con el fin de modernizar la sociedad, encontró un campo fértil en la Barranquilla de esa época; por el ejemplo mismo de los extranjeros, su influencia en la educación y la práctica cotidiana del comercio:

La escasa vocación económica heredada de los andaluces, castellanos, los elementos más activos de la conquista y colonización hispánica, fue superada desde mediados del siglo pasado en Barranquilla con el arribo de irlandeses, holandeses, alemanes, norteamericanos; en fin, de personas que traían su espíritu saturado de revolución industrial. Significa la llegada del hombre económico, portador de una escala de valores distinta a la del caballero español. Los nórdicos impregnan a Barranquilla de una mentalidad capitalista, pasión por el trabajo, esfuerzo sostenido, sentido del ahorro y ansias de lucro. (p. 3)

Prueba de ello se observa en la tabla 2, donde se registra la participación de los extranjeros en las actividades comerciales e industriales de la ciudad, en 1888.

En 1873, se conformó el Banco de Barranquilla, fundado por el francés Víctor Dugand como una sociedad anónima, resultado de una integración de capitales de comerciantes colombianos, alemanes, franceses, venezolanos y 17 accionistas judíos, que tenían el 31% de las acciones, entre otros (Benmergui, 2014). El primer gerente del banco fue el austriaco August Strunz, y los miembros de la junta directiva provenían de distintas nacionalidades. (Méisel & Posada, 1998).

A pesar de que, en 1875, solo representaban el 1,9% de la población, los extranjeros jugaron un papel importante en la dinámica económica de la ciudad, pues en 1878, cuando de las 211 compañías y personas que debían pagar impuestos provinciales, 72 de ellas, conformadas por extranjeros, contribuyeron con el 50% de los recaudos tributarios. En 1928, alcanzaron a conformar el 4,5% de la Población Económicamente Activa, muchos de ellos profesionales (21%) o empleados (12%) (Posada, 1998). Y en 1931, habiéndose registrado inmigrantes de 42 nacionalidades en la alcaldía, la mitad figuraba como comerciantes.

Era de esperarse, entonces, que ese puñado de extranjeros movieran la economía del puerto y la región, asumiendo inversiones de riesgo, aportes de capital y mentalidad emprendedora, para lo cual acudieron a los últimos inventos y recursos de la tecnología, con el fin de transformar el medio geográfico y abrirlo al Mundo Occidental.

1.3.1 La otra inmigración.

Si bien la modernización tecnológica e industrial de Barranquilla vino de la mano de estos extranjeros europeos y norteamericanos, y las habilidades para el comercio, de árabes y judíos, la cultura de la ciudad y sus ciudadanos —en cuanto gustos, música, costumbres, gastronomía, danzas, fonética, lenguaje, vestimentas, vivienda, formas de relación social— habría de moldearse, también, con el aporte étnico y cultural de otras migraciones, que no ha sido suficientemente valorado.

En primer lugar, es necesario destacar la contribución de **la comunidad negra**, descendientes de los esclavos africanos llegados, 500 años atrás, a Cartagena de Indias. Ellos, una vez alcanzada la República, emigraron a Barranquilla —en su gran mayoría provenientes de San Basilio de Palenque⁵—, para unirse a la dinámica comercial del puerto a través de su fuerza de trabajo. En efecto, según el viajero inglés John Stewart, ya en 1836 vivían en Barranquilla bogas negros, que “eran los que armaban los viajes a Mompox, y desde allí al interior de la

⁵ También llegaron otros de San Andrés Islas, de Jamaica, y los “yumecas” traídos por la United Fruit Company para trabajar en el tren y las plantaciones bananeras en el departamento del Magdalena (Minski & Stevenson, 2011, p. 40).

República, vía el río”⁶ (Minski & Stevenson, 2001, p. 40). Muchos de ellos, posteriormente, fueron contratados como obreros en la construcción de la línea del ferrocarril de Bolívar a Sabanilla y Puerto Colombia, o trabajarían con la Barranquilla Railways Company en las labores de cargue y descargue de mercancías, pues, en la percepción tradicional colonial, se les tenía como trabajadores fuertes, capaces de soportar las duras faenas bajo el inclemente sol tropical de Barranquilla.

En general, ocuparon los trabajos más bajos de la escala social: albañiles, coteros, obreros, vendedores del mercado, servicio doméstico, choferes, barrenderos o maquinistas (Minski & Stevenson, 2011), toda vez que los prejuicios raciales y la exclusión social, con este grupo étnico, se mantuvieron en la cosmopolita capital del departamento del Atlántico⁷, a pesar del ambiente libertario de la ciudad.

Estos núcleos de afrodescendientes ubicaron sus viviendas cerca de las navieras fluviales, en terrenos cenagosos a orillas del río Magdalena, el canal de la Piña y la ciénaga de Mallorquín, a comienzos del s. XX; y poblarían los predios del llamado barrio Abajo, muy próximo a la intendencia fluvial. Una posición privilegiada que les permitía una integración al mercado laboral y, de alguna forma, gozar del derecho a la ciudad:

El principal factor fue la ubicación del barrio con respecto a los centros neurálgicos de la ciudad, en su orden: el nodo de transporte —navegación fluvial, navegación marítima, vía tren a Puerto Colombia y terminal del tranvía—, el mercado público con su demanda de vendedores callejeros y coteros, el centro comercial histórico de Barranquilla y la zona industrial cercana a la actual vía 40. (Minski & Stevenson, 2011, p. 57)

En segundo lugar, hay que resaltar el aporte que **los chinos** harían al desarrollo, la alimentación, la cultura y el crecimiento urbano. Igual que los grupos de afros, fueron traídos por las compañías que construían los ferrocarriles en Colombia; no tanto por su fortaleza,

⁷ En la segunda parte de esta investigación, se verá cómo la exclusión social de este grupo étnico se acentuaría con la expansión urbana de la ciudad en la segunda mitad del s. XX.

sino como mano de obra barata, dóciles y comprometidos con el trabajo. En efecto, cuando Panamá hacía parte de Colombia, entre 1852 y 1890, alrededor de 25.000 trabajadores chinos (culis que trabajaban por contrato) fueron traídos al país para la construcción del ferrocarril y, posteriormente, del canal de Panamá, provenientes de las provincias surorientales de China, especialmente de Guangdong y Fujian. Huían de una situación de pobreza extrema y hambrunas causadas por las crisis internas políticas de la China, entre 1839 y 1864 (Fleischer, 2012, p. 2).

Con contratos de trabajo humillantes, en que eran sobreexplotados y sin posibilidad de traer consigo a sus familias, estos individuos “pag sao” (manos limpias) aportaban su mano de obra para la construcción, la agricultura, la cocina y las lavanderías.

A Barranquilla llegaron unos cuantos, en una primera migración, a trabajar —también como los afros—, en la construcción de la línea del ferrocarril de Bolívar a Sabanilla y Puerto Colombia; se residenciarían asimismo en el barrio Abajo, compartiendo sus pasajes y estancias:

La vivienda de Pedro (barranquillero nacido en San Basilo) es lo único que sobrevive del pasaje de los chinos. El pasaje es una institución propia del barrio Abajo que consiste en un largo corredor o patio común que tiene a sus lados alineadas una serie de pequeñas habitaciones que funcionan, cada una, como vivienda familiar. Una especie de comunidad forzada en que se comparte la comida, el baño, la ropa y hasta la crianza de los hijos. (Minski & Stevenson, 2011, p. 57)

Cuando Panamá se independizó, en 1903, “se convirtió en un país con prejuicio racial contra los chinos, hindúes y norafricanos, que eran víctimas de sinnúmero de hostigamiento por parte del Estado” (Marriaga, 2012, p. 25), de modo que sitios de libres, como Barranquilla, les resultaban una alternativa válida para progresar.

A partir de la década del veinte del s. XX, comenzaron a participar del comercio, abriendo tiendas de abarrotes en el mercado, lavanderías y tomando en arriendo tierras periurbanas⁸ para transformarlas en hortalizas, que proveían de verduras y vegetales a la ciudad; un poco a la manera como Ebenezer Howard hubiese pensado para la “Ciudad Jardín”.

Son muy recordadas, en particular, las granjas contiguas a un sector del barrio Montes, por lo que se llamó a este como “el barrio chino”, que posteriormente la gente asociaría con los burdeles que se habían localizado en algunas calles de dicho barrio. Cuenta Adlai Stevenson que, en 1930, el señor Jacobo Wun solicitaba en la prensa, en nombre de sus compatriotas, que: “Por favor no utilicen el denominativo chino para ese barrio pues allí no vive ningún oriental” (Minski & Stevenson, 2011, p. 14).

1.3.2. Los primeros extranjeros y la difusión del pasamiento fundante de la modernidad

Con el aporte étnico, comercial e industrial de los inmigrantes, también vendrían las ideas, el arte y la filosofía de los modernos. El historiador Jairo Solano afirma que una de las influencias más benéficas de los alemanes, para la cultura cosmopolita de la ciudad, fue la temprana introducción de la filosofía moderna, con la publicación de textos de pensadores alemanes. Ya en 1914, la prensa local publicaba una selección de textos de los “Discursos a la nación alemana”, de Juan Teófilo Fichte. Julio Enrique Blanco, filósofo barranquillero, casado con alemana, y quien sería el fundador de la Universidad del Atlántico, divulgó también a los autores del idealismo alemán, tradujo a Immanuel Kant, escribía artículos en la revista *Voces* (1917 a 1920), y publicó en 1918 un ensayo titulado “Origen y desarrollo de las ideas teleológicas en Kant, I y II” (Solano, 2008 p. 136).

En el campo de las ideas políticas modernas, es importante destacar el aporte de los migrantes italianos que arribaron al Caribe colombiano. En su gran mayoría, procedían de regiones que en la península itálica, a principios del s. XX, eran tradicionalmente socialistas, como Campania, Calabria y Lucanas: “una composición social de los emigrantes, en la cual

⁸ Sectores contiguos al barrio Abajo, el río Magdalena (hoy barrio La Chinita) y Montes.

prevalecen los gremios artesanales, con frecuencia alfabetizados y no raramente orientados en política, como lo demuestra la frecuente presencia de socialistas” (Capelli, 2006, p. 1), que tendían a buscar trabajos ligados a conglomerados urbanos, con una mayor complejidad social y con procesos protoindustriales existentes en ciudades en crecimiento, como Barranquilla.

En la música habría también grandes aportaciones de los italianos en la construcción de la modernidad en Barranquilla. El 11 de agosto de 1926, desembarcó del vapor Macorís en el muelle de Puerto Colombia el músico, nacido en Roma, Pedro Biava, quien conformaría en 1933 la asociación filarmónica de Barranquilla, que promocionaría años más tarde la creación de la Orquesta Filarmónica de la ciudad.

Biava introdujo la ópera, la música de cámara, y dirigió por varios años el conservatorio de música de la Escuela de Bellas Artes; y bajo su concepto de que “el arte debe ejercer una alta función social, pues es el gran educador de los pueblos” despertó la sensibilidad hacia la música clásica en las nuevas generaciones de esa incipiente sociedad urbana barranquillera, quienes luego volcarían sus nuevos conocimientos en aportes a la música tropical (Candela, 2002, p. 1).

Según un artículo de prensa firmado por Celia, en la calle San Blas, o 35, entre las carreras 43 y 44, a mediados de los años cuarenta se concentraba la actividad comercial de los extranjeros en Barranquilla:

El epicentro del comercio era la esquina del Progreso. Allí, en el edificio Barcel, de los italianos Blas Barletta y Antonio Celia V. estaban: la lunchería Americana del griego Andrés Aristidú; la isla de Cuba, de los hebreos Roberto y Pepe Caridi, y la relojería Suiza, del suizo Carlos Wuillemier. El edificio La Napolitana, a un costado del almacén Liberty del italiano Nico Bacci, y el almacén Tropicana, del español Antonio Escribano. La joyería de Caggiano y Matera, la librería Cervantes (Casa Clavería) de españoles, la Heladería Americana, también de Aristidú. El Calzado Roma, el Almacén La Perfección, de los italianos Bartolo y Alberto Mei. La distribuidora de Carros de Rodolfo Eckardt, de origen alemán. En la acera de enfrente: la joyería Cesáreo, del italiano Mario D’Amato, el Calzado Ópera, de Celia, Barletta y De Vivo; la Proveedora, de Alberto Puccini; el Teatro Colombia, de los italianos Di Doménico y Di Ruggiero. El almacén Tía. La Gran Vía, de Pepe

Paternostro; la Panadería La Central, del español José Sagarra, y la joyería La Perla, del italiano Vicente De Vivo Fonti. (El Herald, 2009, p. 5B)

Todas estas comunidades económicas extranjeras reconstruían parte de su mundo en este nuevo territorio americano, apoyadas, sin lugar a dudas, en los postulados modernistas que se gestaban en Europa y Norteamérica. Entonces, su imaginario de ciudad moderna habrá de materializarse —o tendrá su equivalencia— en la construcción del entorno físico moderno de Barranquilla: la ciudad, las calles, la arquitectura, como se verá en el siguiente capítulo.

De modo que, en este clima cultural, se generó una demanda por un territorio y una producción de arquitectura cada vez más adecuada a la época, más actual; que la sociedad del momento pensaba era la más conveniente para materializar el proyecto de “progreso” al que aspiraba, al punto de que, según afirma la semióloga Pamela Flores (2000):

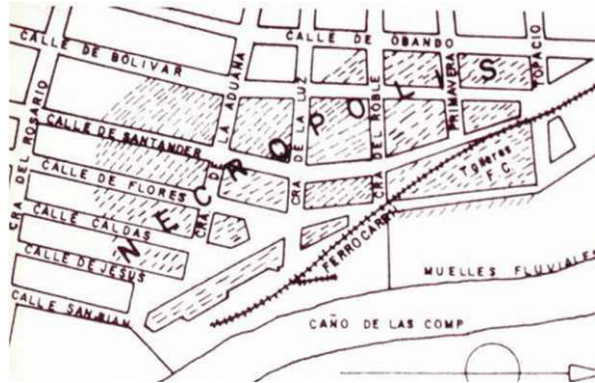
Barranquilla, entronizó desde sus inicios lo nuevo como valor absoluto y, en concordancia con este imaginario, eliminó, por negación, todo lo que constituyera una tradición. La expresión “historia de Barranquilla” es reciente en nuestro medio, pues el imaginario que compartimos hasta hace un par de décadas afirmaba categóricamente que la ciudad no tenía historia.

Gran parte del himno de la ciudad de Barranquilla, aprobado por el Concejo municipal en 1942, expresa también literalmente la apuesta de la ciudad por esos ideales de progreso e industrialización:

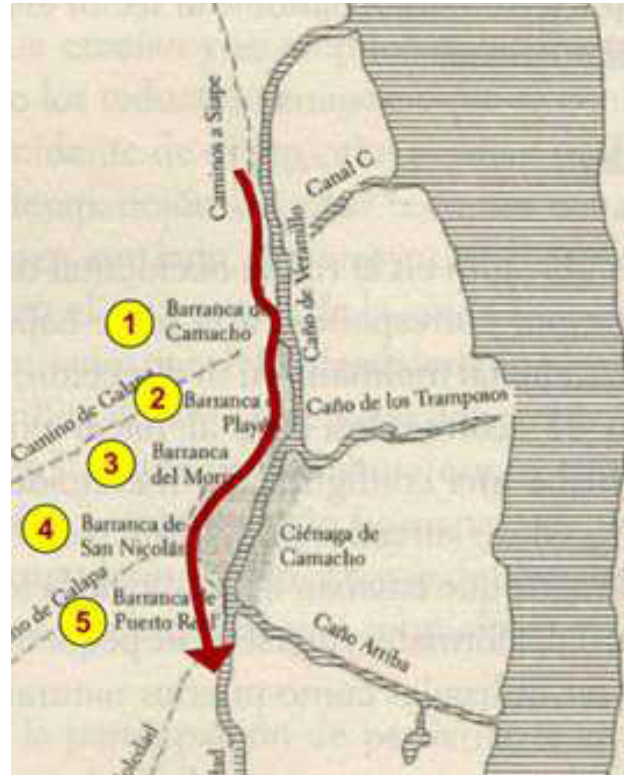
*Ilusión de Caribe blanco-azul,
de Colombia tendida en el umbral,
da su voz y su músculo al progreso,
¡Barranquilla procera e inmortal!*

*Coronada de firme amanecer
te conduce en su espalda el porvenir:
las sirenas de fábrica y taller
son rumor arterial de tu existir...⁹*

⁹ Versos del Himno de Barranquilla. Letra de Amira de la Rosa, 1942.



M. 8 Necrópolis.
Cementerio indígena en el barrio Abajo,
descubierto por el Ing. Antonio Luis Armenta,
en 1871. (Consuegra, 2001)



M. 9 Barrancas a orillas de los Caños. Crecimiento
longitudinal discontinuo de Barranquilla.
(Arrieta, Hernández, 2007).



F. 6 Sector de Laguna de Camacho, 1876.
Fuente: Colección Enrique Yidi.



F. 7



F. 8

F. 7, F.8. Acuarelas de la iglesia de San Nicolás, del pintor inglés Edward Mark, en 1850. Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F. 9 José Daccarett y Zolia Giha e hijas.
Familia de origen palestino.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F. 11 Matrimonio de Teófilo Yidi. Familia palestina.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F. 10 Alemanes con s.
Fuente: Diana Meyer.



F. 12 Familia italiana Celia.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F. 13 Calle en las afueras de la ciudad cerca al Cementerio Universal.
Fuente: Vergara y Baena, 1922.



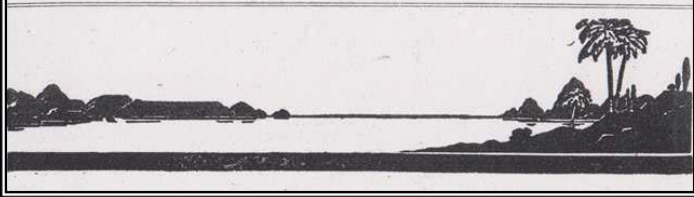
F. 14 Viviendas vernáculas en los barrios de Barranquilla.
Fuente: Arq. GianCarlo Macchi.

BARRANQUILLA IS

- 1.—Colombia's chief sea-port
- 2.—Colombia's first river-port
- 3.—South America's most busy air-port.
- 4.—Colombia's second city (200,000 inhabitants).
- 5.—Colombia's most active industrial center.
- 6.—Colombia's best public-serviced city

The six points outlined above are the most outstanding about Barranquilla. It may be added that Barranquilla boasts of:

- a) modern and comfortable hotels.
- b) being the city of South American nearest to New York.
- c) being the most cosmopolitan center in Colombia.
- d) having a new large modern stadium.
- e) consuming the more gallons of gasoline in Colombia.
- f) having one of the highest standards of sanitation in the American Tropics.
- g) offering the soundest opportunities for investments.



F. 15 Promoción de Barranquilla en la revista *Mejoras* de la Sociedad de Mejoras Públicas. También se hacía en alemán y holandés.
Fuente: *Mejoras* 1937.

Pais de Origen	1875	1928	1951
Holanda	67	-	88
Venezuela	46	385	351
Cuba	36	121	119
Inglaterra	33	153	169
Estados Unidos	31	161	441
Francia	31	109	179
Alemania	26	236	350
Italia	23	748	460
Dinamarca	5	-	-
China	-	192	115
Siria	-	680	560
España	-	791	607
Panamá	-	124	222
Polonia	-	-	173
Otros	5	659	244
	303	4359	4078

Tabla. 1 Extranjeros domiciliados en Barranquilla.
Fuente: Posada, 1998.

No. de establecimientos	Actividad	Nacionalidad de los propietarios
3	Bancos	2 extranjeros, 1 colombiano
2	Limpia y empaque de algodón	Alemanes
8	Casas comisionistas y consignatarias	4 alemanes, 4 colombianos
3	Muelles secos	1 Alemán, 2 estadounidenses.
9	Mayoristas de conservas	3 Alemanes, 2 Holandeses, 4 colombianos
31	Minoristas de conservas	16 extranjeros, 15 colombianos
32	Tiendas	17 extranjeros, 15 colombianos.
5	Agencias de seguros	3 estadounidenses, 1 colombiano, 1
7	Agencias de vapores	4 ingleses, 1 francés, 1 Alemán, 1 español.
4	Talleres metalmecánicos	1 Alemán, 2 ingleses, 1 Colombiano.
3	Aserraderos de vapores	1 Alemán, 2 colombianos.
5	Fábricas de jabón	2 Cubanos, 3 colombianos.
14	Vapores de río	Alemanes y estadounidenses.
2	Cargueros de vapor	Ingleses
4	Panaderías	2 franceses, 2 italianos
2	Boutiques	Franceses
3	Ferreterías	2 holandeses, 1 Alemán
4	Almacenes de muebles	1 Alemán, 1 italiano, 2 colombianos
5	Hoteles	2 franceses, 3 Colombianos
3	Tipografías	1 estadounidense, 2 colombianos.
5	Zapaterías	2 italianos, 3 colombianos
3	Periódicos	1 estadounidense, 2 colombianos.
1	Empresa de teléfonos	1 estadounidense.

Tabla. 2 Comercio, industria y extranjeros en Barranquilla, 1888.
Fuente: *United Status Consulte, Barranquilla, 1888.*



F. 16 Pasaje de los Chinos en el barrio Abajo. Foto del autor.



M. 10. El barrio Montes y las granjas de los chinos, en la periferia de Barranquilla.
Fuente: Aerofotografía Scadta, 1938.

1.4 Ajustes en el territorio. La movilidad mecanizada.

1.4.1 El ferrocarril y la construcción del territorio de Barranquilla

Debemos regocijarnos al ver establecida, fuera de toda duda, la libertad de esta porción interesante del nuevo mundo [...] se ha abierto un campo nuevo, rico, vasto y accesible... Accesible tanto para nosotros, como para nuestras colonias. Además de esto Inglaterra es la nación que Colombia imitará y favorecerá. (Aprile, 1992, p16)

Una vez que consolidó su independencia, Colombia empezó a mirar otros referentes para desarrollar su nueva condición de Estado nación independiente. Para ello recurrió, como muchos países latinoamericanos, a seguir el ejemplo del nuevo imperio de Gran Bretaña, que, soportado en sus avances en tecnología, industria, comercio mundial e innovaciones en los medios de transporte, se había tornado en el ejemplo de modernización industrial a copiar por las recientes repúblicas independientes de Hispanoamérica.

De manera que, para marchar al ritmo de esa nueva concepción del mundo, las repúblicas liberales recién conformadas se vieron obligadas a introducir rápidos cambios en los paisajes naturales y en la morfología de las ciudades. Según José Luis Romero, desde 1880 muchas ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar nuevos cambios tanto en su estructura social como en su fisonomía, a tal punto que los viajeros europeos se sorprendían de esas transformaciones que hacían irreconocible una ciudad en tan solo veinte años. (Romero, 1999) Estos cambios fueron más notorios en las ciudades capitales y en puertos como Barranquilla, por donde entraban mercancías y salían materias primas, y habitaba una comunidad significativa de comerciantes extranjeros. Estas nuevas burguesías, con una mentalidad abierta al mundo, hallaron en esas circunstancias el escenario propicio para importar los gustos, el arte, la arquitectura, el espacio urbano cosmopolita. Allí se recibía, primero que en otras ciudades del país, el correo de París, Londres o Nueva York (Giraldo & Viviescas, 1995).

Los protagonistas principales de estos cambios culturales, económicos y urbanísticos, en América Latina, fueron un puñado de aventureros y empresarios extranjeros que, motivados por la gran movilidad social que permitían los negocios y su rápida capitalización, se arriesgaron a migrar hacia los diversos países latinoamericanos, para promover empresas, hacer alianzas con los grupos nacionales, crear bancos, casas comerciales e industrias; e imprimirles a estos asentamientos una espacialidad y un ritmo, al tiempo, similar al que transcurría en el mundo industrializado europeo. Asumieron el papel de liderazgo en la construcción de un mundo fundamentado en una vivencia del presente: “en la búsqueda de la realidad real. No en la búsqueda del Edén terrestre ni en la eternidad sin fechas”, como lo expresa Octavio Paz (Giraldo & Viviescas, 1995, p. 116).

Para la construcción de ese mundo real, que le da la conexión con el presente vital, la sociedad occidental del s. XIX obtuvo su gran apoyo logístico en el uso práctico de las ciencias físicas y naturales, para materializar su concepción del mundo y organizar los pueblos, diseñar sus hábitats, industrializar los procesos de producción, mecanizar el transporte, transformar los ecosistemas naturales en geografía, y apropiarse de los territorios. Con esas premisas subyacentes propias de la modernización, con la cual intervenir cualquier lugar del planeta, Barranquilla —un caserío irrelevante para los intereses de la Corona española en el s. XVIII— transformaría entonces su naturaleza en territorio, abocada por el imperativo de vincular a Colombia con el comercio internacional.

A mediados del s. XIX, Cartagena, que había sido el principal puerto durante la Colonia, había perdido su dinamismo comercial, pues el canal del Dique —vía de comunicación fluvial entre Cartagena y el río Magdalena—, se colmataba con frecuencia en varios tramos impidiendo la navegación; además, la otra posibilidad que existía para conectar a Colombia con el comercio internacional, que era por la desembocadura del río Magdalena, resultaba complicada, pues las Bocas de Ceniza eran inestables y llenas de barras de arena. Por ello, en Sabanilla, una de las bahías que se formaban en el delta del río —cerca de Barranquilla— con una profundidad que

permitía fondear a un kilómetro de la costa buques de 1.000 a 1.500 toneladas, se habilitó como puerto de fondeo en 1820. En una compleja operación de transbordo de mercancías y pasajeros, a bongos y barcos de menor calado, se iniciaba la travesía por el canal de la Piña, entre las zonas de manglares hasta llegar a Barranquilla. O se iba a “pie, a caballo o en carretas arrastradas por bestias por un camino de 25 km y gastaba un día de luz” (Poveda, 2002, p. 62). A raíz de estos inconvenientes que hacían onerosa e ineficiente la actividad portuaria, en 1865 el Estado Soberano de Bolívar tomó la iniciativa de construir un ferrocarril entre Sabanilla y Barranquilla. Como carecía de recursos fiscales, acudió a otorgar “un privilegio del Estado a un particular”, a dos inversionistas locales: Ramón Santo Domingo Vila y Ramón Jimeno Collante, quienes, después de muchas disputas y atrasos, deciden subcontratar, con la casa comercial alemana Hoenisberg, Wessels y Cía., la construcción de una vía férrea de 14 km, que atravesaría pantanos, manglares, marismas y dunas entre las dos poblaciones (Poveda, 2002).

Con la capacidad técnica y la formación profesional de ingenieros alemanes traídos por la casa comercial, levantaron planos y mapas, hicieron el trazado de la línea, y estipularon especificaciones básicas de la carrilera. El 2 de febrero de 1869, se iniciaron los trabajos a orillas del caño de las Compañías en Barranquilla (donde se construye también la estación Montoya), y se terminan dos años después. Una obra que se hizo “a fuerza de músculos, con ayuda de picos, palas, sierras para cortar polines, lienzas, niveles manuales, niveles telescópicos de precisión, teodolitos ópticos y mucha disciplina alemana” (Poveda, 2002, p. 64).

El 1 de enero de 1871, se dio al servicio el ferrocarril desde Barranquilla hasta Sabanilla, luego rebautizada Salgar en honor del entonces presidente Gral. Eustorgio Salgar. A lo largo de la vía se tendió la línea del telégrafo, otra innovación más que ayudaría a racionalizar el tiempo, ahora abstracto, para regular el despacho de los trenes y garantizar una circulación puntual y segura. El llamado Ferrocarril de Bolívar (en

honor al Estado Soberano de Bolívar) desde sus inicios fue una operación muy exitosa: simplificó la operación portuaria, incrementó los volúmenes de importación y exportación, e hizo más eficiente las transacciones comerciales.

En la medida que aumentó la capacidad de carga de los barcos marinos, el calado de Sabanilla se hizo insuficiente; de modo que, en 1884, se iniciaron otras obras para prolongar la carrilera 7 km más hacia la cercana bahía de Cupino, más amplia y estable, donde se construiría un muelle de 1.220 m, bodegas y terminales, que mejorarían considerablemente las instalaciones portuarias. En esta operación se vincularían el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, como inversionista y promotor, y la compañía inglesa The Barranquilla Railway and Pier Company Limited, que contaban con el capital y la tecnología suficiente para emprender esa obra de ingeniería, innovadora para la época. La dirección técnica de la construcción del muelle estuvo a cargo del ingeniero inglés John B. Dougherty (Poveda, 2002).

Bautizado como “muelle de Puerto Colombia”, se dio al servicio el 15 de junio de 1893, contribuyendo durante más de cuatro décadas a impulsar el desarrollo urbano y la modernización de Barranquilla. Es oportuno señalar que esa repentina importancia que, a finales del s. XIX, Barranquilla adquiere, como puerto y ciudad, no fue el resultado de un propósito de largo tiempo trazado por sus vernáculos habitantes, ni su tiempo evolucionó al ritmo del crecimiento vegetativo de su población. Este súbito protagonismo, en el comercio internacional al que fue arrojada, obedeció a las necesidades del tiempo del mundo, que la requería como un accidente, como un tránsito para el engrandecimiento de otros mundos. La Cámara del Comercio de Barranquilla la describía de esta manera:

Esta joven ciudad, llamada con acierto “hija de la República” erigida en Villa en 1813 y en ciudad en 1857, no tiene historia ni tradiciones coloniales. Surgió quizás por obra del acaso; su desarrollo data de 1871 merced a la inauguración del ferrocarril que la acercó al mar; había antes dormido durante dos siglos y medio el sueño de la ignorancia y el olvido; cobró alto vuelo en 1893 con la inauguración del gran Muelle de Puerto Colombia. (Mejoras n° 25, 1938, p. 28)

Sin embargo, con esas condiciones de modernización temprana que le proporcionaron el muelle de Puerto Colombia y el Ferrocarril de Bolívar, la ciudad como proyecto urbano moderno comenzaba a ser viable y empezaría a cambiar su visión del mundo. Pues su noción de espacio y tiempo —del presente real, su significación y sentido—, no estaría tan ligada a su naturaleza física, ni a la cultura de sus pueblos ancestrales. Ahora comenzaba a tener un papel en el concierto internacional. Como Octavio Paz afirma, “para nosotros, hispanoamericanos, ese presente real no estaba en nuestros países: era el tiempo que vivían los otros, los ingleses, los franceses, los alemanes. El tiempo de Nueva York, París, Londres. Había que salir en su busca y traerlo a nuestras tierras” (Giraldo & Viviescas, 1995, p. 116).

De modo que, a partir de que se privilegió como puerto —a pesar de no tener condiciones naturales de bahía— y se incluyó en las rutas comerciales del mundo, Barranquilla tendría la imperiosa necesidad de hablar el mismo lenguaje universal comercial, utilizar el mismo léxico, emocionarse por las mismas cosas, sensibilizarse ante el mismo arte, configurar la misma arquitectura, utilizar la misma tecnología. La ciudad se montaría así en los afanes de la modernidad presentista, donde el pasado no cuenta, ni la naturaleza condiciona, aunque no dejaría de estar atrapada por los factores propios de un país subdesarrollado. El imperativo del comercio internacional requirió que, en la ciudad y su territorio, se elaboraran cartografías más exactas, con la ayuda de instrumentos más sofisticados para medir el espacio, el ambiente natural. El sistema métrico decimal y las geometrías permitieron construir la geografía del lugar, apropiarse, manejar y modificar el territorio, domesticarlo y ponerlo al servicio de los intereses del capital.

Requerimientos implícitos en la noción de progreso que, desde el s. XVII, se había desarrollado como una teoría de la historia y una filosofía de la vida basada en la conquista de la racionalidad: “El progreso era el continuo desarrollo de la conquista de la naturaleza para ponerla al servicio del hombre, de la producción de bienes, de la producción de riqueza, de la producción de bienestar”, reflexiona O. Paz, (Giraldo & Viviescas, 1995, p. 115). Entonces, el ferrocarril y el muelle crearían esa geografía

medida, abstraída, mapificada en el litoral occidental del departamento del Atlántico, para que Barranquilla se tornara en puerto y modernizara su estructura urbana. Fue así como Barranquilla se convirtió en el principal puerto importador y exportador de Colombia (hasta finales de los años treinta), y en un polo de atracción para los habitantes de la región Caribe, para los extranjeros aventureros, y para las gentes del interior del país. En 1903 se exportaba el 60% de las cargas de café, gracias a políticas públicas de la nación que promocionaban este tipo de comercio; y ciertas políticas proteccionistas favorecieron la instalación de industrias (Villalón, 2000).

1.4.2 Los tajamares y la unión del puerto marítimo y fluvial.

La obsesión de Barranquilla es convertir su acceso al mar en propósito nacional: Rodolfo Segovia. (Credencial n° 35, 1999, p. 3)

Si bien era cierto que el ferrocarril y el muelle habían mejorado la eficiencia portuaria y facilitado la conexión de dos puertos —el marítimo en Puerto Colombia, y el fluvial en Barranquilla—, se trataba ahora, sin embargo, de unir de manera fluida el tráfico marítimo internacional (el mercado mundial) con el tráfico fluvial (el mercado nacional) en el río Magdalena. Esta conexión fluida entre mar y río era el referente de la modernización en todas partes del mundo, que se incorporaban de manera dinámica al comercio internacional, mejorando las condiciones de navegabilidad y barimetría en la desembocadura de los ríos. Ejemplos se hallan en Nueva Orleans, en el río Mississippi con el Golfo de México; en Róterdam, el río Mosa con el canal de la Mancha; en Nueva York, el río Hudson con el océano Atlántico; en Hamburgo, el río Elba con el mar del Norte; en Boston, el río Charles con la bahía de Massachusetts; en Londres, el río Támesis con el mar del Norte.

El río Magdalena había sido desde tiempos precolombinos, y durante la Colonia, la principal vía de comunicación fluvial para las poblaciones de las sabanas del Caribe colombiano y de la parte baja de los Andes occidentales; más aún, en la temprana república sería pensado como la columna vertebral del desarrollo económico de la

Costa Norte. Teniendo en cuenta que el bajo Magdalena está irrigado por una red importante de ríos, afluentes y ciénagas, que, interconectadas, posibilitarían la navegación a vapor y el transporte de carga y mercancías pesadas.

Pero ante la necesidad de vincular más la economía nacional con los mercados internacionales, a finales del s. XIX, el río ya no sería pensado solo como eje del mercado interno regional, sino también como la arteria que podía comunicar con el mundo exterior. Ahora se consideraba fundamental para el proyecto de modernización colombiana. Tan importante era conectar, a través del río, el mayor número de poblados colombianos en el interior del país¹, como alcanzar el mar: paisaje y horizonte del que provenían los bienes de capital, las mercancías, las ideas y los objetos de mundo moderno, deseados por la novísima república liberal colombiana. Conectar el mar con el río se convertiría entonces en un ideario político prioritario. Era fundamental para mejorar la integración de la economía nacional a las redes comerciales mundiales; lo cual, si bien ya se estaba haciendo a través de Cartagena, Puerto Colombia y Santa Marta, lo no era de la forma más eficiente. Significaría también ampliar el horizonte pensante del estrecho mundo colonial, al mundo desarrollado de Europa y Norteamérica. Se trataba ahora de conectar lo universal con lo nacional, la oferta con la demanda, trocar el café por maquinarias.

Entre 1877 y 1886, en la desembocadura del río se presentó, de manera natural, una remoción de las barras de arena, que permitió el acceso de 459 buques hacia Barranquilla. Esta situación generó entusiasmo entre los comerciantes locales y avivó las esperanzas de un tráfico fluido de embarcaciones. Pero, en 1887, la reaparición de la barra de arena hizo nuevamente imposible que los buques de gran calado entraran al Magdalena. Esta apertura ocasional, sin embargo, estimuló “el interés público por la apertura de Bocas de Ceniza como sustituto del ferrocarril y del muelle de Puerto Colombia” (Posada, 1998, p. 284).

¹ A finales del s. XIX no existía una red de carreteras para vehículos motorizados que uniera las distintas poblaciones de Colombia.

Motivados por esa posibilidad, en 1906, los dirigentes de Barranquilla financiaron unos primeros estudios hidráulicos, contratando a los ingenieros norteamericanos Ripley y Haupt. Luego, en 1915, la firma alemana de Julius Berger los complementó. Después de la Primera Guerra Mundial, los comerciantes locales registraron la Sociedad Colombiana de Bocas de Ceniza (1919) y contrataron con el Gobierno colombiano la adecuación de la desembocadura. El punto de partida serían los estudios de Berger. Pero, ya en 1916, en el II Congreso Científico Panamericano, el ingeniero colombiano Miguel Triana había sugerido reparos a dichos estudios. Ahora —anota R. Segovia—, los banqueros de la obra exigen revisiones, y, para ello, encargan de los diseños a Black, McKenney and Stewart —veteranos del US Army Corps of Engineers—, quienes optaron por un canal de 880 metros, encauzado por dos tajamares rectos de aproximadamente 2.300 m cada uno (*Credencial* n° 35, 1999). En 1925, el Gobierno nacional adjudicó el contrato de las obras civiles a Ulen & Co. No obstante, en 1929, por los efectos de la crisis mundial, el incumplimiento del contratista y el incremento en los costos, ocasionaron que el Ministerio de Obras diera por terminado el contrato de la Ule, y las obras de los tajamares se paralizaron.

Esta parálisis fue motivo de agrias disputas entre los dirigentes locales y el Gobierno nacional, pues los primeros acusaban al alto Gobierno de entorpecer y recortar el financiamiento de las obras. Consideraban que las negociaciones y los trámites eran dilatados. Por su lado, el diario *La Prensa* denunciaba que el tema de Bocas de Ceniza se había convertido “en la más insoluble de las incógnitas y en el más complicado negocio de la República”, transcribe E. Posada (1998, p. 289). Y añade el mismo autor que los congresistas costeños se quejaban de que había mayores partidas presupuestales para financiar las líneas férreas y las primeras carreteras al interior del país. Como consecuencia, el 22 de octubre de 1931, en Barranquilla hubo una gran manifestación cívica —que desembocó en violentos disturbios—, en la que participaron todos los estamentos sociales, y, además, contó con la simpatía del gobernador del Atlántico.

Barranquilla entonces recurrió al presidente liberal Enrique Olaya Herrera; y, en 1933, se pudo firmar un contrato con el empresario norteamericano, residente en la ciudad, Robert Parrish, en representación de la firma Raymond Concrete Pyle y Winston Brothers, para la apertura de Bocas de Ceniza y la construcción de instalaciones portuarias adicionales —muelles, bodegas, dársenas—. En diciembre de 1936, los tajamares de Bocas de Cenizas se inauguraron oficialmente. La construcción de ese canal navegable en la desembocadura del río significó un impulso mayor para continuar la modernización de la economía, de la construcción, y del comercio de la ciudad, a partir de la década de los treinta². Fue una obra de privilegio para Barranquilla, pues la mejora ostensible de su infraestructura portuaria posibilitó, aún más, su interacción comercial con el Mundo Occidental. La importación de maquinarias y tecnologías industrializadas para el sector de la construcción, de materiales y bienes de consumo, de electrodomésticos, vehículos, alimentos enlatados, etc., se daba ahora con más facilidad, lo cual la hacía más próxima a la modernización que otras ciudades de la región y del país³. Con esta inversión, Barranquilla se sentía preparada para ser el principal puerto exportador e importador de Colombia, lo que le daría una posición de liderazgo dentro del engranaje de la economía nacional. Sin embargo, desde 1935, habría de perder su primacía portuaria a manos de la triada: canal de Panamá, Ferrocarril del Pacífico y Puerto de Buenaventura, por donde saldría ahora el mayor volumen de sacos de café —principal fuente de ingresos de la economía nacional en el s. XX⁴—. Fue esta una de las principales razones por las cuales se reorientó la inversión pública nacional en obras de infraestructura vial hacia el Pacífico, lo cual desestimuló el tráfico por el río y los puertos del Caribe. Señala Eduardo Posada Carbó:

A medida que en el interior se desarrollaban nuevos medios de transporte, la región iba perdiendo sus ventajas: las exportaciones de café abandonaron gradualmente los puertos del

²Significará también la muerte comercial del muelle de Puerto Colombia y de su línea férrea de conexión con la ciudad: símbolos de la primera modernidad del s. XIX.

³Sumado al hecho de que Barranquilla era el principal puerto aéreo internacional de Colombia hasta bien entrada la década de los sesenta, como se verá más adelante.

⁴El puerto de Barranquilla comenzó a perder primacía para la economía colombiana cuando el canal de Panamá se dio al servicio en 1914. Al año siguiente, se construiría el Ferrocarril del Pacífico para conectar las zonas cafeteras con el puerto de Buenaventura, y a partir de 1935 este lo superaría en los volúmenes de carga de exportación e importación.

Caribe y los productos regionales debieron enfrentar costos crecientes en el transporte para llegar a los Andes. (Posada, 1998, p. 290)

Para contrarrestar esta tendencia centralista, Tomás Surí Salcedo, dirigente local de la época, proponía que, además de la apertura de Bocas de Ceniza, se adelantaran trabajos de regularización del río Magdalena. Pues era la principal fuente de comunicación de una serie de poblados en una región que se identificaba por su carácter anfíbio⁵, y con los cuales —pensaba Salcedo— se podía avivar el comercio y el desarrollo del “*hinterland*” mediante la navegación a vapor por el río.

Karl Parrish consideraba que “la parte baja del valle del río Magdalena y sus tributarios es la mayor zona de tierras ricas para la agricultura con posibilidades de mecanización en Colombia”; por lo tanto, Bocas de Ceniza “abriría este vasto territorio al transporte marítimo. Esto proporcionaría una salida al mar para los productos que llegan desde Magangué, el Saint Louis de Colombia...” (Posada, 1998, p. 292). La realidad fue que, a finales de los años cincuenta, Barranquilla quedó incrustada como una isla de modernidad —con sus propios bordes premodernos, en donde los esfuerzos por vincular de manera eficaz los recursos y los potenciales regionales no fueron suficientes. Permanentes fueron los problemas de calado de Bocas de Ceniza que hacían ineficiente el puerto; el río no fue posible regularizarlo y las inversiones en redes ferroviarias fueron exiguas, comparadas con las de la región Andina. Las carreteras comenzaron a ser aceptables solo en la segunda mitad del s. XX. Desvinculada de la dinámica económica del país, su aislamiento fue motivo de preocupación del ingeniero antioqueño y expresidente de la Federación Nacional de Cafeteros, Alejandro González, que consideraba ese aislamiento un problema de soberanía nacional, pues la Costa Caribe (Barranquilla incluida) quedó “a merced de las influencias exteriores”. (González A. en Posada, 1998, p. 291). Esa circunstancia podría mirarse desde otra óptica: tal vez fue mejor para los propósitos de fortalecer una identidad local y aceptar como positivas esas influencias exteriores.

⁵ El bajo Magdalena tiene la función ecológica de servir de zona de desborde natural de los ríos Magdalena, Cauca, San Jorge, Sinú, Cesar, y sus afluentes. El desbordamiento en invierno fertiliza las llanuras y renueva el agua de las ciénagas.

1.4.3 La aviación: el atajo al aislamiento del Delta

Uniremos muy pronto con las ondulantes cintas de nuestro hermoso Magdalena, las ardientes playas del mar Caribe y las risueñas montañas de Antioquia y Cundinamarca. Llevaremos a nuestros hermanos del interior el saludo matutino del sol naciente para recoger allá los últimos rayos del astro Rey, cuando en los campanarios floten los dulces toques del Ángelus: Ernesto Cortissoz 1919 (Agudelo, 2010 p. 2)

La zona del bajo Magdalena, que conforman los departamentos de Bolívar, Atlántico y Magdalena, constituye un área de desborde natural en los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge, que en épocas de invierno inundan las llanuras y conforman una especie de mar mediterráneo interno. Este —antes de la mecanización de los transportes— obligaba a las poblaciones asentadas en el valle a moverse en canoas, chalupas, balsas, champanes, o bongos, pues la comunicación terrestre se tornaba casi imposible por lo precarios que eran los caminos y las trochas⁶.

Pero la economía moderna del s. XX no podía detenerse ante los ciclos de la naturaleza. En la más poblada Colombia andina y el Mundo Occidental, el comercio era un imperativo para la república y la región. Sin unas redes de comunicaciones eficientes, veloces y mecanizadas que integraran las dispersas comarcas colombianas, el proyecto de Estado nación abortaría. Se pensaba que el concepto de nación solo podría materializarse en Colombia si era mediado por la mecanización del transporte, ya que el incremento de la velocidad acercaba a las comunidades, transformaba el paisaje y acotaba la experiencia del territorio. De hecho, así era visto por la revista de arquitectura *Proa*, que consideraba: “La nación solo existía al interior de unos límites contruidos por la modernidad, y por lo tanto, no había nación posible más allá de los límites de la modernidad”, como anotan J. Arango y C. Martínez, citados por Mondragón (2007, p. 6).

⁶ El sociólogo barranquillero Orlando Fals Borda señalaba cómo esa doble condición del medioambiente del Caribe colombiano determinó la formación de una cultura anfibia, en su libro *La historia doble de la Costa*, (2002).

Marchando entonces por esa senda de la modernización, a finales del s. XIX, la navegación por el río Magdalena había mejorado gracias a la introducción de vapores y planchones que dinamizaron el comercio de la región con el interior del país, no obstante, la inestabilidad del calado del río. Desde 1893, el ferrocarril había permitido una comunicación eficiente entre el puerto marítimo de Sabanilla y el puerto fluvial de Barranquilla. Pero las comunicaciones terrestres de los centros más poblados del Caribe entre sí, y de estos con el interior del país, seguían siendo las mismas desde la Colonia.

Con la llegada de la aviación a Colombia, en la segunda década del s. XX, se produjo un significativo salto adelante en la construcción de ese sueño de nación moderna. Porque ese hecho permitió tomar conciencia de un territorio unificado, ya que por el aire se podían superar los macizos montañosos colombianos, y romper el aislamiento físico que las ciénagas, lagunas o humedales le generaban a la región. Por el aire se llegaría más rápido y más lejos al resto del mundo. De modo que, como anotan Arango y Martínez: “El país se hizo plano y las distancias, que antes se contaban por semanas o meses, comenzaron a contarse por horas o por fracción de hora. Lo que era apartado, vasto, inalcanzable, se hizo familiar” (Mondragón, 2007, p. 5).

Por su posición geográfica, por el dinamismo de su economía y por su cosmopolitismo, Barranquilla se convertiría en protagonista principal de ese proceso de modernización: el 5 de diciembre de 1919 tres alemanes y cinco barranquilleros registraron en la Notaría Segunda de la ciudad, la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, Scadta⁷. Esta sería la tercera aerolínea del mundo, después de la SPT Airboat Line (EUA) y KLM (Holanda), y la primera compañía aérea de Suramérica.

⁷ Los señores Werner Kammerer, Albert Tietjen, Stuart Hosie, Ernesto Cortissoz, Jacobo Correa, Aristides Noguera y Rafael Palacio constituyeron la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos. La tripulación de los aviones la constituían experimentados pilotos alemanes que habían participado en la Primera Guerra Mundial, lo mismo que los mecánicos e ingenieros que le daban soporte y mantenimiento, como lo registra Mauricio Saenz en *Semana.co*, consultada en dic., 2012.

Scadta comenzó como una pequeña empresa transportista aérea con hidroaviones Junkers F-13 de fabricación alemana —los primeros aviones metálicos del mundo—, habilitados para aterrizar en ríos y cuerpos de agua. Estos primeros aeroplanos, fabricados en duraluminio, tenían capacidad para cuatro pasajeros, dos tripulantes y una tonelada de carga; además de la extraordinaria comodidad de navegar bajo techo, a resguardo de las inclemencias del tiempo (Scdata.co, 2012).

Después de pequeños vuelos de prueba, incluyendo uno entre Puerto Colombia y Barranquilla, el primer vuelo oficial de Scadta se llevó a cabo el 9 de septiembre de 1920, entre Barraquilla y Puerto Berrío, siguiendo el curso del río Magdalena. Un viaje que duró dos días, ya que hizo escala en Magangué, Zambrano, y pernoctó en El Banco antes de llegar a Puerto Berrío, haciendo una parada en La Gloria. El tiempo acumulado de vuelo fue de seis horas. Llevaba dos tripulantes y un pasajero, y el primer encargo de correos aéreos (Scadta.co, 2012)

El 20 de octubre de ese mismo año, se inició una ruta semanal que partía de Barranquilla, y acuatizaba diez horas más tarde en Girardot; de donde se continuaba en tren, otras diez horas, hasta llegar a Bogotá. Un viaje que, comparado con las dos semanas que demoraba un vapor por el río Magdalena para el mismo trayecto, significaba un notable ahorro de tiempo. Por esta razón, se comenzó a generar una demanda para este servicio. El 12 de noviembre se amplió la ruta Girardot-Bogotá, haciendo el cambio de flotadores a ruedas en la aeronave.

Diez años más tarde, Scadta ya había realizado 2.266 viajes comerciales, transportado 5.102 pasajeros, 59.484 kilos de correos, y ampliando la oferta a otros destinos nacionales, como Ibagué, Buenaventura, Cartagena y Neiva, e internacionales, como Balboa y Cristóbal en la zona del canal de Panamá⁸.

⁸ Datos del Informe de Scadta de 1930 a la asamblea general de accionista (matacafé.co, 2012).

Como el río Magdalena constituía una pista de aterrizaje natural, el primer hidropuerto de Barranquilla se estableció, en 1921, en el sitio denominado “Veranillo”, en la orilla occidental del caño de las Compañías. Su infraestructura básica consistía en una serie de hangares para proporcionarles mantenimiento a los hidroplanos; y bodegas con cubiertas a dos aguas para las actividades complementarias de almacenamiento y servicios. Un conjunto de palmeras, a la entrada de las edificaciones, le imprimía una nota de paisajismo tropical. Luego, en 1930, se construyó un hangar de mayores dimensiones, una estructura metálica importada de Estados Unidos, que sustituyó los galpones iniciales a orillas del caño (Scdata.co).

Barranquilla entonces se convirtió, desde 1920 hasta 1935, en el puerto multimodal por excelencia de Colombia. El hidropuerto de Veranillo se encontraba a escasos 2.000 m de la Intendencia Fluvial, por donde se hacían las conexiones con el resto de poblaciones ribereñas, y a través de estas con las principales ciudades andinas colombianas; quedaba asimismo a 1.700 metros de la Estación Montoya, en la que se hacía la conexión con el terminal marítimo del muelle de Puerto Colombia, adonde llegaban extranjeros y mercancías del resto del mundo. La ciudad estaba integrada con los tiempos de la modernización y le abría camino al resto de Colombia⁹.

No obstante, este nodo intermodal (avión, tren, barco) comenzaría a romperse muy pronto, en 1936, cuando los tajamares de Bocas de Ceniza tornaron inútil el Ferrocarril de Bolívar, al permitir la llegada de barcos marítimos directo al río Magdalena. Con la construcción, en 1945, de la pista de aterrizaje y el aeropuerto "Las Nieves", en el municipio de Soledad, y gracias a que por el avance tecnológico de la aviación ya no se requería de las superficies lisas de los cuerpos de agua para aterrizar, se volvió así, muy pronto, obsoleto el hidropuerto de Veranillo.

Después de una historia de intrigas, presiones políticas, disputas accionarias, y tras el ataque japonés a Pearl Harbor, Scadta se vio obligada a cesar sus operaciones; y sus

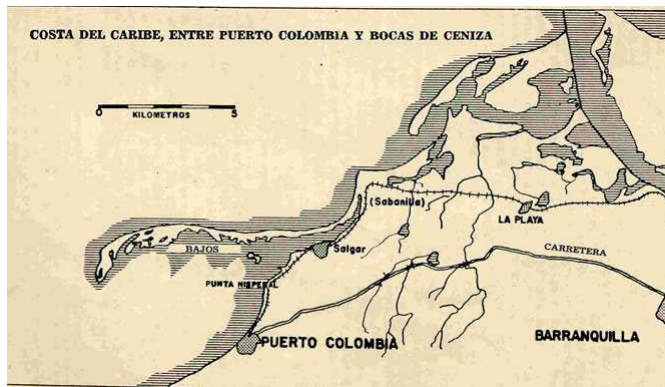
⁹ Ver plano aéreo de Scadta de 1938.

activos fueron combinados por el Gobierno colombiano en la aerolínea estatal SACO, formando la moderna línea aérea nacional de Colombia: Avianca.

La aviación fue un fenómeno tecnológico y social que jugó un papel determinante en la modernización, trastocando las lógicas urbanas de la ciudad y los paradigmas de la arquitectura moderna. El movimiento italiano del futurismo, ya lo había reconocido en el “Manifiesto futurista de la arquitectura aérea” del 1 de febrero de 1934, a saber:

[...] hoy se añade un factor importante: la Aviación. Esta modifica el mundo civil y militarmente, plantea nuevos problemas artísticos, sociales, políticos, industriales y comerciales. Los poetas, arquitectos y periodistas futuristas hemos creado la gran Ciudad única de líneas continuas para ser contemplada en el vuelo, fuga paralela de Aeropistas y Aerocanales de cincuenta metros de ancho, separados entre sí por ágiles urbanizaciones de repostaje (repostaje espiritual y material). [...] Por razones estéticas y para armonizar cada vez más empáticamente la vida de la tierra con la vida del cielo, los puertos marítimos y de hidroaviones ya no tendrán inmóviles acantilados, sino móviles muelles de acero que ofrecerán abrigo a los hidroaviones desde cualquier dirección [...]

En Barranquilla, la aviación fue fundamental para cerrar el círculo virtuoso de los transportes mecanizados, con los cuales transformar y adecuar su territorio a las exigencias del capitalismo mundial: tiempos rápidos, medios eficaces e información oportuna; de modo que se le facilitó, antes que a otras ciudades colombianas, la llegada de la cultura de la racionalidad moderna, los extranjeros pioneros de su desarrollo, las mercancías, la tecnología, y los deseos de vivir en un hábitat moderno, tal como sería la intención de la arquitectura que se construiría en el s. XX.



M. 11 Ruta del Ferrocarril de Colombia, 1904.
Fuente: Archivo histórico de Atlántico.



F. 17 Puerto de Sabaniña. Grabado de 1860.
Fuente: Revista Latitud, *El Herald*, 2012.



F. 18 El muelle de Puerto Colombia en 1893. Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.



F. 19 Estación de pasajeros en Puerto Colombia.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.

**The
Barranquilla Railway
and Pier Co., Limited**

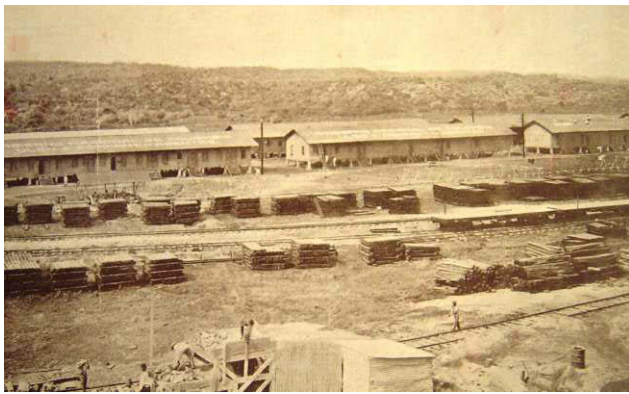
**ITINERARIO
DE TRENES**

<p>DE BARRANQUILLA</p> <p>DIAS ORDINARIOS 8.30 a. m. - 5.15 p. m.</p> <p>DOMINGOS 7.30 a. m. - 8.30 a. m.</p>	<p>DE PUERTO COLOMBIA</p> <p>DIAS ORDINARIOS 7 a. m. - 2 p. m.</p> <p>DOMINGOS 3 p. m. - 4.45 p. m.</p>
--	--

F. 20 Itinerario de trenes.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.



F. 21



F. 22



F. 23



F. 24 Dársena en la terminal fluvial.
Aerofotografía Scadta, 1938.

F. 21, F.22, F.23 Trabajos en el campamento de Las Flores para la construcción de los tajamares de Bocas de Ceniza en el río Magdalena en 1926.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.



F. 25 Hidroavión Junker decolando en Barranquilla.. Fuente: Scdata.co /27/10/2012



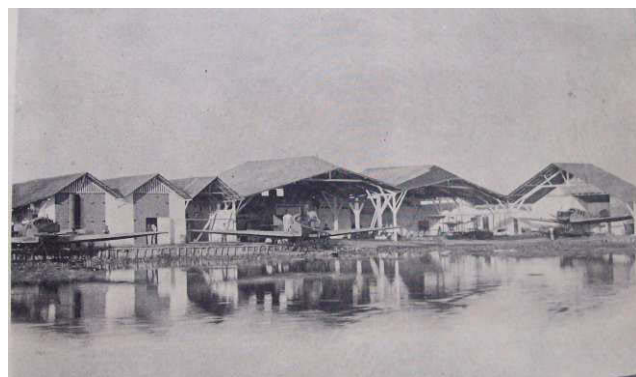
F. 26 Hidropuerto de Veranillo, foto aérea, 1928.
Fuente: Scdata.co /27/10/2012.



F. 27 Trimotor Ford. Hidropuerto de Veranillo
Fuente: Scdata.co /27/10/2012



F. 28 Fachada del hidropuerto de Veranillo.
Fuente: *Revista Credencial*. Dic 2011.



F. 29 Hangares de los hidroaviones
sobre los caños del río Magdalena.
Fuente: Scdata.co /27/10/2012.



M. 12 Barranquilla, puerto multimodal en 1938. Foto Scadta.



F. 30 Intendencia Fluvial.
Archivo Histórico del Atlántico.



F. 31 Estación Montoya, Ferrocarril
de Colombia. Vergara y Baena, 1922.



F. 32 Hidropuerto de Veranillo.

CAPÍTULO II. ACTORES Y ACCIONES MODERNIZADORES DE LA CIUDAD

2.1 Difusión para la modernización

2.1.1 La Sociedad de Mejoras Públicas y el Urbanismo en Acción

Se ha establecido el principio de que quien no sirve a la ciudad con su dinero y/o con su esfuerzo es un mal ciudadano; se enaltecen las virtudes civiles, y la opinión pública señala para esclarecerlos, a los que en una u otra forma estorban el mejoramiento de la ciudad: Ricardo Olano (Colombia nº 17, 1937, p. 2)

Mención especial merece el papel que jugó la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla —SMP— en la modernización, tanto urbana como arquitectónica, de la ciudad, cuyo lema de trabajo por la comunidad era precisamente: “Urbanismo en acción”.

Este tipo de asociación civil surgió en Colombia en la ciudad de Medellín, en 1899, por iniciativa de los patricios antioqueños Carlos E. Restrepo y Gonzalo Escobar; y rápidamente se extendió por las principales ciudades del país: Bogotá, Cali, Bucaramanga, Manizales, Pereira, Barranquilla.

Juan A. Gerlein y Alberto Goenaga, ciudadanos de las familias tradicionales de Barranquilla, asistieron el 5 de octubre de 1917, en representación de la ciudad, a la primera sesión de la comisión organizadora del I Congreso de Sociedades de Mejoras Públicas del país, que se realizó en Bogotá. Esta convocatoria era jalonada por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, ciudad pionera en este tipo de organización civil, y de cuya importancia e influencia los patricios antioqueños destacaban que:

Durante los últimos mil días de la última guerra civil, mientras en todo el país se destruía la cultura y se erigían altares al odio fraterno, la Sociedad de Mejoras Públicas cumplía el lema de civilización y progreso en un campo de ecuanimidad y tolerancia, cultivando el amor por la ciudad y construyendo sobre bases firmes el armonioso conjunto que hoy ofrece Medellín al orgullo de sus hijos y a la admiración de los extraños. (Fuenmayor, 1937, Mejoras nº 17, p. 5)

Así, a partir de los compromisos y tareas adquiridas en este congreso, Barranquilla conformó esta primera organización no gubernamental de beneficio comunitario, en 1927. La misión que esta unión de ciudadanos se había trazado era tan ambiciosa como generosa, como lo expuso Olano:

Su objetivo más general había dispuesto la necesidad de hacer una Colombia nueva, de impulsar vigorosa y armónicamente la construcción de todas las obras que en su conjunto hacen grande a una Nación, y se traducen en prosperidad nacional y bienestar de los habitantes del país. (Colombia nº 17, 1937, p. 2)

Reuniría a lo más granado de los comerciantes, industriales, banqueros y personajes de la vida pública y gremial de la ciudad, que contribuyeron decididamente a la modernización de la ciudad; una “dirigencia orgánica” que hacía confluir sus aspiraciones comerciales e industriales con las aspiraciones públicas de desarrollo urbano. En esta década del veinte se vio surgir:

[...] una nueva dirección pública, la que hizo confluir sus intereses privados con las necesidades comunes de la ciudad; en efecto, durante el decenio de los veinte, la ciudad afrontó y se estableció grandes desafíos (servicios públicos, Bocas de Ceniza, Terminal, etc.) alrededor de los que se desarrolló un espíritu público y se estructuró una clase dirigente, con vínculos orgánicos con las aspiraciones comunitarias, abanderó las soluciones de las necesidades de la ciudad. (Solano, 1997, p. 95)

A través de su órgano de divulgación —la revista *Mejoras*—, jugarían un papel importante en promover lo que Berman llamaría “la visión pastoril de la modernidad”. Pues eran los burgueses de la ciudad, cuya visión optimista del progreso predominaba como metadiscurso social, y empujaba a la clase política a tomar medidas al respecto:

Baudelaire no solo alaba aquí a los burgueses, sino que incluso los adula por su inteligencia, fuerza de voluntad y creatividad en la industria, el comercio y las finanzas. No queda del todo claro quiénes se supone que constituyen esta clase: “Sois mayoría en número e inteligencia; por lo tanto, sois poder, lo que es de justicia...” En cualquier caso, esta visión pastoral reclama una afinidad natural entre la modernización material y la espiritual; sostiene que los grupos más dinámicos e innovadores en la vida política y económica estarían más abiertos a la creatividad intelectual y artística —“a realizar la idea de futuro en todas las diversas formas”. (Berman, 1989, p. 134)

En efecto, la Sociedad de Mejoras Públicas y su revista *Mejoras* se encargarían de hacerles propaganda al progreso, a la modernización urbana y arquitectónica, a las innovaciones técnicas e industriales que se adoptaban para modernizar la vida urbana, al ornato y el paisajismo; a divulgar y comentar noticias acerca de los acuerdos y las medidas que la alcaldía y el concejo municipal adoptaban para modernizar la ciudad. Reeditaban artículos y reflexiones sobre la ciudad moderna, se elogiaba permanentemente el desarrollo urbano, se hacían análisis comparativos mediante fotos entre “la ciudad de ayer y la ciudad de hoy”. Tomaban como ejemplo lo que hacían en Bogotá en los parques y en el manejo del espacio público. Realizaban campañas públicas de arborización, alentaban el espíritu cívico y “excitaban a la comunidad” a presentar fotos de las últimas edificaciones construidas en la ciudad. Con Berman (1989), podría decirse:

Aquí la motivación burguesa fundamental es el deseo de un progreso humano infinito, no únicamente en lo económico, sino universalmente, también en la esfera de la cultura y la política. (p. 133)

La revista *Mejoras* estaba comprometida con la formación de una cultura urbana, que se apoyaba en tres valores que se complementaban entre sí: civismo, ciudadanía y urbanismo. Un gran porcentaje de los artículos, fotografías, ensayos y editoriales giraban alrededor de estos puntos. Según datos de la Editorial *Mejoras* suministrados por sus herederos (2010), si se tiene en cuenta que en 1938 circulaban 1.000 ejemplares de 70 páginas promedio para una ciudad que tenía una población de 152.348 habitantes, se podría afirmar que la influencia era bien significativa.

La formación del civismo se planteaba como una condición indispensable para que se pudieran materializar el progreso y la modernidad, y esta se entendía como la posibilidad de que el cosmopolitismo se apropiara de la ciudad, para lo cual se requería la tolerancia y el respeto por el otro diferente, como lo expresa el profesor Miguel Ángel Hernández (1990):

La ciudad se hace así en el lugar de los muchos distintos y propicia la convivencia entre desconocidos. El mundo (cosmos) se resume en la ciudad (polis) y de allí deriva el espíritu cosmopolita. El otro no es malo en sí, por ser distinto, el otro es bienvenido según lo que traiga y valdrá, sin importar su origen de acuerdo a lo que tenga y a lo que acumule. (p. 513)

La Sociedad de Mejoras Públicas, a través de su articulista Restrepo Jaramillo, definía su noción de civismo anotando:

El civismo es un arte: el arte de saber vivir en la sociedad como una ayuda y no como un estorbo. El hombre cívico reconoce que sus éxitos, su fama, su riqueza y su bienestar, no son obra exclusiva, sino el resultado de una serie de esfuerzos comunes, a los cuales debe reconocer, magnánimo, no como quien regala sino como quien retribuye. (Mejoras n° 64, 1941, p. 7)

Jorge Caballero (2000), por su lado, describía el papel de la burguesía cosmopolita de Barranquilla, así:

Este hombre cívico se asemeja en carácter al hombre público como expresión del individuo en el ámbito de la ciudad, casi siempre a partir de un visitante, extraño dentro de la sociedad urbana, que rápidamente se inserta en ella y, de lograrlo, conforma la minoría dirigente. (p. 107)

Para fortalecer esa noción de civismo, la Sociedad de Mejoras Públicas planteaba la necesidad de mutar de habitante a ciudadano, pues, como lo anotaba Manuel Mendoza, para vivir en un entorno denso y compartido con otros era necesario un cambio de actitud, a fin de poder vivir, de manera civilizada, en comunidad:

Notable es la diferencia entre habitante y ciudadano. Una población puede tener muchos habitantes y carecer por completo de ciudadanos [...] mientras nos encontremos plagados solamente de simples habitantes, los pueblos serán inertes y retrógrados al igual de sus moradores. En este siglo que tan preferente puesto le da al deporte y a la expresión de la fuerza bruta, conviene, y es de urgencia máxima, ensanchar el amor individual del civismo, que es la escuela de los que, con su inteligencia, su saber y su posición social y pecuniaria, han de vivir para la ciudad y por la ciudad. Es esta una de las bellas virtudes ciudadanas, de cuya práctica depende el esplendor urbano en sus varias manifestaciones. (Mejoras nº 12, 1937, p. 3)

Por otro lado, en julio de 1937, la revista *Mejoras* reprodujo una conferencia denominada “La victoria del urbanismo”, del profesor Pierre Deffotine, de la facultad de Geografía de la Universidad del Distrito Federal del Brasil, dando cuenta del particular desarrollo urbano de Río de Janeiro, destacando la importancia que el urbanismo como “ciencia” adquiriría para crear la ciudad moderna (*Mejoras* nº 17, 1937, p. 24).

En junio de 1940, en un ensayo titulado “Ciudad futura” de Jorge Martínez Roa, se esbozaron conceptos básicos de urbanismo en uso en esos momentos, como “*city planning*”, el cual, según el autor formaba “parte esencial de la administración municipal en todos los países civilizados”; y era necesario adoptarlo si se quería avanzar en la planificación, ya que “el descuido de los cabildos heredados de los españoles había permitido el libre crecimiento de las ciudades”.

Definía el tema del urbanismo como esa “esa ciencia que guía el crecimiento y desarrollo de una ciudad en conformidad con un plan que atienda las necesidades del comercio y de la industria, y a comodidades, confort y salud pública” (*Mejoras* nº 46, 1940, p. 33).

En septiembre de ese mismo año, en otro artículo titulado “El espacio libre y la vegetación urbana” (donde se entrevista a Herminio Andrada), la Sociedad de Mejoras Públicas quería afianzar en la opinión pública, sus campañas adelantadas para arborización y parques, y se quejaba que “infelizmente la introducción de los parques públicos en las ciudades solo se comenzó mucho después del Renacimiento”.

Comentaba sobre “la feliz demostración de Gropius y la audacia de los rascacielos de Manhattan”, y comenzaba a plantear la discusión entre el orden de los bulevares de la primera ola de la modernización de las ciudades, y la planificación moderna de Le Corbusier. Comentaba Andrada:

Con los principios de Le Corbusier y sus discípulos, de edificación elevada y área abierta, la urbanística contemporánea deja de tratar el progreso de la construcción en altura, aumentando los “espacios libres”, auxiliando el creciente perfeccionamiento de los medios de transporte y dando mayor confort e higiene a la habitación humana. Las ciudades de Haussmann y de las “diligencias” quieren ganar altura, pero sus trazados, sus calles y loteadas, son incompatibles con el volumen de las obras actuales y con facilidades de construcción que ofrece la época de Freyconet. (Mejoras n° 49, 1940, p. 23)

La construcción de futuro era otro tema recurrente en la revista. Con frecuencia, se editorializaba sobre el tema, y varios columnistas lo reforzaban a menudo. Consideraba, además, que los departamentos de urbanismo de las municipalidades debían planear “la ciudad actual y futura”, elaborando los planos requeridos, y por ello, el plano de la ciudad futura no sería completo “sin que contenga con la zona edificada, el planeamiento de la ciudad futura en la misma parte construida”, como lo anotara Martínez Roa (*Mejoras* n° 46, 1940, p. 33).

Se escribía sobre la ciudad futura, pero también se afirmaba que Barranquilla ya había llegado al futuro, por lo tanto, era la ciudad del presente, como lo resaltaba el suplemento *La Tarde*:

*Se ha afirmado con marcial énfasis que Barranquilla es la ciudad del futuro, frase que no ha encontrado opositores retóricos, y que ha quedado inscrita de hecho como una verdad que pide a gritos la lápida. Pero ya es hora de alterar el leitmotiv de su apología. Y afirmar, en cambio, que Barranquilla es la ciudad del presente, que su adulto perfil cosmopolita no está calificado por hechos próximos o aleatorios, sino que tal afirmación sustenta mérito de realidad cumplida [...] ha hecho el recorrido olímpico del progreso y tiene en sus recias manos el trofeo que certifica su magno esfuerzo. (En *Mejoras* n° 25, 1938, p. 73)*

Con frecuencia, se rendía culto en Medellín a la personalidad de Ricardo Olano, que, a su manera, era un promotor del civismo y el urbanismo en Colombia. En agosto de 1938, siendo delegado en el XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, reunido en la ciudad de México, le fue publicado su detallado informe acerca de temas de urbanismo, que serían tratados en la revista *Mejoras* n° 32 de 1939.

Temas como planificación subterránea, política y sociología urbana, técnicas del urbanismo, arte urbano, alcance higiénico, el problema urbanístico nacional y el problema de la enseñanza en sí, fueron publicados y explicados con claridad con el objeto de ir generando la cultura del urbanismo entre los lectores y la ciudadanía en general.

Con la publicación de estos conceptos se pretendía hacer una alfabetización básica del urbanismo, no para especialistas, sino como parte de la cultura ciudadana, del civismo necesario para que la ciudad moderna fuese posible.

Un excesivo optimismo y autocomplacencia motivaba a la dirigencia local a elogiar las condiciones del momento, y de alguna manera se sentía que Barranquilla era la “la ciudad elegida” de la modernidad:

El dios Progreso está con ella y en su seno los hombres de las más apartadas regiones del mundo se sienten hermanos. Ese es el milagro de su cosmopolitismo. Barranquilla así, curtida de sol y mar y atormentada por los mil ruidos, es la ciudad civilizada que marcha —ávida de siglos— a la conquista del futuro. (Mejoras n° 36, 1939, p. 21)

Pero, además, la Sociedad de Mejoras Públicas reclamaba “hombres de acción” para materializar el futuro; y una de las acciones más significativas que la entidad asumió de forma directa fue la arborización de la ciudad. Mediante un convenio suscrito con la Alcaldía y el Concejo, la SMP se encargaría de mantener y arborizar los parques, recibiendo una remuneración por esa actividad.

En este tema del paisajismo —parques, bulevares, aceras—, la Sociedad de Mejoras Públicas fue protagonista no solo por la incesante campaña educativa en la revista, sino además por la acción directa, la participación en juntas promotoras, la gestión con las autoridades municipales, la construcción de viveros, y la organización de conferencias y charlas:

la moderna arquitectura se va apoderando rápidamente de la ciudad, y de igual manera la Sociedad de Mejoras Públicas se va haciendo cargo de la arborización de las calles, siendo ya incontable el número de árboles que la adornan, ofrecen sombra a los peatones y refrescan el ambiente.” (Mejoras nº 53, 1941, p. 18)

Si se compara una foto del Paseo Bolívar de la década de los cuarenta con una calle del París actual, se encuentran similitudes en el perfil y en el planeamiento del paisajismo. Efecto que se buscaba de forma deliberada con el plan de arborización llevado a cabo por la Sociedad de Mejoras Públicas.¹

Durante mucho tiempo, la Sociedad de Mejoras Públicas mantuvo una relación cordial y de cooperación con la administración municipal y con el establecimiento, en general. No obstante, los roces del poder y las competencias, fue fructífera la relación, aunque con el tiempo fue desmejorando hasta encontrar reclamos como este:

[...] resulta deprimente para Barranquilla que Bucaramanga, con la tercera parte de su población, gaste mensualmente tres mil pesos en la conservación de sus parques y que a Bogotá le resulte insuficiente la apropiación de ochenta mil pesos, cuando ella [Barranquilla] se precia de ser el Pórtico de la República y el primer puerto fluvial, marítimo y aéreo [...] le es imposible destinar para esos fines una suma mayor de doscientos pesos. (Mejoras nº 53, 1941, p. 18)

Entre los hechos más aventurados de esta primera organización no gubernamental cívica de Barranquilla, por tratarse de un reclamo al mismo establecimiento político y económico, fue el haber liderado una gran manifestación pública, el 17 de octubre de

¹ Ver ilustración F. 33 y F. 34

1942, para protestar por la decisión de política nacional de trasladar la administración de Avianca a la capital de la república. Pues la ciudad perdería la primacía portuaria aérea, lo que atentaba contra su cosmopolitismo, el progreso y la actividad de los negocios que giraban a su alrededor (*La Prensa*, 17-10-1942).

La burguesía barranquillera que lideró este “proceso de urbanismo en acción” amplificaba el eco de los resultados de su gestión y los sobrevaloraba, con el propósito de vender su proyecto urbano del progreso. Por consiguiente, estaba interesada en que se consolidara esta noción dentro de los ciudadanos de la naciente urbe. De manera que soslayaba las imágenes pre-modernas, y poca divulgación le daba a los conflictos sociales. Los problemas urbanos ambientales solo se planteaban como retos urbanísticos a superar:

El modernismo del subdesarrollo se ve obligado a basarse en fantasías y sueños de modernidad, a nutrirse de la intimidad con espejismo y fantasmas y de la lucha contra ellos. Para ser fiel a la vida de la que procede, se ve obligado a ser estridente, vasto y rudimentario. (Berman, 1989, p. 239)

2.1.2 La aproximación teórica

El acercamiento a la modernidad en Barranquilla no solo se hizo con las obras de los arquitectos extranjeros o de los colombianos estudiados en el exterior, sino también a través de los periódicos y revistas, que se habían tomado la tarea de ilustrar a un público que, por su naturaleza cosmopolita, estaba abierto a los discursos y las ideas que provenían de otras latitudes, y particularmente aquellas que pudieran fortalecer la noción de progreso. La revista *Mejoras*, por ejemplo, reeditaba artículos de revistas norteamericanas y europeas que teorizaban temas de arquitectura.

El 31 de julio de 1937, en dicha revista un articulista, José Alfredo Llerena, escribió un ensayo titulado “La arquitectura” en el que iniciaba su disertación de la siguiente manera:

Según Hegel, la categoría de las ramas diversas del Arte se halla establecida gracias a una confrontación de cada una de ellas con la Idea Absoluta. De suerte que a mayor capacidad de un ramal del arte, para expresar la idea, correspóndela una mayor perfección. Para esta doctrina, la arquitectura es la menos perfecta de todas. Pues trata de transparentar la Idea valiéndose de materiales y esta encadenada además a fines utilitarios. [Y agregaba]: La arquitectura es la hija rebelde de esta época. La casa nueva se atavía de jardines en lo alto y en la parte baja. Se ilumina con ventanas apaisadas que han suprimido al interior, por completo, la obscuridad. Su doctrina céntrica es el confort. Primero confort y luego el paramento. Primero la salud y luego el atavío. La casa nueva es un medio, no un fin. Su segunda doctrina es la sencillez a bases de síntesis y no pobreza si hemos de oír a Le Corbusier. (Mejoras nº 17, 1937, p. 31)

Del uso de la geometría en la concepción de la casa, en el mismo documento, Llerena decía:

La geometría da a la casa comodidades insospechadas y a la vez proporciona un estilo —el estilo nace de la técnica—. Así la casa es un útil y no un monumento. No es un centro romántico sino una entidad de orden práctico. Su belleza nace de su propia condición: la utilidad. [Y para terminar afirmaba]: La génesis de la casa de hoy, en resumen, encuéntrase en dos factores —uno de orden doctrinario y otro de orden práctico. El primero se refiere al nuevo aspecto de la vida colectiva, cobrada a causa del desarrollo de la industria. Este hecho ha modificado al espíritu humano, volviéndolo más pragmático y materialista. Por eso supedita el confort al lujo fútil. No concibe el lujo sino como ampliación o medio de la comodidad. El segundo factor se refiere al uso de máquinas, materiales y procedimientos eficaces para poner en práctica toda la comodidad concebida por el arquitecto moderno.

Este tipo de ensayos procuraba explicar, al público lector, los nuevos tiempos y la forma como la arquitectura debía ajustarse a ellos. De allí, se extraían luego los adjetivos con los cuales calificar el mobiliario, la moda y la arquitectura. Las propagandas de los fabricantes de muebles, los comentarios de la moda y los pie de fotos de los modernos edificios creaban una escala de valores estéticos, que muy pronto la sociedad barranquillera se los apropiaba y reproducía.

En el mismo orden, de promoción a las nuevas ideas sobre la arquitectura del artículo de José Alfredo Llerena, la revista *Mejoras*, en su edición del 30 de noviembre de 1937, reeditó un artículo del columnista estadounidense L.H. Robins, titulado “Visiones de las casas del porvenir”, que empezaba formulando las siguientes preguntas:

¿Qué modelo ira ser el preferido como tipo hogareño para el común de los americanos de la próxima generación? ¿Será una de esas “máquinas visibles” que tan extravagantes parecen hoyar nuestro ojos? Quienes pueden mejor responder a esta pregunta son los arquitectos, porque a ellos concierne y son ellos quienes deben resolver el problema. (Mejoras nº 21, 1937, p. 24)

Con este análisis, el autor entra ya a profesionalizar la figura del arquitecto, que en su afán de concebir la casa del mañana para “despertar la admiración y la crítica”, orientará sus esfuerzos de diseños en lograr ante todo “la defensa de la salud y el confort, sin que por ello debamos suponer que se huirá de la estética”, afirmaba Robins. Da por sentado que la arquitectura evolucionará rápido en un mundo industrializado, en donde las habitaciones domésticas serán sometidas, en su concepción y producción, en un proceso de desarrollo progresivo semejante al de los automóviles y los aparatos de radio.

Pero, además, aseguraba que la bondad de una casa confortable y saludable, ya no sería para el bienestar de una minoría restringida, y estaría al alcance de todos los que se hayan asegurado un “modesto pasar”, pues la producción en grande y el empleo de nuevos materiales “reducirán el costo a un mínimo que hoy estamos lejos de sospechar”. De modo que una gran dosis de estandarización sería lo que caracterice la casa construida en fábrica a bajo precio. Y si bien, según Robins, la estandarización “no envuelve el colmo de la belleza, dará a cada familia la cantidad de aire, sol y desahogo a que tiene derecho” (*Mejoras* nº 21, 1937, p. 24).

Cuestionaba que algunos arquitectos pensarán que pasaría mucho tiempo antes que se modifique de manera definitiva la concepción de vivienda de ese momento, pero a su vez considera que “si consultamos a los modernistas, el pasado según ellos se olvidará.

La casa de familia y el apartamento podrán apoyarse en pilares de acero o de concreto, sin necesidad de ningún otro cimiento”, y será posible que “la casa se apoye en un esqueleto central en vez de muros laterales”.

Robins citaba una interesante pregunta del arquitecto William Lescaze, acerca de las nuevas formas de habitar:

¿Por qué razón el estilo de una casa del siglo XVIII ha de ser más importante que el confort de una familia del siglo XX que va a vivir en dicha casa? La arquitectura es algo más que un bello dibujo y una hermosa fachada, con algunos arabescos atrás y a los lados. Lo que importa ante todo es el hombre y sus actividades; el hombre debe ser la escala con que se levanten los planos. ¿Cuál es el ambiente propicio que debemos darle para el desarrollo de sus actividades? Ya es tiempo de que cambiemos el concepto de estilo por el concepto de vida. (Mejoras nº 21, 1937, p. 26)

Con gran acierto, Robins vislumbraba cómo sería el Mundo Occidental, y particularmente Norteamérica, después de la Segunda Guerra Mundial. Grandes suburbios, con viviendas estandarizadas, con grandes superficies de ventanales, temperatura interior controlada y unos usos cada vez más intensivos de la energía eléctrica:

Un alambre procedente de San Lorenzo o de las regiones carboníferas será como un gigante invisible llamado a realizar toda clase de labores, inclusive el rizado del cabello y el arreglo del césped. (Mejoras nº 21, 1937, p. 26)

El autor Robins se preguntaba, además, cómo se podrían inducir esos cambios en la forma de habitar las casas y de ordenar las ciudades modernas. Pues no parecía suficiente que solo los arquitectos experimentando con nuevas formas, nuevos materiales, nuevos procedimientos pudiesen lograr los cambios culturales, sociales y urbanos que requerían los nuevos tiempos. Era necesario impulsar políticas públicas y procesos culturales para modificar los hábitos y valores del pasado, que Robins, con el arquitecto Henry Wright, consideraba muy individualistas:

¿Dentro de cincuenta años, el hombre común y corriente será individualista, e insistirá en que la casa debe ser una representación estricta de su personalidad, y que un castillo debe separarlo del resto del género humano? ¿O preferirá reunirse con los demás mortales y sacrificar un poco su egoísmo a la ventaja de la cooperación? (Mejoras nº 21, 1937, p. 27)

Por último, se preguntaba: ¿Cómo se desarrollaría el movimiento arquitectural en América? El debate, según Robins, oscilaba entre la posición de algunos radicales que consideraban necesario una especie de fuerte dictadura y un tipo de revolución asociada, para “conquistarle a las masas la parte de sol que les corresponde”; o posiciones más conservadoras que pensaban que solo se requería democratizar el sistema de crédito e implantar un sistema de construcciones más acordes a la conveniencia de los habitantes que a la utilidad del especulador.

Pero Robins concluye con una promesa “fordista” de fe, en que la industria y el mercado solucionarán los problemas de viviendas justas, higiénicas y al alcance de todos:

Ningún edicto gubernamental ni ninguna conmoción social fueron necesarios para que se construyeran los carruajes modernos —dicen Hood—. Y en su opinión, la casa moderna será el resultado espontáneo de las necesidades, sin que haya que recurrir a patronatos ni desórdenes. Espera él que se levante un titán aún desconocido para afrontar el problema de la vivienda, del mismo modo que Ford y Young supieron erguirse para preconizar una nueva era. (Mejoras nº 21, 1937, p. 32)

Estas reflexiones, que se divulgaban por los medios de comunicación, tenían la intención de ir preparando a la sociedad barranquillera a que asimilara las nuevas formas de concebir el hábitat en la ciudad: más higiénico, confortable, estandarizado e industrializado. Parafraseando a Robins, ya era tiempo de cambiar el concepto de estilo por el concepto de vida.

2.2 Servicios Públicos y administración del espacio urbano.

La consolidación de la ciudad moderna en Barranquilla, según Porfirio Ospino, se ubica entre 1922 y 1944 (Sánchez, 2003). Un período en el cual la dirigencia local se vio obligada a iniciar una serie de acciones, inversiones y programas urbanos para modernizar la infraestructura de servicios públicos, y adecuar el tejido urbano a las nuevas realidades socioeconómicas; dado el inusitado crecimiento demográfico² de la ciudad (Solano, 1997, p. 85), provocado por la prosperidad económica acumulada a partir de aquellas primeras obras modernizantes en el s. XIX, en el territorio del delta: el muelle de Puerto Colombia, el Ferrocarril de Bolívar y el hidropuerto de Veranillo en 1920. Para ese entonces, se había desbordado esa primigenia trama urbana de retículas irregulares que habían crecido durante el s. XIX, paralelas a las cinco barrancas ubicadas a lo largo del caño de la Ahuyama.

Un puñado de extranjeros habían financiado, en 1878, un primer acueducto; sin embargo, la dirigencia local, debido al rápido crecimiento de la ciudad, en 1921 comenzó a proyectar uno más moderno, apoyándose en las leyes 27 y 25 de 1921, promulgadas durante la presidencia de Pedro Nel Ospina. Estas permitieron la emisión de bonos de deuda pública, de modo que el municipio de Barranquilla pudo contraer, en 1925, un empréstito de 5 millones de dólares con la Central Trust Company de Illinois, para la construcción de la planta purificadora, las redes de distribución de agua potable, un sistema de alcantarillado, la pavimentación de las calles y la ampliación del mercado público (González, 1998).

El empréstito exigía a la ciudad la conformación de unas Empresas Públicas Municipales, con autonomía administrativa y financiera, y administrada por una junta directiva conformada por un representante del concejo municipal, uno de la cámara del comercio, y otro del banco prestamista. Con la autonomía, el banco blindaba el manejo económico de la empresa asegurando el recaudo, el retorno de capital y los intereses del préstamo (Solano, 1997).

² La ciudad había pasado de 40.115 habitantes en 1905 a 152.348 en 1938, multiplicándose casi por cuatro.

Una condición prioritaria, para el banco de Illinois, era que la gerencia de las E.P.M. estuviese a cargo de un representante de ellos, que, en este caso, fue el ingeniero civil Samuel Hollopeter³. Con una estructura de pensamiento que se había moldeado en ámbitos académicos modernos norteamericanos, este personaje, además de dirigir la modernización de la infraestructura urbana de la ciudad, contribuyó de manera decidida en la formación de valores cívicos, en la divulgación de la cultura del urbanismo, y en la promoción de actitudes ciudadanas.

Samuel Hollopeter asumió la gerencia de las E.P.M. el 1° de noviembre de 1925, y cuatro años después entregaría la nueva planta del acueducto, con una capacidad de 8 millones de galones de agua por día. Con una cobertura inicial para 11.500 viviendas (la ciudad tenía 14.000), ya para 1938 suministraba agua potable al 80 % de la ciudad. Cifra significativa si se tiene presente que en Bogotá la cobertura ese mismo año era solo del 59%, Medellín del 57,3%, Cali del 74,8%, Cartagena del 21,4% y Santa Marta del 36,2% (Solano, 1997).

Lo cierto era que, en esa época, no había en Barranquilla, dentro del sustrato social mayoritario de la ciudad, alguna otra personalidad con las competencias administrativas y técnicas que pudiera reemplazar a Hollopeter en la dirección de unas empresas de servicios públicos, cuyo objetivo más amplio era construir un entorno urbano moderno: agua potable, alcantarillado, calles pavimentadas, mercados. Su presencia fue garantía para el buen manejo de ese crédito de fomento que se había otorgado. Una publicación de la Unión Panamericana, de 1928, consideraba que los negocios y tratados que adelantaba la ciudad con los Estados Unidos eran dignos de admiración: “Fuera de La Habana y Panamá quizás ninguna otra ciudad caribeña ofrece

³ Fue miembro activo de la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, asumió la elaboración de planes de futuro, y publicaba con frecuencia artículos soportados en estudios y estadísticas sobre el desarrollo urbano de la ciudad.

un mejor ejemplo de la cooperación entre los norteamericanos y suramericanos para el desarrollo urbano que Barranquilla”⁴.

Sin embargo, no fueron pocos los conatos de conflicto entre el Concejo municipal y Samuel Hollopeter, pues muchos de los políticos locales, y en algunas ocasiones dirigentes del sector privado, se opusieron a las condiciones del empréstito y su manejo. En 1936, siendo presidente de la Cámara del Comercio, Mario Santo Domingo llegó a comentar que: “no podía tolerar más que prácticamente toda la estructura económica [...] de Barranquilla [estuviese] en las manos de una institución financiera americana”, según se registra en el *Monthly Political Reports*, sept. 21 de 1936, del Consulado de los EE.UU. en Barranquilla, 1936-1942, caja 1 (Posada, 1987, p. 24).

Es bueno recordar que la gestión de crédito fue realizada por los empresarios Karl y Robert Parrish, oriundos de Iowa (Estados Unidos), quienes con sus relaciones y contactos lograron hacerse adjudicar la mayoría de las obras de construcción de la infraestructura: la ampliación del acueducto, los pavimentos, el mercado, etc., involucrados en el crédito. (Solano, 1997). Pero no fue el único que se benefició con el crédito. La ciudad, en general, contó en ese momento con un marco favorable de servicios públicos para satisfacer la gran demanda acumulada de vivienda, y posibilitó que crecieran los negocios de bienes raíces, al punto que, entre 1922 y 1944, el Concejo municipal aprobó 19 urbanizaciones en 1.138 hectáreas, representando el 62.37% del crecimiento urbano. Barranquilla experimentaría en este período un incremento estimado del 260,32% de hectáreas urbanizadas, según datos de Porfirio Ospino recogidos en Sánchez (2003).

Samuel Hollopeter sentía que su gestión debería ir más allá de administrar una empresa pública en sus aspectos técnicos, contables y financieros. Era consciente de que estaba haciendo ciudad y, por lo tanto, se involucraba en temas de políticas públicas y

⁴ El artículo se titulaba “*The New Barranquilla*” y apareció en *The American City Series*, en Washington, 1928, p. 11.

desarrollo urbano. Por esta actitud, gozaba de gran simpatía entre la ciudadanía barranquillera. La opinión pública lo tenía en alta estima, tanto por sus “habilidades diplomáticas” como por los logros de la empresa a su cargo. Así lo manifestó un informe de la Legación Británica en Bogotá a Craigie, en dic. 19 de 1930 (Posada, 1998, p. 364).

El 18 de octubre de 1928, Samuel Hollopeter presentó a consideración del Concejo un exhaustivo listado de cincuenta y una medidas urgentes que el municipio debía realizar para transformar a Barranquilla en un lugar saludable, próspero y agradable para trabajar. Entre tales medidas, estaban la eficiente vigilancia para hacer cumplir las leyes y reglamentos sanitarios, la ampliación de las calles y andenes peatonales, la institucionalización de un sistema racional de urbanización, la organización de las cárceles, el contar con una adecuada y eficiente protección de la policía, la construcción de parques, jardines, paseos públicos y casas obreras higiénicas, la edificación de “modernos y elegantes” hoteles, de hospitales y casas escolares.

Además, hacía recomendaciones para el aseo personal, el ahorro familiar y la adquisición de casa propia. Por último, Hollopeter terminaba su exposición con la siguiente exhortación:

Barranquilla necesita avivar su espíritu cívico, ahora un tanto aletargado para llevar a cabo los requisitos de una ciudad moderna. El espíritu cívico se compone de varios elementos: unos idealistas y otros materialistas. No debemos hacernos ilusiones de que el progreso material debe llegarnos cuando nuestro espíritu público es meramente una idea, un deseo o una ilusión. El hombre que verdaderamente posee espíritu público de la clase que necesita esta ciudad, no es aquel que sueña con un brillante porvenir para la población donde vive, sino aquel que está siempre listo a dedicar el tiempo, la energía, el dinero y la inteligencia que reclaman el bien de la ciudad [...] Para que el espíritu cívico produzca sus efectos y se palpen sus beneficios es necesario que no se limite a un reducido grupo de individuos, sino que se extienda a todos los ciudadanos por igual. (Mendoza, 1937, Mejoras n° 12, p. 13)

En 1936, en el Club Rotario, hizo un recuento de predicciones de lo que iría siendo Barranquilla, en diferentes etapas hasta 1946, cuando pronosticaba que tendría 300.000 habitantes y sería la ciudad más grande del país (Fuemayor, 1937, *Mejoras* n° 8). En mayo de 1939, la revista *Mejoras* publicó una carta abierta de Hollopetter a los barranquilleros titulada “Mirando al futuro”, en la que enumeró 17 necesidades urbanas, y en cuyos apartes decía:

Si se le compara con la Barranquilla de 1925, la de 1938 es, en verdad, un lugar mucho más confortable y adecuado donde vivir y trabajar. Ninguna otra ciudad de Colombia puede ostentar un progreso más rápido. Sin embargo, ya que se habla de mejoras municipales es preciso declarar que no obstante tan notable progreso, aún quedan muchas cosas por realizar. El crecimiento y extensión de esta ciudad ha sido tan rápido que al Municipio le ha sido imposible proveer la financiación de algunas costosas obras públicas y servicios que requiere una urbe en crecimiento [...] (Mejoras n° 33, 1939, p. 14)

En 1945, cuando se requirió duplicar la capacidad del acueducto, debido a la expansión de la ciudad, y era necesario también implementar medidas de control de pérdidas, aumentar los ingresos y ajustar los avalúos catastrales, Samuel Hollopetter se quejaba de que:

[...] todos nuestros ciudadanos llamados progresistas están únicamente embebidos en sus negocios particulares y no prestan atención a la iniciativa pública, para obligar a las autoridades a que hagan algo por promover las obras y los servicios públicos que son de imperiosa necesidad y que exigen ir con mayor rapidez que lo que hasta ahora se ha venido empleando. (El Nacional, 15-12-1945, p. 4)

El proceso de modernización de los servicios públicos, entonces, podría considerarse como uno de esos hitos que crearon un ámbito moderno de ciudad capitalista en Barranquilla. Pues la disponibilidad de su infraestructura propició, por un lado, ese mercado de tierra urbanizada indispensable para habitar el territorio en las condiciones de vida que, para esa época, dictaba la modernidad: “confort”, “higiene”, “salubridad”, “ornamentos”, “conexión vial”; y, por el otro, permitió procesos de acumulación

capitalista a través de la aparición de rentas urbanas, y el usufructo de la plusvalía generada por la expansión de la ciudad.

Esa doble mirada, de confort y reproducción de capital, fue lo que hizo posible que el empresario y comerciante norteamericano Karl Parrish se fijara en Barranquilla, como una posibilidad de invertir y establecerse en una ciudad que prometía por su dinamismo comercial: “Barranquilla —escribía a un hombre de negocios de Pennsylvania, en 1920— se está convirtiendo en una ciudad próspera [...] todo está floreciendo y tal parece que será la mayor ciudad comercial al norte de Sur América. Es un lugar muy cosmopolita” (Posada, 1998, p. 338).

Por otro lado, asegurar un fluido eléctrico estable era prioritario, tanto para la modernización de la industria, como para garantizar mejor calidad de vida a los habitantes. De modo que, en 1927, la firma norteamericana Electric Bond & Share Company compraría la antigua planta eléctrica de la familia Obregón y ampliaría la capacidad instalada en la ciudad de 4.478 a 11.000 HP. Sin embargo, la operación inicial era deficitaria, de tal forma que, para hacer viable el servicio y rebajar el costo del kilovatio, hubo necesidad de promocionar entre la población el uso de aparato domésticos, a fin de incrementar el consumo eléctrico. De esta manera, también se modernizaba la vida cotidiana en la ciudad (González, 1998, p. 22)

2.2.1 Nomenclatura racional. De los nombres de héroes a la numeración de las calles

Como Barranquilla se configuró fundamentalmente con el surgimiento de la República, la toponimia de sus calles estaba plagada de una mezcla de nombres patrióticos o alusivos al progreso, como también algunas pocas con connotaciones religiosas: Ricaurte, Santander, Obando, calle del Comercio, carrera del Progreso, avenida 20 de Julio, San Juan, avenida Concordia, etc., lo que no era gratuito: había una intención política en esta denominación. La dirigencia política nacional de mediados del s. XIX abogaba por estos nombres con el fin de reafirmar el concepto de patria y nación en

cada rincón de las ciudades colombianas. Las tramas urbanas se convertían en mapas de la historia, y con las denominaciones de las calles, puentes y parques, se buscaban referencias que fuesen motivo de orgullo nacional y sirvieran de ejemplo a las futuras generaciones de ciudadanos (Fajardo, 2005, p. 10).

No obstante, en el mundo práctico de la modernidad, no había lugar a tanto romanticismo patriótico o religioso. Por ello, los dirigentes locales insistían en que: “Barranquilla es una ciudad moderna que pronto debe cambiar sus nombres arcaicos, por un sistema práctico y facilísimo, como lo es el sistema centesimal”, según recomendaba Gonzalez Rubio (*Mejoras* n° 40, 1939, p. 21). Por ello, el 16 de enero de 1939, el presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas, Carlos Galofre, le dirigía una carta al presidente del Concejo municipal en que le proponía:

1. Que el concejo municipal de esta ciudad autorice debida y legalmente a la Sociedad de Mejoras Públicas que represento para ocuparse de hacer nomenclatura completa de la ciudad de Barranquilla, de acuerdo con el más moderno y científico sistema de nomenclatura, el sistema centesimal, igual al que tiene Bogotá y otras ciudades de Colombia. (*Mejoras* n° 32, 1939, p. 40)

Con esta medida se estaba generando una ruptura con el imaginario patriótico del espacio público, y ganaba terreno el sentido inmanente de la vida moderna. Ya no habría lugar de imaginarios de héroes y batallas. La desacralización del mundo de la vida —atributo de la modernidad— envolvería la realidad, y así lo concebía Rafael Tovar:

Por patrióticos que sean ciertos nombres como los que bautizan las calles de Santander, Bolívar y Obando, por patrióticos que sean otros como los de carrera 20 de Julio y la calle 7 de Agosto; por lo poéticos de algunos como los de la carrera La Luz y la calle de Las Flores; por el sabor religioso de muchos de las calles de Jesús, San Juan y San Blas; y por tradicionalistas que sean todos, es menester reemplazarlos por un método eficiente y preciso, que ahorre molestias, demoras y confusiones. (*Mejoras* n° 32, 1939, p. 41)

La nomenclatura numérica iría a romper los códigos de interpretación del suelo urbano. El territorio se volvía más mensurable, medible y ubicable. Este cambio de la lectura de los códigos definatorios del mundo urbano, de la ubicuidad de las personas y los

edificios, de las denominaciones de los lugares, eran cambios realmente rápidos, pues en menos de cuatro décadas la ciudad, en su interior, se identificaba y reconocía de otra manera. El mundo presente, siempre nuevo, de la modernidad echaba al baúl del olvido, sin mayores consideraciones, el lenguaje descriptivo del territorio urbano que ayer se había inventado. Esta sociedad moderna siempre cambiante, que cuestiona sus fundamentos, debía recomponer cotidianamente sus propias estructuras de pensamiento. La anomia, la despersonalización del espacio, el habitante anónimo que se desplaza en el espacio público, indiferente a la referencia patriótica o santa de la calle, solo quiere llegar rápido y preciso a su destino.

En 1939, Rafael Tovar, de la Sociedad de Mejoras Públicas, explicaba en una fuerte campaña de divulgación la simplicidad del método, con ejemplos sencillos: “carrera 17, n° 13-74 quiere decir que la puerta designada está entre la calle 13 y 14, y el 74 hace referencia a que está a 74 m de la calle”. Alegaba la rapidez y precisión absoluta del método, y censuraba a los tradicionalistas que podrían oponerse, basados en sentimentalismos, a las “contundentes razones de exactitud y organización” que la nueva nomenclatura proveía a la ciudad. Argumentaba también que, para el caso de una ciudad cosmopolita como Barranquilla, los extranjeros no tendrían dificultad en localizar una dirección, pues el sistema centesimal, “compendio perfectísimo de la nomenclatura urbana”, hablaba el lenguaje universal de los números (*Mejoras* n° 32, 1939, p. 42).

Pero no fue una tarea fácil. La “Junta Nomencladora” para la ciudad, creada para ese efecto, nunca se reunía: “cada dos años, en la primera semana de noviembre unos nuevos ediles forjan la ciudad ideal y cuando el nuevo año

2.2.2 La delimitación del perímetro urbano

Otro de los requisitos que exigía cada vez más la vida moderna de Barranquilla —para la concreción de sus nuevos valores, de su cuantificable realidad—, era la delimitación, dentro del área del departamento del Atlántico, de una superficie finita para poder intervenirla de manera racional mediante una acción de planeación de futuro. Una

primera definición del perímetro surgió en 1926, a raíz de la necesidad de planificar las inversiones en infraestructura y las obras públicas, con el empréstito de la Central Trust Company adquirido por el municipio⁵.

Sin embargo, la Sociedad de Mejoras Públicas estaba empeñada en sacar una delimitación territorial formal, que permitiera un accionar urbano más coordinado. Para ello, asesoró al miembro de la junta administradora de las Empresas Públicas Municipales José Agustín Blanco, quien presentaría ante el Concejo municipal, en 1941, el primer anteproyecto sobre “Planificación y demarcación provisional de los límites de Barranquilla” (*Mejoras* n° 60, 1941, p. 30).

Con este anteproyecto de acuerdo, se quería acotar el territorio urbano, densificar el crecimiento de la ciudad, racionalizar las inversiones en infraestructura, de manera que fuese posible responder a las necesidades de confort, higiene, salubridad y progreso que los ciudadanos estaban demandando.

En su artículo primero, el anteproyecto de acuerdo solicitaba autorización al Concejo para que las Empresas Públicas Municipales contrataran los servicios de un “competente ingeniero urbanista para que haga los estudios del Municipio de Barranquilla y levante los planos de la Ciudad Futura [...] El plano así levantado será el plano oficial de la ciudad”, según consignara J.A. Blanco (*Mejoras* n° 60, 1941, p. 30).

En su artículo segundo, de manera muy elemental, consideraba urgente fijar un perímetro provisional —siguiendo una trayectoria de cuatro kilómetros de largo que cubriera toda el área urbanizada— mientras que el técnico urbanista planeara con la colaboración de “nuestros ingenieros y arquitectos el desarrollo futuro de la ciudad, sus diferentes zonas industriales, comerciales y residenciales, su embellecimiento y ornato

⁵ Para ello se tomó como base el plano levantado en 1897, que sería actualizado por la firma norteamericana R.W. Herbard and Co. Inc. adicionando 16 nuevos barrios que se habían consolidado hasta esa fecha (Solano, 1997, p. 89).

[...] sus servicios públicos y tantos y diversos factores más que dependen de la situación topográfica, capacidad económica, etc.” (*Mejoras* nº 60, 1941, p. 36).

Para la Sociedad de Mejoras Públicas era claro que, en el desbordante crecimiento físico de la ciudad, en la anarquía de su desarrollo urbano, era necesario marcar territorio para poder actuar dentro de los límites de un presupuesto municipal exiguo:

Su puesto en la Junta Administradora de las Empresas de Servicios Públicos Municipales, la entidad modelo en el país por su perfecta y eficiente organización, le ha permitido al señor Blanco darse cabal cuenta de la angustiosa imposibilidad en que se encuentra el Municipio para extender sin límite alguno los indispensables servicios públicos que cada día reclaman nuevas y lejanas urbanizaciones, mientras que en el mismo casco de la ciudad permanecen más de 12.000 solares sin construcciones. (Mejoras nº 60, 1941, p. 36)

No obstante, al anteproyecto le hicieron tantas “añadiduras y modificaciones que perdió su estructura original, quedó impracticable y durmió el sueño de encarpamiento” (*Mejoras* nº 60, 1941, p. 36). Esta urgencia de planificar venía de décadas atrás, y cada vez se sentía más apremiante. La contratación con la empresa norteamericana R.W. Herbard & Co. para la elaboración de ese primer plano base de 1926, y los distintos acuerdos municipales reglamentarios eran acciones de planificación, aunque atomizadas dentro del caos que el vértigo del progreso producía en la ciudad.

De modo que, ante el caos, la solución recurrente era “la planeación”. Pero esto implicaba un ejercicio previo de visualización de futuro, una abstracción de líneas y geometrías que se apoyaban en los instrumentos modernos de medición, en una profesionalización del oficio que incorporara otras variables sociales, ambientales y estéticas. La revista *Mejoras* editorializaba acerca del plano de la ciudad futura:

Ya parece lugar común esto de hablar de la necesidad imperiosa que tiene toda villa o pueblo que progresa, siquiera sea ligeramente, de que se le dote de un plano futuro. Mas, sin embargo, no se hablará nunca, ni se recalcará nunca lo bastante sobre la importancia de este tema, toda vez que su trascendencia es a todas luces superior a lo que a primera vista pudiera

considerarse. El común de las gentes oye hablar de plano futuro y se encogen de hombros como diciendo “otra necesidad más”. Pero no hay tal. ¿Quién concibe la construcción de una carretera sin un perfecto trazado previo? ¿Y quién puede construir una casa o edificio sin haber dibujado previamente el diseño de lo que se va a desarrollar? (nº 55, 1941, p. 7)

2.2.3 La especulación inmobiliaria

Según el censo nacional de 1912, Barranquilla tenía una población de 48.907 habitantes. Pero la ciudad experimentaría una verdadera explosión demográfica por efectos de la inmigración, pues pasó de 64.543 a 152.348 habitantes, en un lapso de 20 años —entre 1818 y 1938— creciendo a una tasa anual del 6,8%, y, registrando un incremento total de población en ese período del 134%, por encima de Bogotá con 131%, fue la más alta del país (Contraloría de la Republica, 1940).⁶

Según Sergio Paolo Solano (1997) varias fueron las razones de su inusitado crecimiento. La primera fue la enorme vitalidad comercial que adquiriría la ciudad a partir de 1842, cuando el 70% de las mercancías de importación del país entraba por su puerto, atrayendo gentes de distintas partes de Colombia, la región y el mundo.

La segunda, que hubo una fuerte inmigración de pobladores de los pueblos ribereños del río Magdalena, que arribaron a Barranquilla debido las frecuentes inundaciones que padecían sus pueblos durante el invierno. Por último, gracias al fin de la guerra de los Mil Días, y al ambiente de paz que se generó, llegaron gentes de los departamentos del Atlántico, Bolívar, Magdalena, Cundinamarca, Antioquia, Tolima, Santanderes, Huila, Nariño, Valle y San Andrés, entre los más destacados:

Los registros del movimiento de pasajeros que llegaban en el puerto fluvial, los cuales para los años 1923 a 1928 arrojan un promedio de casi 3.000 personas que arribaban a Barranquilla, y entre 1933 y 1935 ese promedio anual fue de 2.000 pasajeros aproximadamente; para el segundo semestre de 1934, de acuerdo a los puertos fluviales de embarque de las personas que llegaban a la ciudad, 2.700 procedían de Ciénaga, 3.800 de Calamar, 430 de

⁶ ver gráficas 1 y 2

La Dorada y 330 de Puerto Berrío, para un total de 12.700 personas que llegaron a través del río Magdalena en esos seis meses. (Solano, 1997, p. 89)

Las cifras de metros cuadrados construidos señalaban, asimismo, que después de Bogotá, entre 1928 y 1940, Barranquilla era la ciudad que más crecía. Incluso en 1929 superó a la capital, pues se construyeron 322.769, mientras en Bogotá 233.115 metros cuadrados (Contraloría de la República, 1940). Por lo tanto, era de esperarse que el asentamiento no estuviera preparado para recibir tal cantidad de gentes, en un período de tiempo tan corto, y con múltiples necesidades, intereses contradictorios y disímiles culturas; además, con un crecimiento económico inusitado, unas reglas del juego muy laxas, un estado municipal débil y poco normado, y una noción de ciudadanía que solo estaba en su etapa embrionaria.

De modo que, desde 1920 hasta mediados de 1940 del s. XX, Barranquilla padecería una crisis en su crecimiento que se manifestaba fundamentalmente en lo público: insuficiencia en la infraestructura de servicios públicos, pésima calidad de estos, problemas de saneamiento básico, ausencia de normas urbanas, expansión al vaivén de los especuladores inmobiliarios, que rápidamente transformaban sus fincas en urbanizaciones con la malla urbana más simple, y casi todas sin la dotación de servicios públicos.

Como lo afirma el historiador Theodore Nichols (1973), para los años veinte la ciudad era primordialmente comercial —con poco desarrollo industrial—, y por lo tanto carecía de una clase obrera mayoritaria y organizada, de modo que la vivienda obrera no estuvo dentro de las prioridades del momento. Así que la producción de vivienda social se soslayó de las políticas públicas municipales, no obstante, la nación hubiese legislado al respecto.

El artículo 7º de la ley 46 de 1918 obligaba “a los municipios que tengan más de 15.000 habitantes destinaran el 2% del producto de los impuestos, contribuciones y rentas para

la construcción de viviendas higiénicas para la clase proletaria”; lo que dio pie para que en diciembre de 1920 se creara en la ciudad “la Liga de Inquilinos” con el fin de presionar respuestas prontas y adecuadas al déficit de vivienda.

Según un censo realizado por las Empresas Públicas Municipales, en 1927 la ciudad registraba 110.000 habitantes y solo 14.000 viviendas. Este déficit de vivienda explica por qué, entre 1922 y 1944, se produjeron 11 invasiones que ocuparon 262 hectáreas en áreas contiguas al perímetro urbano existente, gran parte de ellas, anotó Porfirio Ospino, “dirigidas y organizadas a partir de ideas políticas que reivindicaban a la clase proletaria” (Sánchez, 2003, p. 23).

La vivienda obrera quedaría entonces a expensa de la oferta del mercado que venía de los urbanizadores privados, al que con dificultad accedía el incipiente proletariado, pues no se habían logrado implementar los mecanismos de subsidios o de créditos blandos, que la ley colombiana había empezado a establecer para esos casos (pero que en muchas ciudades colombianas aún no se habían efectuado).

De modo que urbanizaciones como Las Nieves, El Valle, La Unión, Nueva Granada, Lucero, Chiquinquirá, Barrio Abajo y San Roque surtirían la oferta en precarias condiciones de infraestructura urbana: pozas sépticas, calles sin asfalto (Sánchez, 2003).

Más importancia le concedería el Concejo municipal y la dirigencia gremial a la gestión de recursos para instalar el alcantarillado, pavimentar y mejorar el trazado de las calles. Por ello, finalizando el año de 1919, se comisionó al empresario Ángel Palma para que viajara a Panamá y Estados Unidos, y contactara a “un ingeniero graduado en calles”. En junio de 1920, se logró firmar un contrato con la empresa norteamericana R.W. Herbard & Co. para ese efecto. En el análisis previo que realizó esta compañía consultora, en 1920, decía:

La ciudad ha crecido tan rápidamente durante los últimos años que la organización local del Departamento de obras públicas y sus anticuados métodos de hacer los trabajos han sido totalmente incapaces de mantener las mejoras municipales en relación con el aumento de la población y área. La ciudad está plagada de nubes de arena y polvo y verdaderos ríos de aguas en las calles durante el período de lluvias. Hay muy pocas calles pavimentadas, no hay cloacas y el sistema de acueducto es muy inadecuado. (Valencia, 2005, p. 25)

Este contrato por \$258.000 incluía todas las recomendaciones técnicas y de diseño, que, de ser tenidas en cuenta, habrían de cubrir las necesidades proyectadas de la ciudad en lo referente al sistema de desagües hasta 1935. Adicionalmente, se le contratarían obras de infraestructura de alcantarillado y pavimentación de calles, las que al fin y al cabo no se ejecutaron; si bien el plano base que se elaboró se convertiría en el primer elemento organizador e instrumento de control político del desarrollo urbano.

En efecto, el municipio expediría el acuerdo n° 13 de noviembre de 1925, mediante el cual nadie podía abrir calles ni urbanizar predios o construir nuevos barrios en el municipio, sin haber obtenido un permiso previo del Concejo, de acuerdo a los planos de Herbard & Co. (González, 1998)

El fundamento ordenador de ese primer plano era bastante elemental. Vías transitables, higiene y rectitud en el trazado. Para el Concejo municipal el único referente ordenador que se consideraba indispensable para avenidas y calles era la rectitud. Se partía del supuesto conceptual de que recto es ordenado.

Preocupaba que el manzaneo reticular, que se aprobaba como urbanización en una finca, tuviese continuidad rectilínea con las urbanizaciones y la trama urbana existente. Pero, además, el rectángulo era la forma más expedita de configuración urbana dentro del pensamiento mercantilista imperante, en el que la acumulación capitalista, basada en la especulación del suelo urbano, era su fuerte. Lewis Mumford en su libro *Cultura de las ciudades* señalaba:

Si el plano de la ciudad no guarda relación sino con las necesidades del constructor improvisado, el medio más simple para organizarla topográficamente consiste en hacer el trazado tomando como base las manzanas rectangulares. De manera que cada lote se convertía en una unidad, lo mismo que la moneda que podía fácilmente valorarse y cambiarse. (Mumford, 1959, p. 308)

Los reclamos de la ciudadanía también iban orientados hacia la búsqueda de esa fórmula del orden recto y cuadrado. El diario *El Conservador*, en enero de 1922, expresaba el caos de la ciudad en estos términos:

[...] donde más derecho tuercen las calles y las carreras [...] Calles casi circulares, entrelazándose en carreras que padecen de quebranturas incurables [...] calles de 8 metros que desembocan en calles de 17 metros. El público construye sin ton ni son, no se sujetan a reglas, decretos, acuerdos, ni a ningún programa, convenga que la urbanización es un desastre. (Valencia, 2005, p. 26)

Por otro lado, la Alcaldía hacía esfuerzos aislados por reglamentar el diseño urbano de las calles, como el acuerdo n° 33 de 1925, que establecía una relación entre el ancho de la calzada y el de los andenes, el cual debía ser —cualquiera fuera el carácter de la vía— de tres quintas partes para la calzada y una quinta parte para cada uno de los andenes. (González, 1998)

Armando Dugand Gnecco escribía en la revista *Mejoras* en 1937:

Barranquilla es una ciudad sin perspectivas simétricas, sin verdaderas bellezas urbanas. La anchura del paseo Colón, por falta de previsión de nuestros abuelos lo dejaron crecer torcido [...] la anchura de esta vía no se debió a la voluntad de nuestros tatarabuelos, sino al hecho trivial de ser el lecho de un ancho arroyo. Ojalá todas las calles de Barranquilla hubieran sido arroyos tan anchos como el que originó nuestra mejor vía pública. (Valencia, 2005, p. 52)

De modo que a los nuevos barrios que los particulares urbanizaban se les conminaba a realizar un trazado más regular; así que, entre más exacto, más recto, más definido, más fácil de negociar, más expedita resultaba la transacción.

Este desarrollo formal reticulado del suelo de Barranquilla, en la primera mitad del s. XX, no guarda ninguna relación histórica con la trama en damero de los asentamientos coloniales, aunque ambas sean paralelepípedos. Más identidad tiene este formato de geometría urbana con Manhattan, acerca de la que el arquitecto Rem Koolhaas diría: “La disciplina bidimensional de la cuadrícula crea una libertad soñada para la anarquía tridimensional [...] La ciudad puede ser ordenada y fluida, una metrópoli de rígido caos”. (En Berman, 1989, p. 301)

En definitiva, para el caso de la Barranquilla de principio del s. XX, la retícula se fundamentaba mayormente en la racionalidad de la acumulación capitalista del urbanizador, el cual encontraba que se reproducía con mayor efectividad con formas rectangulares que cuadradas.

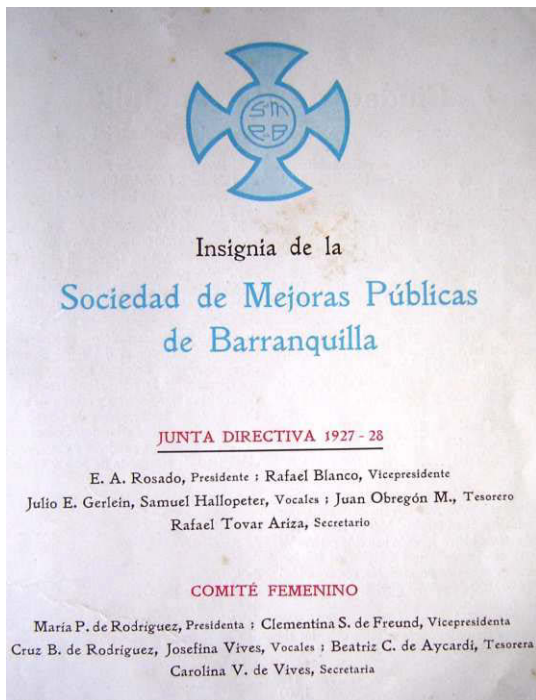
Pero los problemas no terminaban con disponer un orden rectangular. La insuficiencia y la mala calidad del agua potable, el desorden en las vías, la falta de pavimentación, de parques, una excesiva lógica rentista del suelo orientando el crecimiento urbano, generaba muchas quejas de la ciudadanía. En la revista *Mejoras*, el 31 de enero de 1937, se hacía alusión a “la ausencia de control urbano en la ciudad, porque su infraestructura respondía más a la improvisación que a la planeación” (Valencia, 2005, p. 20).

Por otra parte, en agosto del mismo año, Daniel Abello, dirigente de la ciudad, escribía en la mencionada revista:

Son muchas e importantes las obras que aún falta realizar para alcanzar el título de ciudad civilizada y culta. Barranquilla continúa siendo una ciudad

sin parques, sin jardines [...] la plaza del Cementerio Universal está completamente descuidada, las obras de embellecimiento de su hermosísima plaza indicada por el ingeniero Penzo Urquijo están perdiéndose en el abandono, el parque Once de Noviembre es una cosa relegada al olvido, lo mismo ocurre con el bulevar Central y con el parque 'León' del Prado y con el nuevo parque de Boston. (Valencia, 2005, p. 60)

Como se puede observar, ya se percibía de manera impaciente por parte de la ciudadanía la necesidad de una **racionalidad** en la estructura urbana y en la organización espacial de la ciudad. Problemática que se comienza abordar de distintas maneras, como se verá a continuación.



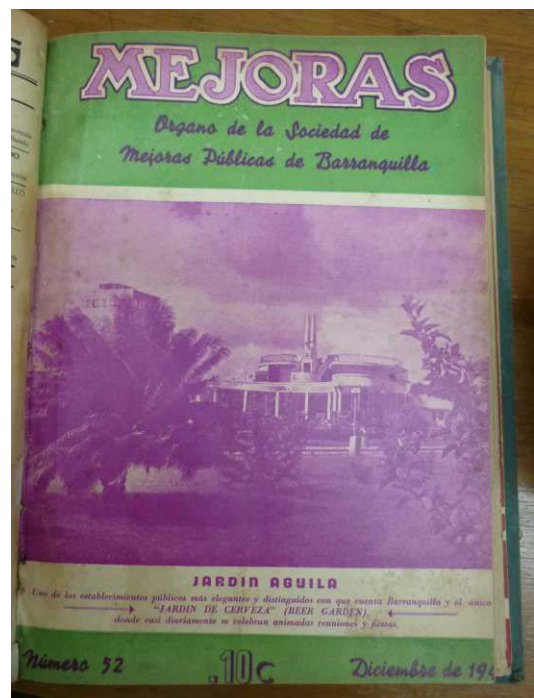
F.33



F.34



F.35



F.36

F.33 Insignia de la Sociedad de Mejoras Públicas.
Fuente; *Anuario Comercial Por-Barranquilla* . 1928

F.34 Portada de la Revista *Mejoras* # 81 de abril de 1943

F.35 Portada de la Revista *Mejoras* # 27 de agosto de 1938

F.36 Portada de la Revista *Mejoras* #52 de diciembre 1940



F.37



F.38

PARQUES	DIRECCIONES
Las Américas	Calles 64 a 65 - Carreras 49 a 50
Nariño	Calles 65 a 66 - Carreras 43 a 43B
Bellavista	Calles 70 a 72 - Carrera 61
Napoléon Salcedo Cotes	Calles 70B a 71 - Carreras 30 a 31
Calancala	Calles 48 a 50 - Carreras 31 a 32
Once de Noviembre	Calles 52 a 55 - Carreras 54 a 60
Cartagena	Calles 63 a 63B - Carreras 42 a 43
Parrish	Calle 76 - Carreras 53 a 54
Centenario	Calles 38 a 39 - Carrera 39
Roberto Puyana V.	Calle 77 - Carreras 69 a 70
Bulevar El Carmen	Calles 55 a 57 - Carrera 50
13 de junio	Calles 81 a 82 - Carreras 69 a 70
Girardot	Calles 39 a 40B - Carreras 21 a 21 B
Santander	Calles 64 a 66 - Carrera 54
El Lucero	Calles 57 a 58 - Carreras 29 a 30
San Carlos	Calle 42 - Carrera 46
Barrio Modelo	Calles 52 a 56 - Carreras 65 a 66
León	Calles 68 a 70 - Carreras 56 a 57
José Eugenio Macías	Calles 79B a 80 - Carreras 44 a 45
Sucre	Calle 28 - Carreras 35B a 36
Las Nieves	Calles 24 a 26 - Carreras 18 a 19
Tomás Suri Salcedo	Calles 70 a 72 - Carreras 46 a 47
Washington	Calle 80 - Carrera 53

Tabla 3. Parques al cuidado de la Sociedad de Mejoras Publicas. Fuente: Revista *Mejoras* # 198. Agosto de 1953



F.39



F.40

F.37 Paseo Bolívar arborizado 1940. Foto Enrique Rasch. 1940

F.38 Calle de París. 2006. Foto del autor

F.39 Parque Tomás Suri Salcedo. Foto "This is Barranquilla" 1953.

F.40 Parque Santander. Foto "This is Barranquilla" 1953.



F.41



F.42



F.43



F.44

F.41 Avenida 20 de Julio arborizada. Foto Enrique Rasch 1940

F.42 Parque del Barrio Modelo. Foto "*This is Barranquilla*". 1953

F.43 Dirigiendo el Trafico en la avenida "Olaya Herrera". Revista *Mejoras* # 96 .1945

F.44 Calles arborizadas en el barrio Prado. Foto Enrique Rasch 1940



F.45



F.46



F.47



F. 48

F.45 Planta del acueducto municipal
Aerofotografía Scadta. 1938

F.46. F. 47, F.48
Acueducto Municipal. Financiado
por la banca de Illinois. USA . 1940
Foto: Erwin Heumann.
Colección Privada Enrique Yidi.



M.13 Plano de las primeras redes del acueducto municipal realizados por la firma R.W. Herbard and Company en 1926.

Fuente: *Anuario Comercial Pro-Barranquilla.1928*



F. 49 Ing. Weirick de la empresa Parrish y cia. haciendo trabajo de agrimensura en la urbanización el Prado.

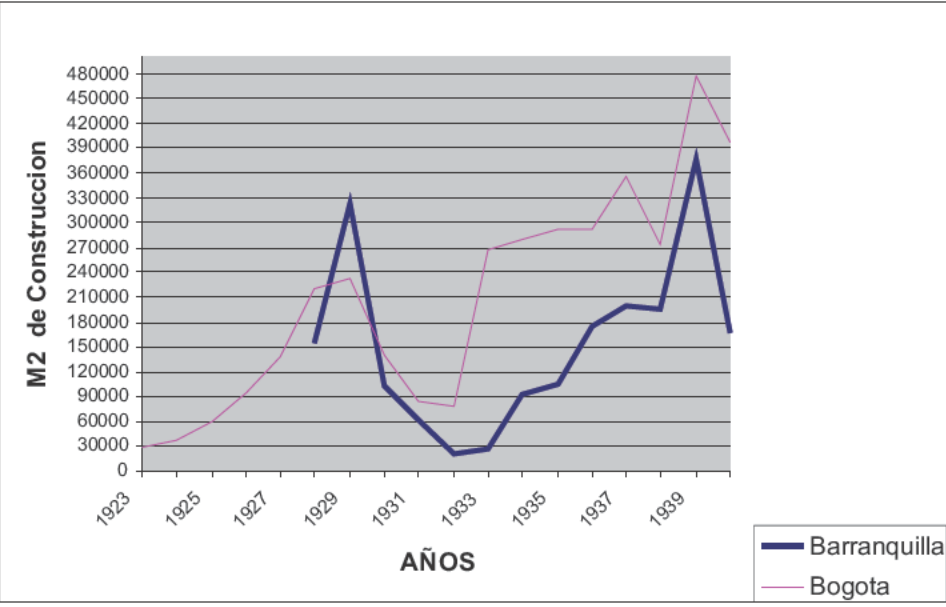
Fuente: *Anuario Comercial Pro-Barranquilla.1928*



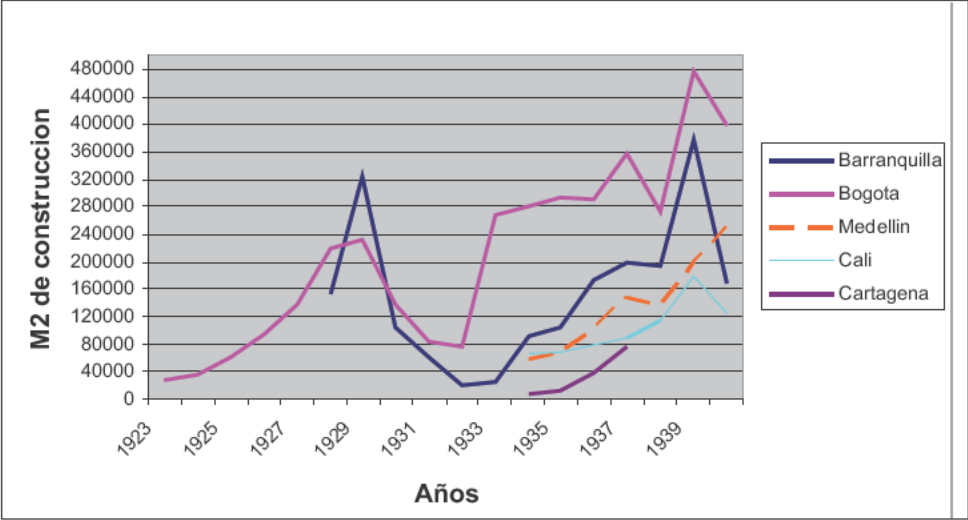
F. 50 Pavimentación de la calle “la María”

Fuente: *Directorio Comercial Pro-Barranquilla.1928*

Gráfica.1 Cuadro Comparativo crecimiento urbano Barranquilla - Bogotá en M2.
Fuente: Contraloría General de la República. Anuarios estadísticos.1940



Gráfica.2 Cuadro Comparativo crecimiento urbano 5 ciudades colombianas en M2
Fuente: Contraloría General de la República. Anuarios estadísticos.1940



NOMBRE DEL BARRIO	HECTÁREAS	%
Urbanizaciones	917	52%
El Prado	130,17	7%
Loteo predio a predio	447,41	25%
Invasiones	265,73	15%
Total	1760,31	100%

Tabla 4
Crecimiento urbano de Barranquilla 1922/44
Fuente: *Barranquilla. Lecturas Urbanas.*
2003

NOMBRE DEL BARRIO	HECTÁREAS	%
Chiquinquirá	7,57	3%
San Francisco	32,65	12%
San Salvador	17,78	7%
Rebolo	30,63	12%
Atlántico	17,02	6%
San Isidro	49,39	19%
Alfonso López	21,59	8%
Loma Fresca	8,33	3%
Buena Esperanza	28,89	11%
Montecristo	3,19	1%
Las Flores	31,03	12%
Pumarejo	17,66	7%
Total	265,73	

Tabla 5
Invasiones en Barranquilla 1922 /1944
Fuente: *Barranquilla. Lecturas Urbanas.*
2003



M.14 Invasión de San Isidro.
Aerofotografía de Scadta.1938

M.15 Primer Plano areofotográfico de Barranquilla editado por el autor con 131 fotos aéreas tomadas por Scadta en 1938. Fuente: Archivo histórico del Atlántico. Barranquilla



3 Trazados urbanos y espacio público.

2.3.1 Del Camellón Abello al Paseo Bolívar

De aquella primigenia estructura urbana de “tipo longitudinal de núcleos múltiples” —que tuvo Barranquilla como sitio de libres, aglutinada a lo largo de cinco barrancas a lo largo de los caños y la laguna de Camacho—, se pasaría, con el advenimiento de la república, a referenciar su imagen de ciudad en los modelos urbanos de sus socios comerciales extranjeros, principalmente de Francia, Inglaterra y Estados Unidos.

En efecto, según José Luis Romero, dos formatos de desarrollo urbano tuvieron significativa resonancia en Latinoamérica como modelos a imitar: el de la Inglaterra victoriana y el de la Francia de Napoleón III. Las obras de reforma urbana en París del Barón Haussmann se tornaron entonces en el paradigma formal y urbano que las ciudades latinoamericanas debían adoptar para recibir el bautizo de modernas y republicanas, como sería el caso de Barranquilla. (Romero, 1999, p. 302)

Hacia 1880, el modelo Haussmann era generalmente aclamado como el modelo mismo del urbanismo moderno, y no tardó “en ser impuesto a las distintas ciudades que surgían en todas partes del mundo, desde Santiago hasta Saigón”. (Berman, 1989, p. 151) Totalmente diferente al modelo de damero de las ciudades fundacionales promovidas por la Corona española en toda Hispanoamérica.

Peter Hall afirma también que, a partir de 1900, surgió un movimiento mundial denominado “Ciudad Bella”, que tuvo su origen en “los bulevares y paseos de las grandes capitales europeas del s. XIX; sus modelos son la reconstrucción de París hecha por Haussmann durante el reinado del Napoleón III y la contemporánea construcción del Ringstrasse de Viena” (Hall, 1996, p. 187)

Una circunstancia particular favorecería inicialmente a Barranquilla para que se practicase ese tipo de urbanismo moderno; puesto que, al no haber sido fundada por la Corona española,

no tuvo la plaza central como lugar de encuentro y de concentración visible del poder colonial: “Desde el primer día los cuatros costados reciben los lugares del poder y su exhibición: poder político, militar, judicial, económico y fiscal, ideológico y religioso” (Aprile, 1992, p. 206).

A los primeros habitantes de Barranquilla los tenía sin cuidado la necesidad de configurar ese tipo de centralidad urbana, pues en su mentalidad pragmática y comercial eran más importantes las barrancas para el comercio, que los símbolos materiales de culturas lejanas, que la dimensión sacra y trascendental de la religión. Incluso, la actividad de mercado no se realizaba en plazas “coloniales”, sino en los caños, adonde arribaban canoas llenas de productos agropecuarios de la región para su comercialización.

Según Jacques Aprile-Gnisset (1992) en las poblaciones de la Costa Atlántica, como Barranquilla:

[la ciudad] terminó ignorando por completo las “leyes”. Su diseño era tan libre como sus mismos fundadores y moradores; adquiriendo el sentido sociológico de la palabra, hasta un significado urbanístico y un reflejo del hábitat. Y con eso surgió el “desorden” pero se acabó la monotonía. (p. 48)

Pero las alamedas y los paseos —modelos espaciales consolidados en Europa como lugares de exhibición de las nacientes burguesías—, sí se tornaron significantes para Barranquilla cuando a la ciudad comenzaron a arribar, gracias a su dinamismo comercial, un significativo número de extranjeros no hispanos procedentes de Estados Unidos y Europa, que se sentían “parte de la vida cosmopolita moderna” y buscaban con afán transformarlo “en espacios públicos para emular la vida urbana imperante en esas latitudes” (Caballero, 200, p. 71). Con tan buena suerte para la ciudad y sus dirigentes, que la naturaleza en forma gratuita proporcionó ese espacio físico en donde desarrollar la nueva escenografía urbana: la “calle Ancha” moldeada por los arroyos invernales.

[...] la calle Ancha, la cual debe su nombre al arroyo que se formaba en el centro de ella, por donde corrían hasta la ciénaga las aguas que descendían de las tierras altas. Esta calle era una extensión de igual anchura hacia el norte; pero desde el

cañón verde, más tarde en su lado norte se formó la cuadra donde está situado el Cuartel Nacional [...]. (Vergara & Baena, 1922, p. 23)

De modo que en 1886 se construyó, a lo largo de la calle Ancha, un modesto bulevar peatonal de 300 m, bautizado con el nombre del “camellón Abello”¹, que empezaba en “Cuartel” (carrera 44) y terminaba en “Progreso” (carrera 41), siguiendo el curso en paralelo a las calles “España” y “Real”, en donde la nueva burguesía empezaría a entrenarse en la novel urbanidad ciudadana.

Los bulevares de Napoleón-Haussmann crearon nuevas bases —económicas, sociales y estéticas— para reunir enormes cantidades de personas. Al nivel de la calle, estaban bordeados de pequeños negocios y tiendas de todas clases, y en todas las esquinas había zonas acotadas para restaurantes y cafés con terrazas en las aceras [...] Las aceras de Haussmann, como los propios bulevares, eran enormemente amplias, bordeadas de bancos y árboles frondosos. (Berman, 1989, p. 151)

Este nuevo formato de espacio público del bulevar —la innovación urbanística más espectacular del s. XIX y el paso decisivo hacia la modernización de la ciudad tradicional, en palabras de Berman—, traería consigo toda una significación sociocultural nueva y unos patrones de conducta para una sociedad burguesa, que profesaba valores totalmente diferentes a la sociedad tradicional de criollos y españoles que rondaban por la reticulada plaza colonial.

Así que, a finales del XIX, alrededor de ese espacio colectivo primigenio del camellón Abello, aparecerían los bares, cafés, restaurantes, comercios, el Club Barranquilla, los juzgados y las residencias de los más ricos, exhibiendo su fortuna y bienestar:

De estilo clásico o francés, los numerosos edificios de que pudo enorgullecerse al cabo de poco tiempo cualquiera de las ciudades latinoamericanas ponían de manifiesto cierta ostentación o cierto gusto por la monumentalidad [...] Amaron los jardines de trazado francés y las amplias avenidas. Aun en ciudades de poco cambio

¹ Por iniciativa y en honor del alcalde de entonces, D. Gastón Abello, que había estudiado en París (Consuegra, 2003, p. 61).

aparecieron paseos y avenidas; el Paseo Colón y luego la Avenida Arequipa en Lima, la Avenida Bolívar en Caracas, la Avenida Colón en Bogotá. (Romero, 1999, p. 87)

En 1910, la numerosa colonia italiana donaría a la ciudad una estatua de mármol de Carrara del almirante Cristóbal Colón, que sería ubicada en el camellón Abello antes de llegar al Cuartel Militar, asemejándose de esa manera al modelo de escenografía urbana del París de Haussmann, en la cual se diseñaban “grandes panorámicas, con monumentos al final de cada bulevar, a fin de que cada paseo terminara en un clímax dramático” (Berman, 1989, p. 152).

La estatua, realizada en Génova², era un referencia, sin duda alguna, a la cultura europea que le cambiaría el nombre al camellón Abello por el de “Paseo Colón”, y le agregaría una connotación más universal y cosmopolita de la convivencia ciudadana que se estaba dando en las calles y espacios públicos de la ciudad con la llegada de nuevos inmigrantes.

Que la ciudad fuese bella, con esculturas y símbolos, se volvió una prioridad para los habitantes de Barranquilla.

Desde 1886 hasta la tercera parte del s. XX, el camellón Abello fue el espacio público más importante y significativo de la ciudad. Según escritor y periodista Julio H. Palacio, desde finales del s. XIX era: “un lugar de recreo y solaz de la sociedad de Barranquilla en las noches de los jueves y los domingos, cuando la banda tocaba retreta y todas las noches punto de tertulia y cita para comerciantes, industriales, políticos y notables” (Caballero, 2000, p. 96).

Pero también el edificio del Cuartel Militar —la segunda edificación pública emblemática de la ciudad, construida en 1821, que remataba el Paseo en el costado norte y servía de telón de fondo a la estatua de Colón—, cambiaría de ropaje en 1928, al transformar su fachada colonial, de arcos de medio punto, por una que se asemejaba a un fuerte con almenas y garitas,

² En 1892, Francisco Fiorillo, próspero comerciante, italiano y masón, con el apoyo de la colonia italiana residente en Barranquilla, ordenó realizar una escultura de Cristóbal Colón a la empresa Tomagnini de Pietrasanta, en la provincia de Carrara, para ser obsequiada a Barranquilla, y ser entregada el 20 de julio de 1910, en el centenario de la independencia de Colombia. Pero la escultura no llegó a tiempo. (Vanderkrogt.net, abr. 2013)

reforzando su carácter militar. La defensa de la República parecía un imperativo. Para el recién formado Estado nación de Colombia era importante difundir de la manera más profusa el nuevo orden republicano, demostrar la solidez de sus fuerzas armadas, y sellar la institucionalidad de la patria. La memoria de la patria debía quedar anclada así “en el espacio público urbano en forma de monumentos, estatuas, nombres de calles, etc.” (Fajardo, 2005, p. 40).

En 1930, en la medida que avanzaba la modernización del país, aparecería el automóvil en las calles de la ciudad. Muy pronto, este artefacto técnico, símbolo de prestigio y progreso por excelencia, comenzaría a afectar la pequeña trama urbana, exigiendo no solo la ampliación y pavimentación de las principales vías, sino requiriendo además espacios públicos para su estacionamiento. En *La Prensa*, se comentaba:

Barranquilla tendrá pronto una avenida central digna de su prestigio y de su porvenir. Así lo esperan confiados todos los buenos hijos que sueñan en su progreso y que tienen de la estética un programa de vida. Es preciso que aceptemos el principio constructivo: Demoler para crear. (Consuegra, p. 61)

El singular espacio público del Paseo Colón se convertiría entonces en una gran plaza de parqueos, las calles “Real” y “España” se pavimentarían y empujarían hacia las aceras al peatón, restándole posibilidades como lugar de encuentro, aun para los desocupados, anotaba *La Prensa*:

Trátase de destruir ese anacrónico andén del Paseo Colón, asilo propicio de desocupados, para ceder el sitio a una avenida, que contribuiría sin duda alguna al embellecimiento de la ciudad y que resolvería un grave problema de tráfico. (Consuegra, p. 61)

Ahora los elementos del conjunto urbano serían: el edificio del Cuartel, versión republicana, la estatua de Colón, avenidas pavimentadas y un parqueadero central a lo largo de lo que fuera el camellón Abello. La modernización de la movilidad vehicular arrasó con los símbolos de esa ciudad que quería ser bella referenciándose en los paseos parisinos.

Posteriormente, cuando por decreto nacional se determinó que en las plazas y espacios públicos más importantes de las ciudades colombianas debían colocarse estatuas del Libertador, la alcaldía municipal se vio obligada a trasladar la imagen ecuestre de Bolívar — que había sido localizada en 1902 en el parque de su mismo nombre, frente a la iglesia de San Nicolás—, a la Plaza de Colón, el 12 de octubre de 1937, con lo cual cambiaría también su denominación a Paseo Bolívar (Consuegra, 2003).

Los nuevos regímenes adoptan el mismo recurso que usaban los monarcas para perdurar y proporcionar identidad o unidad a sus reinados. Uno de estos recursos fue a la estatua ecuestre, que fue un monumento de la antigua Roma, tal vez de importancia secundaria, que revivió en el Renacimiento italiano y posteriormente desarrollado por el absolutismo francés del siglo XVI. (Fajardo, 2005, p. 39)

Asesorándose con el profesor austriaco Karl Brunner —quien había sido invitado a Barranquilla para estudiar sus problemas urbanos (como se verá más adelante)—, la alcaldía municipal acometió la demolición del antiguo Cuartel Militar, la creación de una pequeña plaza en ese predio, parqueos a su alrededor y la construcción de un podio en la mitad de dicha plaza, donde se erigió la estatua ecuestre de Bolívar, de acuerdo con las indicaciones de Brunner:

En la nueva Plaza en el extremo norte del Paseo Colón se indicó el sitio más apropiado para la colocación del monumento a Bolívar [...] Según la indicación de los automóviles estacionados en la plaza, cabrían cómodamente unos 60 vehículos estacionados, sin que ellos estorben la vista libre al monumento [...] (El Heraldo, 4 feb 1937, p. 7)

Estas modificaciones tenían como objetivo darle lugar al automóvil como el nuevo y principal protagonista de la ciudad moderna, lo que en definitiva significó que, el otrora soñado bulevar central del camellón Abello, desaparecería como espacio de exhibición y encuentro. Sin embargo, las preocupaciones por el nuevo espacio público motorizado no se hicieron esperar: Barranquilla, en aquel entonces, tenía el parque automotor per cápita mal alto de país. En un artículo firmado por Alider y titulado “Peatonalismo de ayer y hoy”, se expresaba lo siguiente:

La geometría del peatón se ha vuelto loca. De su antiguo andar rectilíneo, comedido, tocado de ciertos puntos de solemnidad, ha venido a quedar en cosa desatentada, en pelota de goma plástica, en atolondrado muñeco de cuerda. Al mirar hoy a un peatón urbano, la imaginación se tira por caminos circenses y construye un equilibrista de cuerda floja. [...] Antaño, ser peatón era función elemental, porque para su cumplimiento no eran menester condiciones especiales como acontece hogaño. Entonces antes de civilizarnos, el discurso de la persona por la calle transcurría siempre acompañado de una agradable divinidad de porte [...] En cambio nosotros, nacidos en la era del mecanismo, somos unos pobres seres atormentados por el pensamiento de la muerte imprevista, montón de nervios descuadernados, figuras asustadas y medrosas. (Mejoras n° 22, 1938, p. 37)

Ya en 1928, el edificio Palma había sido construido sobre la carrera 45, Líbano, con calle 34 (atrás del Cuartel Militar) diseñado por el arquitecto y escultor catalán Alfredo Badenes para el empresario Ángel Palma. Cuando se demolió el cuartel en 1937, el edificio entonces adquiriría notoriedad configurando el borde norte del recinto urbano del que, en adelante, se llamaría Paseo Bolívar. Este edificio, de un eclecticismo neoclásico afrancesado, expresaba el éxito, la realización de ese espíritu liberal burgués, emprendedor, de principios del s. XX, que triunfaba en el mundo de los negocios y cuyo referente cultural eran los valores estéticos y culturales predominantes en Europa.

Durante 27 años, constituyó uno de los edificios más emblemáticos de aquella Barranquilla que cifraba sus esperanzas de futuro en esa visión del desarrollo, basada en la noción del progreso y la industria. Eran los tiempos en que “Barranquilla prócera e inmortal” daba “su voz y su músculo al progreso”³. Para la década del cuarenta, ya la escenografía urbana del principal espacio público de Barranquilla había sido transformada, de un camellón peatonal que remataba en el costado norte con la estatua de Cristóbal Colón y que tuvo como telón de fondo el Cuartel Militar, a uno que eliminó el espacio público del peatón, sus árboles y alamedas. Para darle paso a un parqueadero público, que remataría en un podio con la estatua del Libertador y, en el fondo del recinto urbano, el edificio Palma, expresión de los nuevos tiempos republicanos y modernos en que el automóvil ganaría preminencia y protagonismo como configurador de la ciudad.

³ Versos del *Himno de Barranquilla*, escrito por la poetisa Amira de la Rosa en 1942.



F.51 La “Calle Ancha” en 1880. Fuente: Archivo histórico del Atlántico.



F.52 Vista aérea de la “Calle Ancha” en 1880. Fuente: Homenaje al Banco Dugand. 1922 Barranquilla. Vergara y Baena.



F.53 El Camellón Abello construido sobre la “Calle Ancha” en 1886. Foto: Erwin Heumann. Colección Privada Enrique Yidi.



F.54

Casas de los ricos comerciantes a los lados del Camellón Abello.

Fuente:

Homenaje al Banco Dugand. 1922
Barranquilla. Vergara y Baena



F.55

El Camellón Abello convertido en Paseo Colón en 1910.

Fuente: *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, 1928



F.56

El Paseo Colón. 1919

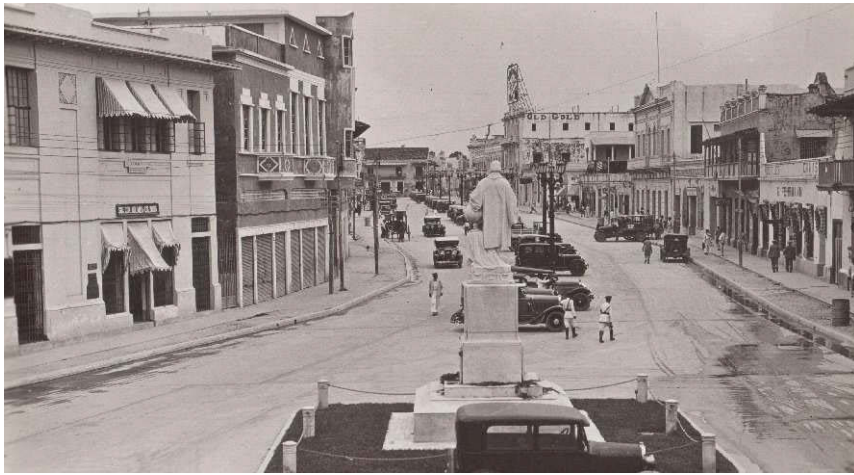
Fuente: *Homenaje al Banco Dugand*, 1922. Vergara y Baena



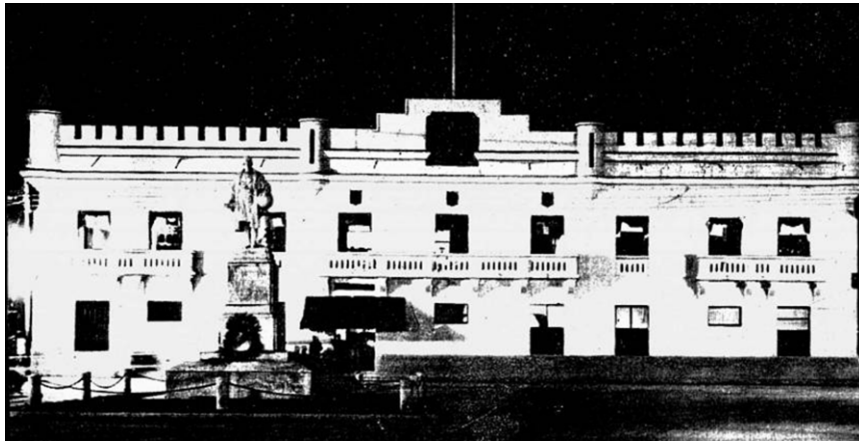
F.57

Los primeros automóviles rodando alrededor del Paseo Colón.

Fuente: *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, 1928



F.58
Desaparición del Camellón
convertido en parqueadero.1933.
Fuente: Archivo privado
Enrique Yidi



F.590
Cambio de fachada al edificio
del Cuartel en 1928 .
Fuente: Archivo histórico del
Atlántico



F.60
Paseo Bolívar .1937
La estatua de Simón Bolívar reemplazó
la de Cristóbal Colón
Fuente:
*Paseo de Bolívar; Espacio vital
de Barranquilla, .2003*



F. 61 Imagen del centro de Barranquilla. 1938. Foto aérea Scadta, 1938 y archivo histórico del Atlántico

F. 62 Paseo Bolívar 1930. Fuente: Colección privada Enrique Yidi



2.3.2 Trazado de la Urbanización del Prado

Según Sergio Paolo Solano (1997), hasta las primeras décadas del s. XX, en Barranquilla la actividad urbanizadora empresarial, por lo general, solo se realizaba a través de la venta de solares y delimitación de espacios comunes, pero sin incluir servicios públicos. El mismo autor anota que, en una publicación de la época, se quejaban de que “en la mayoría de los barrios todo es irregular y abandono por parte de los propietarios quienes únicamente se han detenido a cobrar el valor de los solares vendidos, sin pensar en más nada que pueda favorecer a los compradores de terrenos” (p. 92).

Sin embargo, al margen de estas circunstancias de expansión caótica de la ciudad, sin infraestructura, ni regulaciones urbanísticas claras, con problemas de salubridad pública graves, el empresario norteamericano Karl Parrish desarrollaría una iniciativa para hacer una forma de ciudad y trazado urbano diferentes. Empezaría en 1920 la construcción del barrio el Prado, al noroccidente de la ciudad, referenciándose en los barrios-jardín suburbanos que habían florecido en Estados Unidos, influenciados por el movimiento “vuelta a la tierra”,

el cual estaba estimulado por el crecimiento y la miseria de las urbes, la depresión agrícola, la nostalgia, las razones casi religiosas y las actitudes antivictorianas y que floreció de 1880 a 1914 entre la intelligentsia, como una verdadera corriente alternativa. (Hall, 1996, p. 188)

Argumentos que coincidían con las necesidades de bienestar para su familia radicada en Barranquilla, pues en declaraciones a la prensa local en 1927 Parrish decía:

Hace más de tres años traje a mi señora a Colombia, resuelto a establecerme definitivamente en el país. Ella quedó aquí en Barranquilla con los niños y yo seguí en mis trabajos en las minas de Guamoco cerca de la población de Remedios. Al cabo de algunos meses me escribió que le era imposible vivir en Barranquilla, pues los niños habían enfermado de disentería por tan mala agua del acueducto y ella no podía soportar los mosquitos, vivían en una casa de la parte baja de la ciudad, y resolvió entonces pasarse a esta, tan vieja, en que estamos en este momento. Cuando regresé la encontré instalada aquí ya más tranquila. De ahí nació la idea de “El Prado” desde que vivimos aquí nadie ha enfermado. (Valencia, 2005, p. 21)

Es así como en asocio con James F. Harvey, W.D. de Barad, y dos empresarios más de la ciudad, Manuel y Enrique de la Rosa, fundaría el 12 de marzo 1920, la Compañía Urbanizadora del Prado con un capital inicial de \$300.000 (Posada, 1998), teniendo claro que su aventura inmobiliaria era posible materializarla gracias a que ahora contaba con las nuevas inversiones en infraestructura, que se habían planificado para la ciudad con el empréstito de los bancos de Illinois, del cual él había sido gestor, y sus empresas, contratantes de las principales obras de desarrollo urbano.

El barrio el Prado fue la experiencia urbanística más novedosa, realizada por el sector privado, para solucionar la crisis de vivienda que padecía Barranquilla en la década de los veinte. Particularmente, resolvía el tema de vivienda a los estratos altos y, en su momento, representaba una expansión de la ciudad del 55,45% (130 hectáreas) del área total de expansión urbana, frente al 45,31% del desarrollo tradicional, según datos de P. Ospino (Sánchez, 2003). Su implantación significó una ruptura con la dinámica urbana que llevaba la ciudad hasta 1920, pues la urbanización el Prado se desarrolló, en la periferia del caso urbano, en una finca del mismo nombre; con una elevación promedio de 51 m sobre el nivel del mar¹. El trazado de las manzanas, en su costado más largo, estaba orientado perpendicular a la dirección de los vientos alisios, por lo que la sensación de confort térmico mejoró en forma significativa, comparada con la temperatura cálida húmeda del Centro, más cerca del río.

Si bien era una propuesta de parcelación de una finca para subdividir en predios de menor tamaño individualizados —como se venía haciendo en la ciudad desde principios de siglo—, lo novedoso de la urbanización el Prado en ese momento fue: 1) Generaba una división funcional de la ciudad, dejando los comercios y trasladando, del centro de la ciudad a un barrio periférico, la residencia de muchos comerciantes y empresarios, que habían logrado acumular riqueza con la dinámica comercial de Barranquilla; 2) Imponía un conjunto de normas urbanas y de comportamiento social a sus compradores; 3) Los lotes eran entregados con servicios públicos instalados y calles asfaltadas; 4) La trama urbana de la urbanización

¹ Mediciones tomadas con GPE por el autor.

contemplaba áreas libres para parques, bulevares, zona municipal, retiros laterales y de fondo, andenes, antejardines y vías anchas para el automóvil, ampliando el espacio urbano y disminuyendo la densidad de vivienda por hectárea. Esta nueva forma de organizar los espacios urbanos para habitar la ciudad, que asumía la burguesía barranquillera cuando decidió trasladarse a la nueva urbanización, no obstante, su disposición a aceptar “el progreso”, les generaba cierta perplejidad y nostalgia, como lo describe la novelista barranquillera Márvel Moreno (2001):

[...] en el viejo Prado, donde la gente que se reconocía por su apego a remotas tradiciones se había agrupado después de abandonar a la voracidad de los ‘bulldozers’ sus dignos caserones construidos alrededor de la iglesia de San Nicolás, último vestigio de un pasado que sabían ya perdido, pero cuya nostalgia guardaban vagamente en el fondo del corazón. (p. 53)

Particularmente, porque ahora la compañía en su “Reglamento de la urbanización El Prado” imponía normas más precisas para emplazar sus viviendas y realizar sus inversiones, a saber:

Artículo 3.- Antes de empezar la construcción de alguna obra en los solares, el interesado tendrá que presentar planos completos y pliego de cargo para el estudio y la aprobación de la Compañía, y no podrá proceder a construir mientras no tenga aceptación por escrito de dichos planos y pliegos de cargo [...] Las distancias mínimas que se permitirán entre la línea de propiedad y la línea de construcción son las siguientes: en las calles, seis (6) metros; en las avenidas, ocho (8) metros; y en los bulevares, diez (10) metros. En los casos especiales, se debe consultar con el ingeniero de la Compañía. (Valencia, 2005, p. 88)

El hecho de imponer procedimientos administrativos y normas urbanas implicaba una restricción en la conducta, que a su vez generaba unos códigos de comportamiento y una noción moderna de ética ciudadana. Vivir en la ciudad era pasar de habitante a ciudadano, lo que implicaba obligaciones y deberes, como lo pregonaba la revista *Mejoras* en su permanente invocación a la necesidad de fortalecer un espíritu cívico. Por otro lado, sobre la base del planteamiento previo de la urbanización, dibujado mediante una serie de líneas y planos abstractos, la compañía urbanizadora les vendía a sus clientes opciones, alternativas e imágenes de futuro que los transportaba a los modelos eclécticos, historicistas y

modernizantes de vivienda que ella promovía. Así se describe —desde la ficción de Márvel Moreno (2001) — la atmósfera de una de estas casas del Prado:

Era una casa grande y silenciosa rodeada de un jardín sembrado de acacias. A lo largo de los corredores se alineaban salones y dormitorios cerrados desde hacía muchos años, con muebles que dormían sobre figuras de polvos y jirones de telarañas [...] Había gobelinos y alfombras de arabescos repetidos sin fin, y una ventana con vidrios de colores parecida al vitral de una iglesia. (p. 11)

El artículo cuarto del Reglamento de la urbanización del Prado era muy explícito en cuanto a lo que era perimido construir y la imagen de modernidad que se quería: “Artículo 4. No se permite casa techada con paja ni zinc en ninguna parte ni construcción en bahareque, adobe crudo, ni casa de madera” (Valencia, 2005, p. 88). Al prohibir materiales de producción artesanal y orgánica, se imponía de hecho una modernización a presión (Fernández, 1991) en la concepción del hábitat. Esos materiales, adaptados al medio ambiente y con claras ventajas bioclimáticas, no clasificaban como saludables para ese entonces. Más allá de su fragilidad constructiva, el problema de su imagen rural y “atrasada” era su desventaja; lo industrializado, las definidas geometrías de sus materiales, el confort, la asepsia, y los estilos históricos extranjerizantes, eran lo que agregaba valor al negocio de la urbanización del Prado.

De modo que se le dio un impulso a la incipiente industria de la construcción, pues en la construcción de las casas solo eran permitidos y promocionados los materiales industrializados. Ejemplo que se repetirá más tarde en las urbanizaciones Bellavista, Boston, Recreo, Delicias, Paraíso, etc., y que se impondría definitivamente en el plan regulador de 1958. No es de extrañar que Karl Parrish —a través de la Compañía Urbanizadora Bellavista y Parrish Investment Co.— integrara también al negocio de propiedad raíz una ladrillera, y se hiciera al control del aserrío Compañía de Maderas

La Industria —el más grande de la Costa colombiana, que producía maderas para la construcción, puertas, ventanas y muebles (Posada, 1998) En cuanto al trazado general del barrio el Prado, se pueden observar influencias de los conceptos de “Ciudad Bella” (Hall, 1996), de moda en los Estados Unidos a principio del s. XX; por ejemplo, en el eje verde

monumental estructurado entre las carreras 54 y 58, que generó un bulevar de 100 x 20 m llamado Parque de los Fundadores, terminando en la calle 59 en una rotonda, en cuyo centro se alzaba la estatua de un águila, conmemorativa de los pioneros de la aviación, y en el remate sobre la calle 64 se abría a un parque en cuyo borde inferior se levantaba una estatua de Francisco de Paula Santander. La noción de “ciudad de los monumentos”, de Peter Hall (1996), hacía así su aparición en Barranquilla.

Es importante anotar que el ingeniero norteamericano Ray Floyd Wyrick fue contratado por la Compañía Urbanizadora del Prado para que desarrollase un planteamiento de urbanización siguiendo los patrones que se estaban aplicando en los barrios periféricos de California, que incorporaba —por su eficiencia en el reparto de la tierra— una manzana rectangular tipo de 60 x 180; cuadra estrecha entonces de moda en Estados Unidos y que “apenas estaba llegando a Colombia para incrementar la especulación sobre la tierra urbana” (Aprile, 1992, p. 41) Un elemento modernizador que introdujo la compañía fue la implementación del catastro público, tanto para las viviendas y edificaciones como para los lotes, con el que las recién creadas Empresas Públicas Municipales controlarían el cumplimiento de los reglamentos establecidos, y se construía una base tributaria para cobrar el impuesto predial.

Pero el elemento que significó una ruptura fundamental con el modo de urbanizar la ciudad de entonces fue la figura y forma del antejardín. Esta reserva de área verde privada, pero pública en su uso visual y disposición, marcó la diferencia entre la ciudad histórica del s. XIX y lo que sería en adelante la ciudad moderna formal de Barranquilla.

En efecto, a partir de la urbanización del Prado, los nuevos barrios de clase alta, media y obrera, en mayor o menor proporción, incorporarían el antejardín y las normas de retiro, cajas de aires y alineamiento de fachadas. Para el caso del clima de Barranquilla, el antejardín se idealizaba como mitigador de la sensación de calor, y además ofrecía la posibilidad de sembrarle árboles para proporcionar sombra a la vivienda y a los peatones. Circunstancia que fue aprovechada por la Sociedad de Mejoras Públicas para promover masivas e intensas campañas de arborización de los espacios públicos de la ciudad (*Mejoras* n° 38,1939). La forma y el método de planificación urbana del barrio el Prado resultaban impactantes tanto

para extranjeros como para nacionales. Blair Niles (1924) expresaba la “admirable” planificación del Prado; y, en 1937, Karl Brunner demostraba su “admiración” por la hermosa urbanización del Prado, en carta que le dirigía a José Agustín Blanco, directivo de la Sociedad de Mejoras Públicas, donde explicaba la influencia que tuvo en sus cursos de urbanismo en la Universidad Nacional, y cómo había incluido sus impresiones y conceptos en el segundo tomo de su *Manual de urbanismo* (Mejoras n° 62, 1941, p. 12). De igual forma, la consideraba como una de las mejores urbanizaciones de Latinoamérica:

La ciudad de Barranquilla cuenta con el barrio más moderno, más extendido en formación homogénea y mejor reglamentado, no solamente de Colombia sino también de varios países vecinos. Yo vi barrios de este tipo de la “Ciudad Jardín Americana” de igual tamaño y perfección en la América Latina, únicamente en las grandes capitales: en La Habana, Río de Janeiro, Buenos Aires, etc. El Prado muestra claramente el gran beneficio de una reglamentación moderna y exigente con respecto a una nueva urbanización. (Mejoras n° 60, 1941, p. 39)

Eran barrios de ciudad jardín americana —como El Vedado en La Habana, urbanizado por el Ing. Luis Iboleón Bosque, a finales del s. XIX, o el barrio Vista Alegre en Santiago de Cuba, cuyo trazado se inició en 1907 (13 años antes que el Prado) llevado a cabo por Tomás Nicolau—, con el mismo propósito de proveer una mejor calidad ambiental urbana para las nacientes burguesías (Fleitas, 2001). Iguales desarrollos urbanos se llevarían a cabo, en Colombia, con el barrio Prado en Medellín, el barrio Manga en Cartagena, y el Teusaquillo en Bogotá.

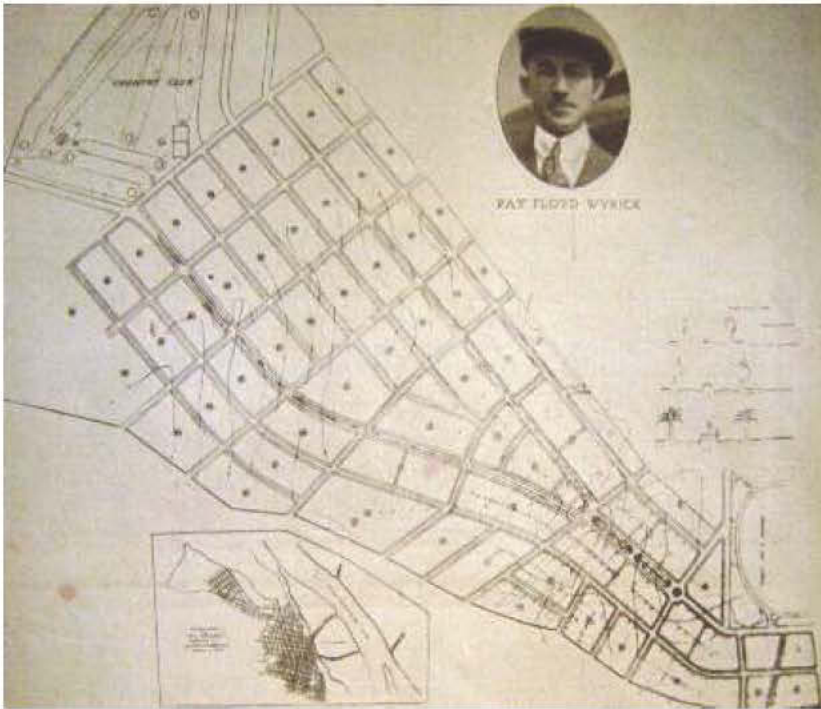
Sin embargo, a la urbanización del Prado le hicieron algunos reparos, porque el Concejo municipal consideraba que algunas de las calles y avenidas no tenían la rectitud que entonces se consideraba indispensable. El Ing. Wyrick, autor de dicho trazado, tuvo que asistir a una sesión para explicar los argumentos de cierta curvatura y diagonalidad de algunas calles, con el fin de manejar los drenajes y favorecer la urbanización con una adecuada orientación del viento. Pareciera que lo que no fuera cuadrado, rectangular o rectilíneo operara en contra del sistema establecido. Contra lo bueno y lo bello. Lo predominante de la urbanización del Prado fue lo explícito que resultó su trama para que pudieran circular los automóviles con toda la libertad, propiedad y vanidad que fuera posible en ese momento, pues además de ser

un elemento diferenciador y creador de estatus, el poder seductor de ese nuevo vehículo motorizado regiría de ahora en adelante la lógica de la movilidad de la ciudad y su estratificación social.

Ciudad burguesa, habitada por libres, mestizos e inmigrantes, Barranquilla respiraba un cierto aire cosmopolita en esos años, y sus élites, que “no tenían las pretensiones aristocráticas de otras ciudades con sus linajes consagrados en el tiempo” (Archila, 1991, p. 65), sin embargo, marcaban diferencias y delimitaban fronteras territoriales. Dinámica social que se incentiva con la aparición del Prado:

Desde la década de los veinte surgió la segregación racial por zonas residenciales; hasta entonces, y al igual que otras ciudades latinoamericanas, las residencias elitistas originales estaban ubicadas en el Centro y las de las clases bajas quedaban en barrios circunvecinos. Durante los años veinte comenzó el traslado elitista al norte de la ciudad con la creación del Prado, una urbanización elitista de estilo norteamericano construida por el influyente inmigrante norteamericano Karl Parrish. Durante las décadas siguientes el centro de la ciudad se convirtió en una zona comercial, el sur se llenó de barrios populares, en tanto que las clases medias ocuparon espacios en el centro, el norte acomodado y el sur pobre. (Wade, 2002, p. 90)

En la nueva cultura urbana de la demarcación social territorial —la norma como prerrequisito del diseño; la lógica del automóvil como segregador de la ciudad; el predio a predio como subdivisión del área urbanizada; los retiros laterales y de fondo, el antejardín y la zona de cesión municipal para las redes de infraestructura de servicios público—, se establecería la lógica de desarrollo de la trama urbana de la ciudad en la segunda mitad del s. XX.



Mapa 17



Mapa 16



F. 63



F. 64.

M. 16 Localización del Barrio el Prado.1920

M. 17 Plano original de la urbanización el Prado.
Fuente: *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*,1928

F. 63 Corte sobre la cra 54 del Barrio el Prado
Fuente: Google earth.2012

F. 64 Antejardines en la cra 54. Barrio el Prado
Foto:Erwin Heumann. Archivo privado Enrique Yidi.

VISTAS AÉREAS DEL BARRIO EL PRADO



F. 65



F. 66



F. 67



F. 68

F. 65 Casas sobre la cra. 58 del Barrio el Prado.1938
Fuente: Arq. Ignacio Consuegra

F. 66 Planimetría del Barrio el Prado.
Foto aérea Scadta,1938

F. 67 Parque de los Fundadores
Fuente: Ricardo Franco

F. 68 Barrios Prado y Bellavista
Fuente: Ricardo Franco



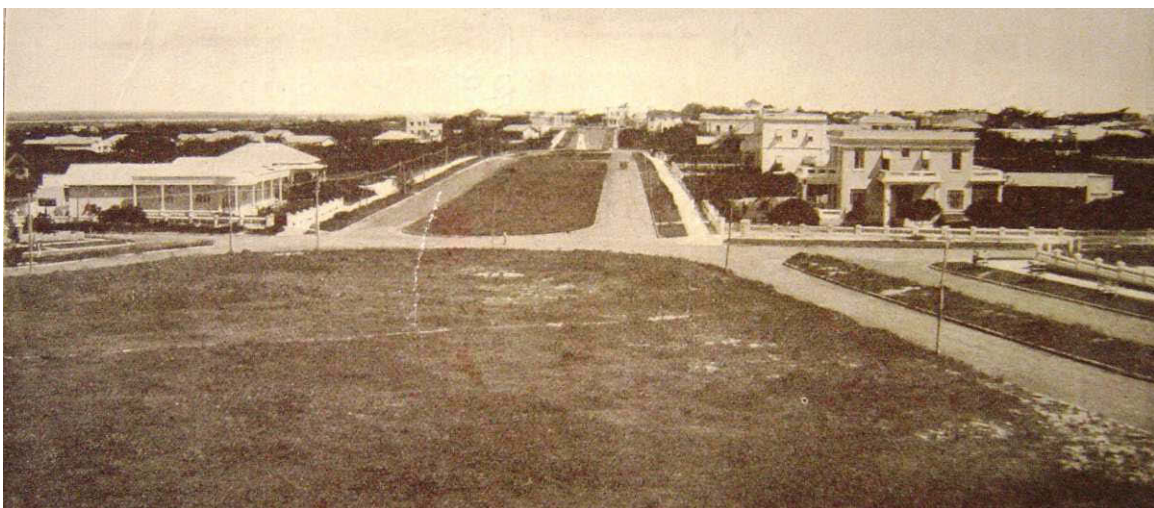
F. 69 Hotel El Prado. Foto: Erwin Huemann, 1932
Fuente: Archivo privado Enrique Yidi



F. 70 Parque Santander.
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940



F. 71 Monumento a las primeras víctimas de la aviación. Barrio el Prado
Fuente: *Directorio comercial Pro-Barranquilla*, 1928



F. 72 Bulevar central Barrio el Prado. Fuente: *Directorio comercial Pro-Barranquilla*, 1928



F. 73



F. 74



F. 75



F. 76

F. 73. Casas Republicanas remate sobre el Parque Santander. Fuente: *Directorio Comercial Pro-Barranquilla*, 1928.

F. 74 Palmeras en antejardines sobre la cra. 58. Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940

F. 75 Casas con Referencias Moriscas. Foto Dino Manco

F. 76 Antejardines del Hotel del Prado. Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940



F. 77



F. 78



F. 79



F. 80

F. 77, F.78

Casa Sr. Afflack, Casa Sr. Blanco de la Rosa
Fuente: *Barranquilla Gráfica*.1940

F. 79, F.80, F.81

Casa Sr. Muvdi, Casa cr 58
casa Sr. Mancini. Foto: Daniel García

F. 82. F.83 Casa Sr. Marulanda,
antepardines residenciales.

Fuente: *Barranquilla Gráfica*.1940



F. 81



F. 82



F. 83



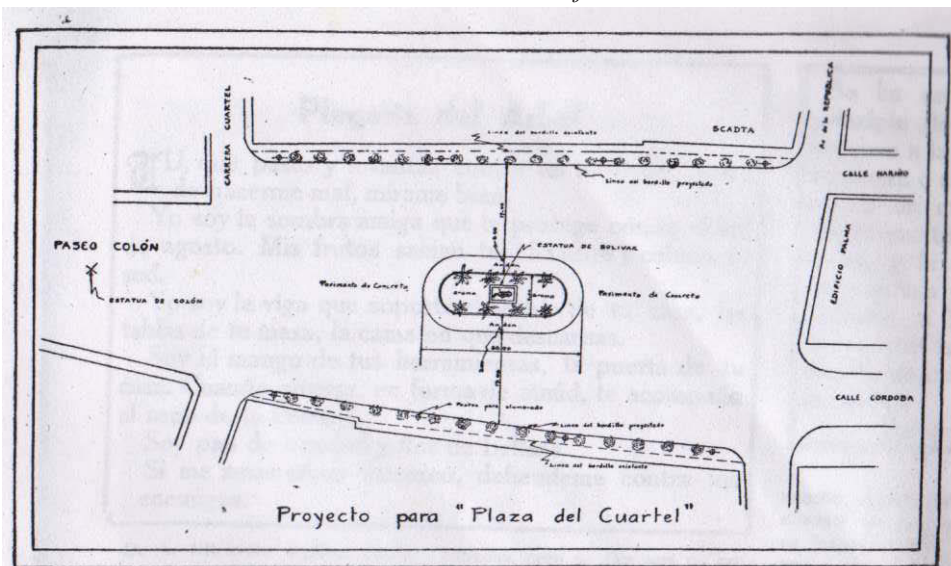


F. 84 Aviso en el Diario de *La Prensa* invitando a las conferencias de Karl Brunner Jueves 14 de enero de 1937

F. 85 Karl Burnner y miembros de la asociación de arquitectos e ingenieros del Atlántico. en el Jardín Aguila. 1937. Fuente: arq Giancarlo Macchi

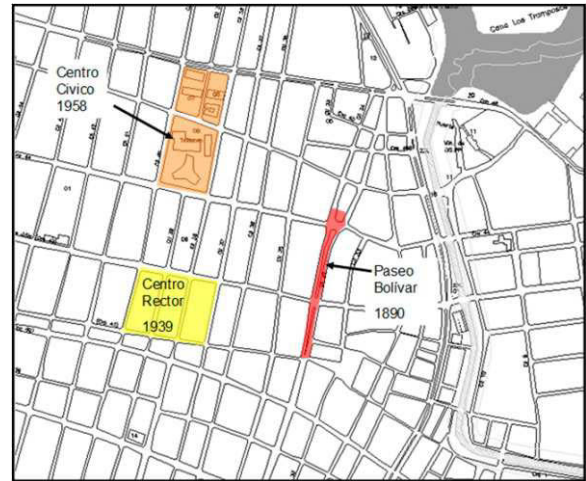


M. 18 Proyecto de Brunner para la ubicación de la estatua de Simón Bolívar en el anterior Paseo Colón. Fuente: Revista *Mejoras* # 60 de 1941

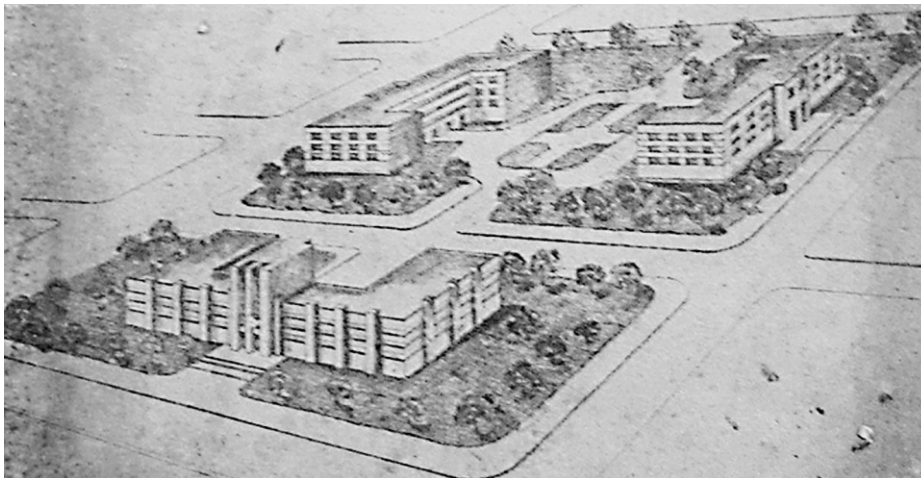




F. 86 Portada revista *Mejoras* # 73 de 1942



Mapa 19 Localización del “Centro Rector”
Fuente: Revista *Mejoras* #73 de 1942



F. 87 Esquema del Centro Rector

2.2.3 Plano de la ciudad futura y Karl Brunner (1887-1960)

Los grandes urbanistas tienen cualidades especiales que no se adquieren en ninguna universidad ni en ninguna escuela [...] Un urbanista tiene que ser un hombre de condiciones especiales: de actividad, de energía, y de tacto a la vez, de amplia visión y aun de previsión del futuro, cualidades que pueden concurrir o no en un profesional, sea cuales fueren su talento y su cultura; dichas cualidades difícilmente pueden ser inculcadas ni desarrolladas en ninguna escuela, siendo generalmente innatas o productos de una larga experiencia: Pedro Martínez Inclán. (Mejoras n° 60, 1941, p. 36)

La preocupación de quién podría ser ese ingeniero urbanista que pusiera orden al caos reinante llevó a la dirigencia local a sobrevalorar el poder del urbanista y del urbanismo; y con el fin de llamar la atención sobre la crucial importancia del tema para la ciudad, se reeditaban artículos de urbanismo, de universidades y profesores extranjeros, en la revista *Mejoras*, como el anteriormente citado. Así que la dirigencia local se dio a la tarea de ubicar uno que se ajustara a ese perfil, por lo que Alberto Pumarejo, en 1936, contactaría al profesor austriaco Karl Brunner, quien por aquel entonces era profesor de la Universidad Nacional y consultor para la ciudad de Bogotá.

El 14 de enero de 1937, en los salones de la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, Brunner dictó una serie de conferencias sobre urbanismo “ilustradas con proyecciones cinematográficas” (*La Prensa*, 1937), recorrió la ciudad, se reunió con la asociación de ingenieros y arquitectos, presentó la propuesta para reubicar la estatua del Libertador dentro del Paseo Bolívar, y elaboró un diagnóstico preliminar de los problemas de Barranquilla, con el que buscaba concientizar a la dirigencia local de la necesidad de la elaboración de un “plano de la ciudad futura”. El dirigente político Armando Dugand escribiría:

Fue necesario traer un tecnicazo para darnos cuenta al fin, de que nuestra ciudad necesita urgentemente un “plano de la ciudad futura”. Y es mala fortuna que esta visita del ilustre urbanista no hubiese sido hecha veinte años atrás cuando era tan fácil realizar obras que hoy son un problema difícil y mañana serán casi imposibles. (Valencia, 2005, p. 62)

A manera de carta de presentación de sus servicios profesionales, Brunner se tomó el trabajo de elaborar un prediagnóstico de los problemas urbanos más acuciantes en ese momento y, con el fin de “regularizar el sector central”, propuso una serie de reformas, como la ampliación de la calle Soledad y estacionamientos alrededor de la plaza Ujueta; en la plaza de San Nicolás, planteó “la reducción del jardín, la formación de lugares de estacionamiento, y el área del edificio público, que remplazaría la iglesia en este lugar, según lo proyectado” (*Mejoras* n° 60, 1941). Y, cerrando su diagnóstico sobre los problemas urbanos de Barranquilla, planteó la necesidad de elaborar el “plano de la ciudad futura”:

Las anteriores consideraciones sobre distintas necesidades del desarrollo urbano, económico, higiénico, y estéticamente satisfactorio, dejan ver que un ordenado desenvolvimiento y reformas racionales no se podrán conseguir mientras que la ciudad no cuente con un Plano Regulador y de ensanche urbano, bien estudiado y en el cual queden previstas todas las exigencias de la ciudad moderna y creciente. (Mejoras n° 60, 194, p. 44)

La ciudad quedaba advertida de su disyuntiva. O planificaba, como una acción de prever y diseñar el futuro con “reformas racionales” y proyectos de ciudad. O quedaría al vaivén de intereses particulares, la acción imprevisiva de la naturaleza y la barbarie social. Así, Brunner advertía a la clase política local sobre “el peligro de un desarrollo urbano sin plan”.

De igual forma lo señalaba el presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas, Ezequiel A. Rosado, en un listado de las necesidades de Barranquilla que remitió a la Junta Pro-Barranquilla y del departamento del Atlántico, en Bogotá el 14 de marzo de 1942:

14.- Consequir que se legisle en el sentido de que toda población de más de 250.000 pesos de renta anual, esté obligada a levantar el plano de la Ciudad Futura [...] 15.- Tratar con el profesor C.H. Brunner respecto a las condiciones en que él se encargaría de trazar los límites del perímetro urbano y de levantar los planos de la ciudad futura de Barranquilla. (Mejoras n° 67, 1942, p. 16)

Brunner era optimista y consideraba que la elaboración del plano de la ciudad futura no necesitaría muchos preparativos, pues la Dirección de Obras Municipales ya contaba con un levantamiento topográfico de la ciudad; las Empresas Públicas

Municipales tenía planos del catastro, la Dirección de Estadísticas estudios sociográficos, la Sociedad de Mejoras Públicas archivaba documentos históricos, y la empresa de aviación Scadta había realizado unas tomas aéreas de importantes sectores de la ciudad. Toda esta información daría un soporte técnico importante para llevar a cabo el plan bajo “ciertos puntos de vista del conjunto, la aplicación de los principios y recomendaciones de la nueva ciencia del urbanismo”; de esta manera, Barranquilla estaría dando los pasos decisivos para asegurar su “constante progreso y la prosperidad”, anotaba Brunner (*Mejoras* n° 60, 194, p. 44).

No obstante, el interés mismo de Brunner, de la Sociedad de Mejoras Públicas, de los prohombres de la ciudad, de una parte de la dirigencia política, de los artículos de los intelectuales publicados en la prensa local y en la revista *Mejoras* para apoyar esta iniciativa, nunca se elaboró el Plano de la Ciudad Futura, ni Brunner fue contratado para ese efecto. Los azares de la política local, los episodios de la historia nacional, y los cambios macroeconómicos mundiales marcarían otros escenarios, que solo en la mitad de la década del cincuenta posibilitarían —bajo la dictadura de Rojas Pinilla— la gestación del Plan Regulador para la ciudad, ya dentro del marco de los paradigmas del Movimiento Moderno de la posguerra, y con el apoyo, entre otros, de arquitectos formados en los conceptos de los CIAM, como se verá en la segunda parte de esta investigación.

2.3.4 La propuesta del Centro Rector de 1939

En 1939, haciendo parte de una comisión técnica de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Barranquilla, conjuntamente con los doctores Isaac Senior y Efraín Pereira, Samuel Holloperter presentó una propuesta para construir un “centro rector” administrativo en la ciudad (*Mejoras* n° 73, 1942). En ella se planteaba la necesidad de adquirir tres manzanas limitadas por “la carrera Francisco Palacio “Progreso” (cra. 41) por el Sur, avenida 20 de Julio (cra. 43) por el Norte, calle de Jesús por el Este, y la calle Santander por el Oeste”, para permitir la agrupación de los palacios Nacional, Departamental y Municipal.

El editorial de la revista *Mejoras* n° 73, de agosto de 1942 describía la imagen de esa idea, así:

Tres suntuosos palacios de arquitectura adecuada, formando un grupo de arte y distinción, con vías amplias, sombreadas por los cuatro lados del cuadrilátero que habrían de formar, con parqueaderos, amplios andenes, hermosos jardines, fuentes alegres y cómodos bancos. Una isla profusamente iluminada, de encantadora atracción en nuestras noches caniculares, donde reparar nuestras fuerzas anímicas y físicas. (p. 7)

Tal vez, sus palabras anticipaban lo que J.L. Sert escribiría, para el CIAM de 1951, en cuanto a las condiciones ambientales y paisajísticas de un centro cívico:

En estos centros deben encontrarse árboles, planta, agua, luz y sombra, y todos los elementos agradables al hombre; y estos elementos de la naturaleza deben armonizar con los edificios y con sus formas arquitectónicas, sus valores plásticos y sus colores. El paisaje debe jugar su importantísimo papel. El conjunto debe ser organizado de modo que resulte agradable al hombre y estimule lo más noble de su naturaleza. (p. 11)

La Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Barranquilla¹ justificaba el proyecto apoyada en argumentos de eficiencias administrativas y económicas, como estos:

- 1. Simplificaba los distintos trámites y gestiones que deben realizar los ciudadanos con las autoridades gubernamentales al estar localizadas las tres instituciones en un mismo sitio.*
- 2. Se constituiría en un símbolo y “una señal inequívoca del progreso” construido con las “modernas normas de urbanismo”.*
- 3. Generaría una valorización urbana del sector aledaño la cual impulsaría una renovación urbana, un incremento de la inversión inmobiliaria y a su vez serviría para financiar el proyecto mismo.*
- 4. Las antiguas instalaciones de las entidades oficiales se venderían y los nuevos propietarios reinvertirían en ellas logrando “mejoras urbanas de importancia. (Mejoras n° 73, 1942, p. 10)*

Aunque el proyecto se limitaba a un simple croquis y un documento de buenas intenciones, ya la dinámica de la ciudad estaba generando estas nuevas visiones urbanas; y la noción de un centro cívico se volvería un tema recurrente, como postulado del progreso y la modernización que afanosamente buscaba la ciudad.

¹ Fundada a mediados de los años treinta del s. XX.

CAPÍTULO III. ARQUITECTURA, EQUIPAMIENTOS Y SÍMBOLOS

Para promocionarle a la ciudad un trazado urbano que permitiera: cierto orden en su crecimiento, mejorar la salubridad pública, generar un paisajismo de ciudad jardín, una movilidad fluida con la llegada de los automóviles, y unos espacios de encuentro, como los que se acaban de mencionar, los planteamientos y propuestas vinieron acompañados también de la construcción de unos equipamientos, recintos y edificaciones donde albergar las funciones de la administración pública, celebrar cultos religiosos, impartir educación a la comunidad, y desarrollar las actividades asociadas a lo que los distintos grupos sociales requerían para sus prácticas culturales y recreativas. A continuación, se describirán los principales equipamientos.

3.1 Instituciones, bancos y corporaciones

En América Latina, para los gobernantes y las élites mercantiles del s. XIX la imagen de las instituciones civiles, comerciales e industriales debía ser indicativa de la modernización implícita en los tiempos republicanos. Por esta razón, la mirada de la arquitectura se volcó a imitar lo que los países de las metrópolis, Estados Unidos y Europa, construían tanto para reafirmar sus instituciones republicanas, como para desarrollar las actividades industriales y económicas.

En ese orden de ideas, en Barranquilla el acercamiento a las nuevas tecnologías constructivas derivadas de la industria, se daría a través de la logística requerida para construir la infraestructura portuaria. Según Jorge Caballero, los primeros cobertizos para astilleros construidos por el alemán Juan Bernardo Elbers¹, pionero de la

¹ Juan Bernardo Elbers (1776-1853) recibió la primera concesión del Congreso de la Republica de privilegios exclusivos, en 1823. Concesión mediante la cual se obligaba a poner en funcionamiento todos

navegación a vapor por el río Magdalena entre 1823 y 1840, fueron los que permitirían dar el salto cualitativo de las edificaciones vernáculas, y de los métodos constructivos coloniales usados en los primeros tiempos de las barrancas de San Nicolás, a formas arquitectónicas derivadas de la industria y la producción en serie, características de los tiempos modernos:

El cambio llega junto con la misma idea de la industria. Los cobertizos para fabricar las embarcaciones, para las fábricas de jabones y velas, o para otros locales productivos, debieron comenzar a incidir en la fisonomía arquitectónica y, por extensión, urbanística de Barranquilla. Se trataría de construcciones sencillas despojadas de cualquier tipo de decoración, o enlucido, edificaciones que responderían en forma directa a una necesidad. (Caballero, 2000, p. 74)

Este cambio iniciado se reforzaría más adelante con la construcción del Ferrocarril de Bolívar, “cuando el hierro y el cemento armado fueron introducidos en puentes, estaciones, y finalmente en el muelle de Puerto Colombia” (Caballero, 2000, p. 74).

Tales serían la **Estación de Pasajeros** de Puerto Colombia, y la **Estación Montoya** en Barranquilla; lo mismo que sus instalaciones de apoyo, como campamentos y viviendas transitorias prefabricadas en madera y ubicadas a orillas de la bahía Cupino, en Puerto Colombia.

La **Estación Montoya**, que se dio al servicio el 20 de septiembre de 1871, se construyó en su mayoría con materiales de “la ingeniería ferroviaria, con anchos muros en mampostería y bloques de argamasa de ladrillo blanco. Las vigas de madera y el entramado del techo se hicieron en su totalidad con pino canadiense, y el hierro forjado fue especialmente traído de Inglaterra” (Consuegra, 2001, p. 83). La arquitectura de

los botes necesarios para abastecer las necesidades del país, a construir una carretera de Honda a Bogotá, y adecuar canales para comunicar a Cartagena y Santa Marta con el río Magdalena (Banrepública.org.co, BoBIA).

ambas estaciones se planteó como un sistema fácil de construir, en un lenguaje que seguía la tipología de las construcciones realizadas por ingleses y norteamericanos en las islas de las Antillas.

Paralelo a estos aportes a la modernización de las construcciones civiles para el transporte y sus edificaciones anexas, fueron llegando, con los inmigrantes y técnicos, los modelos de viviendas y edificaciones emblemáticas provenientes de sus países de origen; en donde se estaban desarrollando historicismos decimonónicos, que hacían referencias al neoclasicismo, al Renacimiento, al barroco o al Medio Oriente, y se entendían como parte de la vida moderna (Caballero, 2000).

El neoclasicismo, en particular, fue adoptado con énfasis por las colectividades civiles, bancarias, institucionales y órganos de gobierno, para levantar su arquitectura. Fueron “erigidas para desempeñar alguna función civil específica, se aproximaron a los gustos neoclásicos, inicialmente, y luego responderán de manera indecisa a las variadas tendencias europeas y norteamericanas de moda, inscribiéndose así, inconscientemente, en el mudo estético del eclecticismo” (Coradine, 2001, p. 99).

El Banco Dugand, el Banco Mercantil, los Clubes ABC y Barranquilla, el Hotel Francés, la Aduana, el Edificio Palma, fueron algunos de los “modelos” que puestos a disposición sirvieran para que en otras escalas y dimensiones, se dispersaran motivos ornamentales y, algo muy importante, acostumbraran a los barranquilleros a leer en ellos lo “moderno arquitectónico”, pues las publicaciones de “directorios” de la ciudad tuvieron en ellos la mejor manera de mostrar el adelanto de la ciudad. (Caballero, 2000, p. 76)

Fenómenos similares venían ocurriendo en muchas ciudades de América Latina, a raíz de las olas de inmigración intercontinentales de europeos, que se sucedieron entre 1821 y 1932, y que reconfiguraron el poblamiento de América. Gran Bretaña, el Imperio Austro-Húngaro, Alemania, Francia, España e Italia fueron las naciones que más aportaron al continente americano inmigrantes, que traían consigo sus referentes culturales y lenguajes arquitectónicos: “El gusto afrancesado de los gobernantes de las nuevas repúblicas americanas trajo tímidas réplicas [de edificaciones] a nuestras ciudades americanas, cada día más alejadas de los recuerdos coloniales y cargadas de nuevos gestos representativos de su identidad moderna” (Pergolis, 2013, p. 30).

En las ciudades puertos, como Barranquilla, estos fenómenos fueron más intensos, pues los deseos de vivir en la modernidad se nutrían de las imágenes tangibles y de los “relatos de primera mano de los viajeros que llegaban a su puerto y acercaban el mundo a la ciudad. Barranquilla, junto al gran río, la de las calles de arena que el viento arremolinaba, era parte del mundo” (Pergolis, 2013, p. 69).

Para explicar la llegada de las estéticas foráneas a Colombia a partir de la independencia, Jaques Aprile analiza el papel que las nacientes burguesías jugaron en su afán por consolidar su prestigio y sus negocios.

El nuevo orden republicano fortalecía la imagen del individuo emprendedor, que sobresalía en la competencia y amasaba una fortuna, para lo que era necesario proyectar una imagen, ante los demás, de su camino de éxito:

La construcción proyecta el peso de su expresividad decorativa sobre la calle, como una proclama; no se buscan unidad y armonía, pero sí efectos de asombro y la más descarada exhibición del dinero. El carnaval de las calles invadió a las fachadas y conoce un rápido éxito, “la casa de fachada”. (Aprile, 1992, p. 229)

La élite emprendedora del comercio y la industria, en la Colombia del s. XIX, adoptaría para las fachadas de sus edificaciones, precisamente, referentes neoclásicos; tendencia que se encontraba ya agonizante en Europa, pero aún era novedosa en Colombia, y sería transferida al igual “que los machetes de Sheffield, las telas de Mánchester y de Ruan, las lámparas de petróleo y el alambre de púas” (Aprile, 1992, p. 230).

El neoclásico, según J. Aprile, sería una “arquitectura de la circulación”, que, no obstante, en algunos casos logró una expresión monumental elegante y coherente con los propósitos de construir una imagen republicana.

Muestra de ello, en los alrededores de la plaza de San Nicolás, es el **Banco del Comercio** (1905), diseñado por el arquitecto J. Rogers, y cuya fachada emulaba un pequeño templo griego, que “atestigua el afán simbolizador de los empresarios barranquilleros” (Arango, 1991, p. 124) en un momento en que en la ciudad predominaban construcciones vernáculas premodernas.

Asimismo, en la calle del Comercio, diseñado por el arquitecto inglés Leslie Arbouin, el **Banco Dugand** (1922) les proyectaba a sus clientes una sensación de seguridad y fortaleza, con su monumental fachada conformada por cuatro pares de columnas jónicas de doble altura, que enmarcaban la entrada al banco.

Otro ejemplo de una edificación neoclásica bien lograda es el **Edificio de la Aduana**, diseño también del arquitecto Leslie Arbouin. Construido tras el incendio de las antiguas bodegas, en 1915, por la Administración de Aduanas Nacionales, esta requería que la nueva edificación “debería tener 150 m de largo por 10 de ancho [...] construirse en ladrillo, cemento romano y hierro [...] Debería llevar en el frente una sección de 2 pisos (50 m de largo), para colocar en el segundo piso las oficinas de la administración”

(Niño, 1991, p. 67). El proyecto, con algunos cambios sugeridos, fue terminado en 1920. Según Carlos Niño (1991): “La fachada principal hacia la calle constituye en su *palladiana* elegancia, uno de los momentos de mayor calidad logrados en la arquitectura neoclásica en Colombia” (p. 67).

Otra edificación con un buen logro, en su contextualización neoclásica, fue el destinado para la **Exposición de Productos Nacionales** en 1936, que recuperó y remodeló una estructura que había sido planteada como clínica, en 1920, pero su uso resultó incompatible con el destino residencial consignado en el reglamento del barrio el Prado. Su planimetría simétrica y sus amplios retiros rodeados de zonas verdes, fuentes y jardines le proporcionaban visibilidad urbana al conjunto de pabellones que conformaban la exposición. Posteriormente, sería Museo de Antropología y Escuela de Bellas Artes.

Es importante también resaltar la influencia que tendría en la arquitectura doméstica de Barranquilla, por un corto período de tiempo, el denominado ‘colonial californiana’, que surgiría de la Exposición Panamá-California celebrada en San Diego, California, entre el 9 de marzo 1915 y 1 de enero de 1917 —para conmemorar la apertura del canal de Panamá. Referencia de ello se encuentra en los cuentos de la escritora barranquillera Márvel Moreno (2008):

Ana María Caicedo, la hija de Giovanna Mantini, tenía todo para ser feliz: dos hermosos niños de siete y ocho años de edad, una bonita casa estilo español-californiano rodeada de jardines y una pareja de perros chiguaguas que había comprado en los Estados Unidos durante su luna de miel. (p. 397)

Consciente del liderazgo comercial obtenido con la comunicación marítima entre dos grandes océanos, Estados Unidos quiso resignificar esta hazaña e incorporar valores y estéticas de ese sur ahora más cercano a sus intereses, a través del nuevo canal

interoceánico. Por ello, al organizar la exposición *Panamá-California*, la arquitectura escogida no fue la tradicional neoclásica usada en anteriores ferias internacionales en el Este de Estados Unidos y Europa, sino que se planteó un ‘*revival*’ de la arquitectura colonial desarrollada por las misiones de franciscanos y jesuitas, durante el período colonial, en el estado de California y el Norte de México (Amero, 1990).

Con la construcción de los edificios y plazas más emblemáticos en este lenguaje colonial, la feria alcanzó su mayor popularidad entre 1915 y 1931, marcando un referente para muchos arquitectos de California y la Florida. Estos arquitectos replicaron en sus diseños cubiertas en tejas de barro, superficies blancas, aleros, gruesos muros de carga, jardines interiores. También —del neoclásico— integraron pórticos, frontones y columnatas.

Recurrieron con frecuencia a detalles y decorados provenientes del barroco español, colonial español, renacimiento árabe y churrigueresco mexicano. Incluyeron asimismo en su repertorio formal pequeñas terrazas o balcones, arcadas romanas de medio punto (a pesar de que ya existía el concreto armado y las estructuras metálicas), ventanas de guillotina doble, toldos de lona, y decoración y forjas de hierro.

Barranquilla, que desde sus inicios como ciudad moderna había contado con la financiación de capitales norteamericanos y los planes urbanísticos de Karl Parrish, tenía centrada su visión del progreso en lo que se realizaba en los Estados Unidos; en consecuencia, arquitectos como Octavio Giraldo, como se verá más adelante, impulsarían esta tendencia en varias de las quintas que construyeron para sus clientes adinerados en el Prado y parte del Alto Prado, en las décadas de los treinta y los cuarenta. No obstante —y sin saberlo— con esta arquitectura estaban haciendo un homenaje a la propia decadencia de la ciudad.

Pues la apertura del canal, y todo lo que ello significaba, le restaría dinámica comercial a Barranquilla, ya que, a partir de 1935, el puerto de Buenaventura —a través del canal— la superaría en la exportación de sacos de café a Estados Unidos y Europa, perdiendo lentamente, hacia el resto del s. XX, la primacía portuaria de Colombia.

Una vez que se empezó a agotar el neoclásico, como símbolo de la institucionalidad republicana, y el eclecticismo estilístico no alcanzaba a dar respuestas ágiles a la dinámica de la construcción de la ciudad, a finales de los años treinta, se pasaría a adoptar —como en muchas ciudades latinoamericanas— las nuevas corrientes estéticas surgidas en Europa a principio del s. XX. Estas, en la medida que la cultura industrial permeaba todos los ámbitos de la vida colectiva, irían descalificando la profusión de decorados.

Para ello, era necesario preparar al público barranquillero. Y en eso se empeñó la dirigencia local a través de los medios de comunicación masiva, entre estos, los diarios *La Prensa* y *El Herald*, y las revistas *Barranquilla Gráfica* y *Mejoras*, que en sus portadas, primeras páginas y reportajes gráficos mostraban cómo iba “modernizándose” la arquitectura de la ciudad, entre los años treinta y cuarenta: de los eclecticismos neoclásicos hacia la simplificación formal.

Pero el trabajo de los arquitectos sería, principalmente, lo que señalaría el camino del modernismo, como se verá a continuación.

3.1.1 Edificio del Mercado Público

Desde sus inicios como asentamiento humano y luego como sitio de libres, la provisión de alimentos en Barranquilla venía realizándose a través de los caños, desembarcando las frutas, verduras, pescados, carnes y legumbres en las naturales barrancas, como

había sido la tradición desde los tiempos prehispánicos. El mercado de la ciudad seguía obedeciendo a la lógica del “kamach” original, de atracadero de canoas².

Como la ciudad crecía en población y en complejidad, el 7 de mayo de 1880 el Concejo autorizó la construcción del primer edificio para cubrir las actividades del mercado, que se daban al aire libre al borde del caño de la Ahuyama, frente a la avenida Boyacá, o calle de las Vacas, y a un costado de la plaza Ujueta.

El contrato de su construcción fue dado a José Félix Fuenmayor, quien, el 13 de noviembre de 1882, se asoció con Esteban Márquez para adelantar las obras, y el 15 de septiembre de 1885 se inauguró “el nuevo, famoso y verdadero Mercado Público” (Nieto, 2011, p. 27). Se incendió en 1904, pero dos años más tarde el empresario Arturo Stegman fue contratado por el municipio para su reconstrucción (Nieto, 2011). Luego, entre 1926 y 1928, con los recursos del préstamo del Banco de Illinois, se repararon las cubiertas, se construyeron nuevas colmenas, y se mejoraron los locales de carnes y pescados.

Esta edificación de planta rectangular, con un área de 4.100 m², presentaba un acceso principal doble, por la avenida Boyacá y por el caño de la Ahuyama, y cuya volumetría se destacaba del resto de la estructura. Un corredor bordeaba el perímetro de la edificación protegida por una serie de arcos de medio punto generando galerías en su interior. Hacia el lado del caño por donde atracaban las canoas, sobresalían unos toldos de lona que actuaban como protección solar.

² Como se explicó en el capítulo I, la plaza central como lugar de encuentro para el mercado nunca existió, puesto que esa modalidad solo se dio en las ciudades coloniales fundadas por los españoles.

Puestos individuales con simples mesones conformaban los sitios de ventas, que estaban zonificados por el tipo de oferta: carnes, pescados, verduras, hortalizas, abarrotes, etc. La cubierta estaba conformada por una estructura metálica sobre la que se apoyaban tejas de acero galvanizado. Una lucerna central rectangular proveía iluminación cenital en el interior y permitía la salida del aire caliente.

Esta edificación fue el centro principal de abastecimiento de alimentos de la ciudad, hasta bien entrada la segunda mitad del s. XX, cuando fue dinamitada por orden de la alcaldía, acusando problemas de higiene, debido a que se inundaba en invierno al presentarse la creciente del río (aunque era un problema subsanable ambiental y arquitectónicamente). Pero, en realidad, fueron la descentralización de las plazas de mercado a partir del Plan Regulador de 1958 y la aparición de los supermercados, con la llegada de los almacenes Sears en 1957, los factores que le restaron la dinámica económica y social que contenía.



F. 88 Campamento inglés en Pto. Colombia, 1900.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F. 89 Hotel Atlántico en Pto. Colombia, 1905
Fuente: Colección privada Enrique Yidi



F. 90 Estación Montoya en Barranquilla.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.



F. 91



F. 92



F. 93

F. 94



F. 91 Banco Dugand.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.

F. 92 Banco del Comercio
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.

F. 93, F. 94 Aduana Nacional.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928. Scadta, 1938.



F. 95

F. 95, F. 96
Exposición de Productos Nacionales
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940. Scadta, 1938.



F. 96



F. 97



F. 98



F. 99

F. 97, F. 98, F. 99 Casa colonial californiana de la familia Leyva
Fotos del autor.



F. 100 Fachada del Mercado Público sobre la calle 30.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.



F. 101 Fachada del Mercado Público sobre el caño de la Auyama.
Foto: Erwin Heumann. 1935. Colección privada Enrique Yidi.



F. 102 Mercado Público sobre el caño de la Auyama.
Foto: Erwin Heumann. 1935.
Colección privada Enrique Yidi.



F. 103 Foto aérea Mercado Público. Foto Scadta, 1938.

3.2 Religión, valores y referentes urbanos.

El mundo nos ofrece en estos momentos un espectáculo que debe levantar nuestros corazones a Dios. Por una parte, las teorías racionalistas han invadido el campo de la fe y pretenden sembrar en él cizaña, a fin de que, confundidos los buenos principios con los malos, caminen los hombres por el sendero de la perdición. Por otra, imbuidos los espíritus perversos en ideas abstractas de soberanía demagógica, fuertemente vociferan contra la autoridad divina de la Iglesia, establecida para la salud espiritual de los hombres; por donde el gobierno temporal de la sociedad se ve desprestigiado en gran manera: José Romero, obispo de Santa Marta. (Miranda, 2003, p. 1)

Estas eran las inquietudes que les manifestaba a sus feligreses, en 1880, el obispo de la diócesis de Santa Marta (a la que pertenecía Barranquilla), preocupado por el avance acelerado de las concepciones modernas de racionalidad y soberanía popular, que atentaban contra el orden escolástico del mundo católico. Ideas que se introducían por los puertos como Barranquilla; pues, además de mercancías, llegaban las ideas apóstatas, heréticas, protestantes, masónicas, paganas y modernas de Europa y Estados Unidos.

De hecho, el sitio de libres de Barranquilla siempre fue un problema para la Iglesia católica, ya que, en su embrión de ciudad, nunca estuvieron presentes los principios ordenadores del catolicismo ni de la autoridad española, los cuales llegaron, tardíamente y de soslayo, un siglo después; por ello, el amancebamiento, la bastardía y las uniones libres eran “las conductas irregulares” (Miranda, 2003, p. 21) predominantes en la ciudad. Conductas que la Iglesia pretendía corregir y evitar.

Estas circunstancias, por lo contrario, conformaron un contexto más favorable a las ideas laicas que los liberales radicales introdujeron a Colombia, entre 1863 y 1886.

Por ejemplo, Eparquio González, que fuera gobernador del Atlántico entre 1922 y 1928, contrajo matrimonio civil, en 1888, con la italiana Lucila Geneara Porrati, marcando diferencia con los gobernantes de Santa Marta y Cartagena. Entre 1863 y 1894, se registraron 968 matrimonios católicos, contra 1.633 civiles; en su mayoría,

estos últimos entre parejas de clases alta y media; y muchos extranjeros “como libaneses, hebreos y demás, que casándose de acuerdo con el rito de sus creencias religiosas, contraían el problemático matrimonio civil para dar validez a su relación”. (Miranda, 2003, p. 20)

Pero cuando llegó al poder el movimiento político de la Regeneración, que reunía a liberales independientes y conservadores, el panorama de amplitud y tolerancia religiosa cambió significativamente, pues el gobierno colombiano firmó el Concordato con la Santa Sede (1887) y así se impuso la obligatoriedad del matrimonio católico. A la Iglesia católica se le otorgaron facultades para adquirir y poseer bienes e inmuebles libremente y, en uno de sus artículos, se le garantizaba la hegemonía religiosa:

En las universidades y colegios, en las escuelas y en los demás centros de enseñanza, de educación e instrucción pública se organizará y dirigirá en conformidad con los dogmas y la moral de la religión católica. La enseñanza religiosa será obligatoria en tales centros, y se observarán en ellos las prácticas piadosas de la religión católica. (Concordato, 1887)

En este nuevo marco político, la Iglesia católica quedó favorecida para hacer más presencia en las ciudades colombianas; de modo que se incrementó, dentro de las siluetas urbanas, la imagen volumétrica de sus templos. Mediante un aumento en la escala de las edificaciones, multiplicó el número de parroquias en los barrios, y recurrió a un nuevo repertorio formal en el que se reproducían diversos historicismos, acogiendo a referentes románicos, neogóticos y renacentistas:

Se trataba, al parecer, de implementar una majestuosa edificación —así como se construyó una arquitectura oficial, para hablar de los edificios diseñados para las labores del Estado— que guardara coherencia con los “nuevos tiempos” y con el desarrollo de Barranquilla y también con el discurso de la iglesia católica que, si bien tenía una amplia recepción en otras regiones del país, en Barranquilla no se podía afirmar lo mismo. (Miranda, 2003, p. 13)

Con esa patente de curso concedida a la Iglesia católica, en la antigua iglesia de San Nicolás, que ya tenía su campanario octogonal de 24 m de alto, se construiría entonces,

en 1876, una segunda torre cuadrada para instalar en la parte superior un reloj, que marcaría los tiempos modernos. Durante el gobierno de Rafael Reyes, entre 1904 y 1909, recibiría recursos nacionales para reformar las fachadas del templo, eliminar la disparidad entre las dos torres, y redecorarlas en un eclecticismo que recogía referentes góticos y barrocos; trabajo llevado a cabo por el arquitecto italiano Masteralli, con el apoyo de los padres Carlos Valiente y Pedro María Revollo (Villalón, 2011).

También dentro de esa dinámica cultural, la Iglesia católica construiría, en 1894, en el barrio Abajo, un sector muy dinámico de pequeñas industrias y heterogéneo socialmente, la **iglesia de Nuestra Señora del Rosario**, la tercera levantada en la ciudad, con el objetivo de “evitar la proliferación del protestantismo en esta zona de la ciudad” (Miranda, 2011, p. 61).

Desde 1898, el obispo Adán Brioschi en sus visitas pastorales exhortaba a que: “tanto el párroco como los vecinos de cada población procuren que el templo esté bien conservado y adornado. Sobre todo, tomen especial interés en mantener siempre arreglado los techos a fin de que no llueva en la Casa de Señor” (Miranda, 2003, p. 12).

La **iglesia de San Roque**, un modesto templo parroquial ubicado en la populosa “calle de las Vacas” en el barrio Arriba, que había sido construido entre 1853 y 1881, a partir de 1921 utilizando los recursos de una sociedad que se tornaba próspera por la actividad del puerto, empezó un proceso de transformación hasta convertirse, en 1930, en un fastuoso templo neogótico, con sus altas y estilizadas torres, que irrumpían en la silueta urbana de Barranquilla, convirtiéndose en el referente visual y simbólico del catolicismo de la ciudad.

En 1918, la Compañía de Jesús pondría al servicio de Barranquilla la **iglesia de San José**, ubicándola frente al parque del Centenario, ya para ese entonces engalanado con la estatua de la Libertad, donada —el 20 de julio de 1910— por la comunidad siria residente en la ciudad. Ubicada en un costado de la manzana sobre la carrera 39, sus torres sobresalían sobre el paisaje urbano y rivalizaban, en altura y referencia, con las

de San Nicolás y San Roque. De estilo románico y, según se consigna en el Archivo Episcopal de Cartagena, como lo anotaba el obispo Brioschi, era: “el prototipo de las iglesias de las ciudades del viejo continente” (Miranda, 2003, p. 13).

Con estas refacciones monumentales a los templos, sumadas a las visitas pastorales, procesiones religiosas, fiestas parroquiales, misas cotidianas, sonidos de campanas anunciantes, la Iglesia católica pretendía recrear “un universo de componentes sacros diseñados para reformar las prácticas cotidianas de la sociedad barranquillera” (Miranda, 2003, p. 20). Sin embargo, la singularidad de Barranquilla no radicaba, precisamente, en una clara articulación con los valores nacionales:

Quiere decir, la gramática, la urbanidad y el catolicismo, tres elementos esenciales para entender la nación en sus más fuertes tradiciones. En la Costa Caribe colombiana y Barranquilla, en particular, no se daban estos elementos en la forma aceptada en el resto del país. (Bacca, 2005, p. 3)

Incluso, solo hasta 1932, Barranquilla alcanzó la categoría de diócesis. Y, aunque en aquel entonces el régimen “preconizaba el predominio de una sola religión, la católica, y el empleo de una sola lengua [el castellano]” (Bacca, 2005, p. 3), en esta ciudad puerto “el protestantismo, la santería y la masonería también tenían una expresión mayor que en el resto del país” (Bacca, 2005, p. 3).

De hecho, ya en 1870, la Sociedad de Hermanos de la Caridad (1867), dirigida por el masón y médico Eusebio de la Hoz, miembro de la logia El Siglo XIX n° 24, había tomado la iniciativa de construir el **primer cementerio “Universal”** de Colombia, en una zona céntrica de la ciudad, en un lugar digno donde “enterrar la gran cantidad de extranjeros que no eran católicos y que estaban domiciliados en la ciudad. También se daba sepultura a todos los individuos de esa gran masa flotante que iba y venía” (Bacca, 2005, p. 3). Como su nombre lo indicaba y se registra en los documentos de la Sociedad, “desde sus inicios fue concebido para recibir por igual al rico, al pobre, al católico, al protestante, al judío, al ateo, al liberal, al conservador, etc., en fin para

recibir a cualquier ser humano no importando su credo, religión, ideas políticas, estrato social o diferenciación de cualquier índole [...]"

Por su lado, las comunidades de judíos sefardíes residentes en la ciudad iniciarían, en enero de 1946, la construcción, en el barrio el Prado, de la **Sinagoga Shaare Tzedek**, diseñada por el arquitecto Fernando Restrepo, con características *art déco*, compuesta por una sola nave rectangular de 280 m², de doble altura, que se abre hacia un jardín exterior. Su fachada principal también respondía a principios de simetría, teniendo como eje la puerta de acceso. Las fachadas laterales tienen demarcadas seis columnas resaltadas en su geometría, que generaban los vanos donde se insertan ventanas arqueadas en su parte superior (Benmergui, 2007).

El misionero irlandés Adam Edwin abriría, en 1890, la primera Iglesia Presbiteriana, la que estaría muy ligada al Colegio Americano, de esa misma comunidad protestante, con el objetivo de evangelizar a través de una educación al estilo lancasteriano y alfabetizar a través de la lectura de la Biblia (Sánchez, 2011).

Por su parte, Enrique Schweinsberg, misionero australiano, recorrería a Colombia en 1941 para investigar la posibilidad de empezar la obra misionera de los bautistas del sur de los Estados Unidos; y a finales de ese año se radicó en Barranquilla para abrir la iglesia, pues según el informe que envió a la Junta de Misiones Bautistas en Estados Unidos:

Varios factores determinaron la elección: La presencia en Barranquilla de un núcleo pequeño de bautistas ganados por misioneros cubanos en 1930; la naturaleza del pueblo, mayormente mulatos, generalmente más abiertos y simpáticos que los mestizos; el clima de tolerancia fomentado por las escuelas e iglesias fundadas por otros evangelios; la atmósfera liberal de una ciudad más cosmopolita; y por fin, el porcentaje más bajo de población católica — solo 93,7% en vez de 98.7% en el resto del país. (Anderson, 1990, p. 85)

Así, pues, en septiembre de 1942, tendrían su primer templo, y en 1947 terminarían de construir la sede de la Iglesia Bautista Central de Barranquilla, en la avenida Cuartel

con calle 47. Un templo diseñado como una sola nave rectangular de 500 m², con capacidad para 1.564 “asistentes a la escuela dominical”, financiado con fondos provistos por Maxey Jarman y la Junta de Richmond. Pronto se le añadiría una planta educacional adecuada para la escuela dominical y una escuela primaria (Anderson, 1990, p. 85). La fachada principal del templo establece una serie de planos de diferentes alturas, con unas cenefas de remate que ocultan la cubierta a dos aguas del templo. Incluye un volumen rectangular, a manera de campanario, adornado con cuatro esbeltas pequeñas esculturas en forma de puntas de lanza en cada esquina, que remata en una pequeña cúpula en la parte superior. Un estrecho atrio, enmarcado por tres arcos de medio punto, define el acceso al templo.

Es de destacarse, entonces, que en la primera mitad del s. XX, a pesar de la preeminencia de la Iglesia católica, la ciudad había consolidado una multiculturalidad religiosa, que se evidenciaba en el espacio público y en la silueta de la ciudad. Una sociedad que permitía la expresión de culturas, valores y actitudes que irían a enriquecer su espíritu cosmopolita y moderno.



F. 104



F.105



F. 106



F. 107

F. 104. Iglesia de San Nicolás. 1940. Fuente:
Colección privada Enrique Yidi,1930

F. 105 Iglesia de San José. 1946. Foto: Daniel García

F. 106 Iglesia de San Roque. Fuente:
Colección privada Enrique Yidi,1930

F. 107 Iglesia del Rosario. Fuente:
Directorio comercial pro-Barranquilla, 1928



F. 108 Cementerio Universal. Foto Scdata 1938



F.109 Sinagoga Shaare Tzedek. Fuente:
Alicia Benmergui: Mundo Judío Caribe



F. 110 Iglesia Bautista Central. Fuente:
Wikimedia commnes. autor: JD Villalobos

3.3 Establecimientos educativos.

La educación comenzó adquirir importancia, como parte del proyecto de modernización de la ciudad, a finales del s. XIX, cuando las grandes obras de infraestructura portuaria y vial de Puerto Colombia entraron en funcionamiento. La población crecía a un ritmo vertiginoso y el comercio exportador e importador del país se incrementaba sustancialmente, por lo que la ciudad estaba necesitando personal, funcionarios y gentes capacitadas. Tres actores serían los promotores del desarrollo de las instituciones educativas: el Estado, las comunidades de extranjeros y la Iglesia católica.

3.3.1 La comunidad extranjera

La educación tomaría un curso diferente al de las ciudades vecinas de Santa Marta y Cartagena, ya que los valores coloniales no tuvieron un gran peso en la formación del *ethos* ciudadano barranquillero, como sí lo tuvieron en esas ciudades. Y, aunque en Colombia “el catolicismo es y era la religión oficial capaz de reunir más gente que otras” (Bacca, 2005, p. 3), la enseñanza en Barranquilla estaría permeada por los valores y las actitudes que los extranjeros europeos, norteamericanos y del Medio Oriente transferían a la sociedad barranquillera, al desarrollar la banca, la industria, los negocios y el comercio.

Por ello, se afianzaron con éxito en la ciudad programas gubernamentales como la Misión Pedagógica para Colombia, fruto de la ley orgánica de la educación de 1870, cuando el presidente del radicalismo liberal de la época, Eustorgio Salgar, a través del cónsul en Alemania contrató a profesores formados en las modernas doctrinas pedagógicas de Pestalozzi y Froebel (Solano, 2008).

En la región Caribe fue designado el profesor alemán Karl Méisel para implementar la misión en el Estado del Magdalena, y el profesor Walmer en el Estado Soberano de

Bolívar. Años más tarde, ambos se radicaron en Barranquilla y continuarían trabajando en la modernización de la educación. Julio Walmer, en 1880, se vincularía al proyecto de la Escuela Normal de la ciudad, para formar maestros, y después ayudó a gestar, de acuerdo con la vocación comercial de la urbe, la Escuela Normal de Comercio (Solano, 2008).

En ese contexto, el 15 de mayo de 1872 Julio Sederstrong fundó el **Colegio Caldas**, en el que se estableció el alemán como segunda lengua en el currículo, en vista de que se había convertido en el idioma mercantil de la ciudad, dado el gran número de casas comerciales alemanas establecidas. A dichas clases asistirían los hijos de alemanes, pero también los habitantes locales. En el prospecto del Colegio Caldas se leía:

la Instrucción Mercantil abraza los idiomas, inglés, francés y alemán, aritmética mercantil, explicación del sistema métrico, teneduría de libros por partida doble, gramática castellana, geografía, elementos de matemáticas puras, principios de economía política, moral y urbanidad, dibujo lineal, religión y elementos de historia universal". (El Promotor, 1873, p. 3)

Ese mismo año fue fundado el **Colegio Vargas de Curazao**, en el que se matricularían muchos jóvenes de origen sefardita de habla alemana, cuyos padres procedían de esa isla del Caribe. Ambos colegios tenían un cuerpo profesoral alemán (Solano, 2008).

Karl Méisel participó en la fundación del **Colegio Ribón**, que abrió sus puertas el 1º de agosto de 1881, convirtiéndose en uno de los principales planteles educativos de la ciudad hasta 1919, cuando desapareció, treinta y ocho años después. En 1888, la prensa local comentaba: “Este importante plantel, quizá el más antiguo de cuantos en la actualidad funcionan [...] provisto de los útiles necesarios para la enseñanza de las materias que en él se cursan, cuenta en la actualidad con un lúcido personal de alumnos y con un cuerpo de profesores inteligente, consagrado y dotado como en los primeros colegios del país” (*El Promotor*, 1873, p. 3).

El 13 de marzo de 1889, Mr. Alfred Story y Miss Martha Bell Hunter, miembros de la Iglesia presbiteriana, fundaron el **Colegio Americano** para varones, y ese mismo año misioneras norteamericanas, que daban clases a las hijas del cónsul de los Estados Unidos, organizaron el Colegio Americano para señoritas, que muy pronto pasó a ser dirigido también por la Iglesia presbiteriana. A partir de 1922, ambos colegios empezaron a graduar promociones con Estudios de Comercio, instrucción básica para ajustarse a la dinámica económica de la Barranquilla de la época. En 1928 construyeron su sede, a manera de un campus, en un predio de 10.800 m² localizado en el sector de Las Quintas, cerca al barrio el Prado (cra. 46 cl. 47), en la antigua casa-quinta La Esperanza, del primer gobernador del Atlántico, Diego de Castro, emplazando hacia los bordes del predio edificaciones aisladas de dos pisos destinadas a aulas, un paraninfo en una de las esquinas, y amplias zonas verdes al centro y a un extremo. El carácter del conjunto educativo reflejaba cierta austeridad calvinista, y su sistema constructivo tenía referencias del colonial americano utilizado en los campamentos de la Zona Bananera de Santa Marta y del canal de Panamá.

La colonia alemana inscribió la sociedad "*Deutscher Schulverein*", en 1912, para gestionar ante el ministerio de Relaciones exteriores la apertura de un **Colegio Alemán**, inicialmente para los hijos de los inmigrantes, y donde el idioma usado en clases era solo el alemán. El 9 de febrero de 1913 abriría sus puertas en una casa alquilada en el centro de la ciudad, hasta 1930 cuando se mudaron a sus propias instalaciones en el barrio Bellavista, en una edificación más adecuada y cerca de los barrios residenciales. Ya en 1940 contaba con 253 alumnos, de los cuales el 26% eran alemanes, el 65% colombianos y el 9% de otras nacionalidades (Solano, 2008).

La comunidad de judíos sefarditas, ante la necesidad de preservar el idioma hebreo, las costumbres y la religión judaicas, crearon en 1930 el **Colegio La Unión**, situado en la calle 30, en el barrio San Roque. Su fundador, Adolfo Haftel, ofrecía así una alternativa de educación a las familias judías que se integraban a la ciudad, pero que sentían la necesidad de preservar su cultura, según se establece en el sitio web del Colegio Hebreo.

En septiembre de 1938, un pequeño grupo de estadounidenses que deseaban que sus hijos tuvieran el mismo tipo de enseñanza de los Estados Unidos, y más adelante pudieran continuar sus estudios en ese país, deciden fundar el **Colegio Karl C. Parrish**, que se regiría por las normas del Ministerio de Educación Nacional y por la Southern Association of Colleges and Schools de los Estados Unidos. Tres años más tarde, en un predio contiguo al Country Club, iniciarían la construcción de su establecimiento educativo, para lo cual recibieron aportes de firmas comerciales y de ciudadanos norteamericanos, como se consigna en la web del colegio.

3.3.2 La Iglesia católica

Si bien Colombia, desde el s. XIX, era reconocida ya como una república soberana, con separación de poderes públicos, de la Iglesia y el Estado, sin embargo, la Constitución política de 1886 le permitió a la Iglesia católica conservar la hegemonía que ejerció durante la Colonia como constructora de valores y referentes ético-morales. De manera que sus establecimientos educativos continuaron, en el s. XIX y parte del XX, la orientación escolástica colonial, en la que prevalecía el enclaustramiento, el silencio y la renuncia al mundo exterior. Atributos heredados del ambiente conventual de los antiguos monasterios medievales, los cuales eran lugares de recogimiento espiritual pensados para vivir en clausura y abstinencia.

De modo que el enclaustramiento, el volverse sobre sí mismo, primaba a la hora de construir las edificaciones educativas de las comunidades religiosas en América Latina, y en Colombia. Se diseñaron a partir del tradicional esquema claustal: un patio introvertido, cuadrado, rodeado por una serie de celdas, que creaba un espacio propio aislado del contexto urbano. En estas condiciones, las comunidades, que estaban más interesadas en preparar, salvar las almas y llevarlas a una vida que trascendiera lo terrenal, podían soslayar la dimensión inmanente de la vida.

Estas instituciones educativas, orientadas más por los dogmas de fe que por los argumentos de la razón, privilegiaban el orden, la disciplina, la obediencia y la jerarquía en la formación académica; tenían, por lo tanto, su correlato en la composición clásica de los colegios: axialidad, simetría, jerarquía formal, con fachadas de ritmo regular de vanos verticales, donde lo que se destacaba era la capilla, y apenas el acceso al colegio. Eran pensadas más desde la representatividad de la institución que enseña, que desde las necesidades reales de quien aprende:

Estas escuelas tradicionales utilizaban las reglas de la arquitectura clásica para ordenar el espacio y transmitir la importancia simbólica de las instituciones. La composición clásica materializaba fielmente las ideas educativas. La tipología alrededor de un patio reflejaba la introversión de las escuelas tradicionales; las jerarquías formales manifestaban el respeto a la autoridad y la simetría expresaba la rigidez y el disciplinamiento que pretendían realizar estas instituciones. (Barrán, 2007, p. 3)

Barranquilla no fue la excepción, pues ese fue el modelo que se adoptó para la mayoría de los colegios, regidos por comunidades religiosas, que se construyeron hasta mediados de los años treinta del s. XX: San Miguel del Rosario (1891), San Roque (1914), Biffi-La Salle (1916), San José (1917), María Auxiliadora (1927), Lourdes (1931), Eucarístico de la Merced (1946), Sagrada Familia (1945), San Francisco (1947)¹

3.3.3 El Estado

Paralelo a las iniciativas privadas de las colonias de extranjeros para hacer de la educación un vehículo de modernización de la ciudad, y a la acción evangelizadora de la Iglesia católica con sus colegios tipo claustro, las autoridades municipales de Barranquilla —siguiendo las políticas públicas del Gobierno nacional, orientadas a propiciar una sociedad más laica, liberal, industrial y moderna—, también realizaron inversiones para ampliar la educación pública en la ciudad, apoyándose en la Reforma

¹ Ver planos esquemas M1 – M 24

Educativa Radical de 1870². Con menos recursos financieros que la Iglesia católica y los extranjeros, no obstante, en un lapso de 28 años, entre 1880 y 1908, construyeron 18 escuelas primarias y dos colegios públicos (Restrepo, 2000).

El 20 de julio de 1908, el gobernador del recién creado departamento del Atlántico (1905), José Fráncico Insignares, haciendo uso de las atribuciones concedidas por la Ley Orgánica de Educación n° 39 de 1903, decidió fundar el Colegio del Atlántico, una institución educativa pública que más tarde se llamaría Colegio Industrial de Barranquilla y, a partir de 1910, Colegio de Barranquilla. El 1° de marzo de 1928 se inauguraría el edificio propio del Colegio de Barranquilla, una edificación de dos pisos, cuya planta en forma de L se disponía entre la calle 51 y la carrera Progreso, y cuyo acceso sobre la esquina estaba enmarcado por una torre circular. Su fachada denotaba influencia de arquitectura colonial inglesa, con una monumental escalera para subir al segundo piso. Al interior abría hacia una zona de patio.

En 1930, en el parque 11 de Noviembre se construiría la Escuela Cartagena de Indias. Una edificación neo-paladina, con persistencia de la simetría como eje de composición, y el resalte del cuerpo central de acceso emplazado en un generoso espacio verde; que se constituyó luego en el modelo a seguir por algunas escuelas públicas de esa época, como el Colegio de Barranquilla para Señoritas, en 1932, y la Escuela n° 1 para Varones³, en 1931, en el barrio Lucero.

En la década del cuarenta, la Sociedad de Mejoras Públicas hacía reconocimiento a las iniciativas del Gobierno municipal de construir escuelas públicas, a las que se les dio especial despliegue:

[...] tres modernas agrupaciones escolares que funcionan actualmente en Barranquilla, en los barrios más apartados de la ciudad, cada una con su respectiva granja, comedor escolar y aulas de clase. A estas agrupaciones escolares se les ha dado el nombre de los tres últimos presidentes de la

² Decreto Orgánico de Instrucción Pública, DOIP, 1° nov., 1870.

³ Hoy, Colegio Camilo Torres Tenorio.

República de Colombia: Enrique Olaya Herrera, Alfonso López y Eduardo Santos. (Mejoras nº 51, 1940, p. 40)

Programa arquitectónico que obedecía a las orientaciones del Plan Docente de 1937, de la Dirección de Edificios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas, quienes asesorado por pedagogos del Ministerio de Educación Nacional elaboraron “normas para el planteamiento y construcción de escuelas primarias” (Niño, 1991, p. 135).

Sin embargo, las edificaciones educativas comenzarían a variar sus referentes neoclásicos y religiosos, a mediados de la década de los treinta, a raíz de los cambios conceptuales y políticos que introdujeron los liberales al sistema educativo, con la llegada a la presidencia de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), y tratarían de acomodarse al nuevo panorama político, económico y social generado después de la crisis de 1929:

La llegada al poder del partido liberal coincidió con el debilitamiento de la hegemonía de los sectores agrarios y exportadores tradicionales, y aunque estos aún determinaban el campo de las transformaciones posibles, paulatinamente se llevó a cabo un desplazamiento del poder hacia los sectores urbanos —industriales, comerciantes, exportadores— que buscará inicialmente apoyo en los sectores populares y de manera especial en el proletariado naciente. El desplazamiento de la hegemonía hacia los grupos exportadores e industriales y la crisis económica de 1929, propiciaron el incremento de las funciones estatales y el impulso de un modelo de desarrollo basado en la industrialización. (Herrera, 1993, p. 98)

En busca de ese objetivo de industrialización, para lo cual se requería ampliar la cobertura de la educación técnica y la formación de docentes, Olaya Herrera expidió el decreto nº 1487 de 1932 para poner en funcionamiento cuatro escuelas normales superiores en Bogotá, Tunja, Popayán, y Barranquilla, esta denominada Normal del Litoral Atlántico.

En agosto de 1935 y dentro de las políticas educativas de “la Revolución en Marcha” de Alfonso López Pumarejo (1934-1938), entraría en funcionamiento la Normal del Litoral Atlántico en el Instituto de Artes y Oficios, encomendada administrativamente

al educador de ascendencia alemana Julio Siever. El plan de estudios normalista comprendía cuatro años de primaria, un año de preparatoria —hoy quinto grado—, y cinco años de estudios secundarios. Al concluirlos satisfactoriamente, el estudiante recibía el título de Instructor (normalhacienda.edu.co/4/6/2012).

La edificación que albergaba el Instituto de Artes y Oficios se construyó en 1934, en un predio de 5.000 m² ubicado en la calle 68 entre carreras 47 y 50. Constaba de dos volúmenes de dos pisos de 130 m de largo, en doble altura, que se extendían a lo largo de la calle 68 —diseñados para albergar máquinas y talleres— con lucernarios y ventilación por la azotea, y separados por dos estrechos patios rectangulares internos que se intercomunicaban mediante un pasillo que involucraba una escalera. Dos bloques de aulas de un piso remataban las esquinas. El edificio fue concebido en un claro lenguaje *art déco*, y aún mantenía la simetría como eje de composición, con un resalte monumental en el cuerpo central de acceso. La fachada principal, sobre la calle 68, se trabajó como una composición geométrica conformada por delgadas columnas y ventanas rectangulares, que se repetían en toda su extensión, lo que constituía el factor de su armonía visual.

Pero las autoridades del departamento de Atlántico, según se consigna en la web de la Escuela Normal, muy pronto decidieron mudarla a la periferia de la ciudad, a un terreno de 12 hectáreas donado por Napoleón Salcedo y Rafael Heilbron, apoyándose en el decreto n° 219 de 1936, que fijó, como una de las condiciones para recibir auxilios de la nación, adquirir una granja escolar (a fin de mejorar la higiene y alimentación en las instituciones normalistas), y cuya producción ayudara al funcionamiento de un restaurante escolar. En este nuevo predio más amplio era posible desarrollar entonces el planteamiento de las escuelas normales que, según Carlos Niño, “constituyeron el capítulo más importante de toda la producción del Ministerio [de Obras públicas 1930-1945] desarrollada con la idea de pabellón separado y el concepto moderno de asimetría dinámica” (Niño, 1991, p. 149). Estas escuelas, según el ministerio, vendrían a ser:

[...] las primeras que se construyen en el país de acuerdo con los nuevos sistemas docentes, distintos de los que anteriormente se practicaban y que consisten en formar el conjunto de la escuela por pabellones separados, conectados por calles pavimentadas, en donde se instalan los diferentes servicios, de modo que la localización de los edificios sobre el terreno presenta el aspecto de una pequeña población. (Niño, 1991, p. 151)

En este nuevo contexto, las aulas en las escuelas normales ahora serían especializadas según las materias (matemáticas, ciencias naturales, ciencias sociales y música) adonde concurrían los alumnos en diferentes turnos. Se contaba, además, con un pabellón administrativo, dirección y portería, biblioteca, taller (con instalaciones para carpintería y ferretería), economato, comedor para 120 alumnos, cocina, servicios, habitaciones para estudiantes y profesores, enfermería, gimnasio y campos de deportes (Niño, 1991).

En el caso de Barranquilla, el diseño de la escuela estuvo a cargo del arquitecto Pablo de la Cruz, con la cooperación de Alberto Wills, Ramón Venega Martínez, Alicia Cardozo Vásquez y Julio Bonilla Plata (Niño, 1991). Su programa arquitectónico contemplaba pabellones de tres pisos para las aulas, laboratorios (psicología y física), cuatro pabellones de dormitorios, una escuela anexa, salón de actos, enfermería, lavandería, taller y un jardín infantil. Su capacidad final fue de 150 alumnos internos y 400 externos, resultando una densidad baja y generosa con respecto al tamaño del predio. Fue puesto en funcionamiento en 1940 (normalhacienda.edu.co/4/6/2012).

Dispuestos en una distribución dispersa sobre el terreno, estos pabellones no guardarían relación alguna con el esquema de patio central, y fueron construidos en “muros de ladrillo, techos de madera con tejas de cemento, pisos en concreto con baldosas de cemento, ventanas de acero, puertas de cedro, e instalaciones sanitarias y eléctricas de sistema moderno” (Niño, 1991, p. 152).

En este nuevo planteamiento espacial y constructivo, se avizoraban los criterios ambientales e higienistas que harían carrera en la arquitectura de los edificios escolares del Movimiento Moderno de los años cincuenta, como se verá más adelante.



P. 2 Esquema planta Colegio Americano
Dibujo del autor



F. 111 Colegio Americano. Fuente: Liz Held Casalins
La casa-quinta La Esperanza. http://arenosa.blogspot.com/2011_11_14



F. 112 Sede del Colegio Alemán en el barrio Bellavista. 1938
Fuente: Ricardo Franco

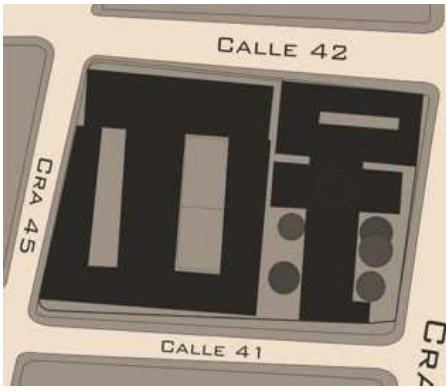


F. 113 Colegio Alemán en Bellavista. 1938
Fuente: Ricardo Franco

F. 114 Colegio Karl Parrish en construcción. 1945
Fuente: Filiberto Mancini



F. 115 Localización C. Alemán
Foto Scdata 1938

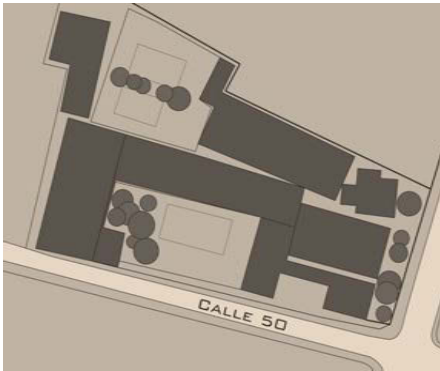


P. 3 Esquema planta Colegio San Miguel de Rosario. Dibujo del autor



F. 116 Colegio San Miguel del Rosario

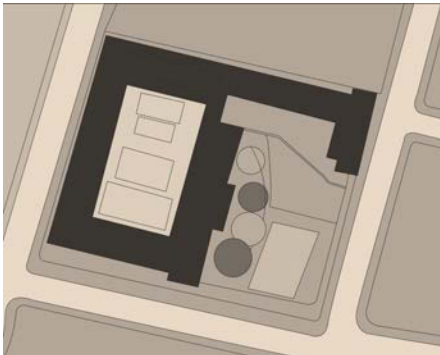
F. 117 Interior Colegio María Auxiliadora. Fuente: arq. Giancarlo Macchi



P. 4 Esquema planta Colegio María Auxiliadora. Dibujo del autor

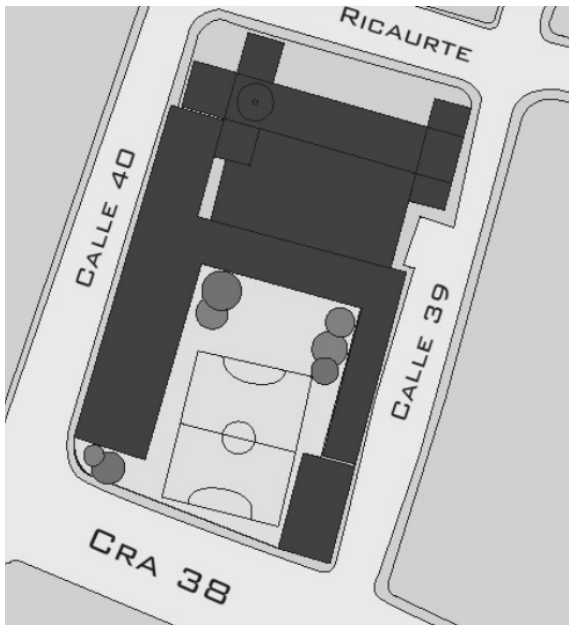


P. 5 Esquema planta Colegio Biffi. Dibujo del autor



F. 118 Colegio Biffi. Fuente: Colección privada Enrique Yidi





P. 6 Esquema planta Colegio San José. Dibujo del autor



F. 119 Colegio San José.
Foto del autor



F. 120 Claustro Colegio San José.
Fuente: Comunicaciones Instituto San José

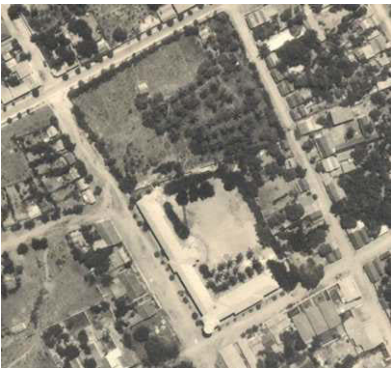


F. 121 Colegio, Iglesia San José
y parque del Centenario. Foto Scdata 1938

F. 123 Colegio Lourdes. Fuente: *Barranquilla Gráfica* 1940

F. 122 Colegio Lourdes. Foto
Scdata 1938





F. 124



F. 125

F. 124, F.125, F.126
Colegio Barranquilla.
Fuente: *Directorio Comercial Pro - Barranquilla*. 1928
y foto Scdata 1938

F. 127, F.128 Colegio público
"Once de Noviembre"
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940

F. 129, F. 130 Escuelas Públicas.
Foto Scdata, 1938.



F. 126



F. 127



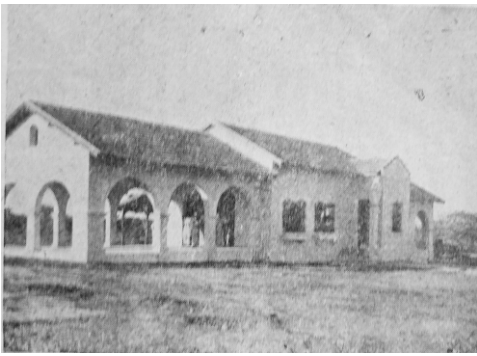
F. 128



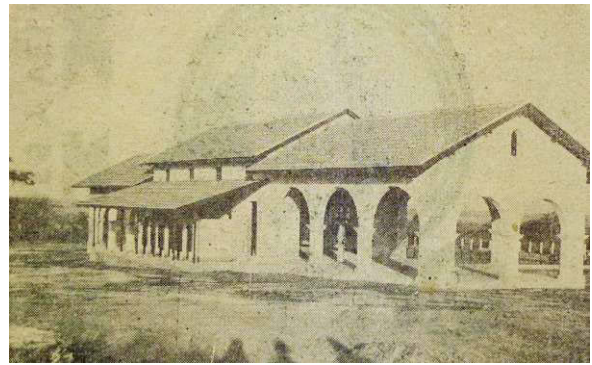
F. 129



F. 130



F. 131



F. 132

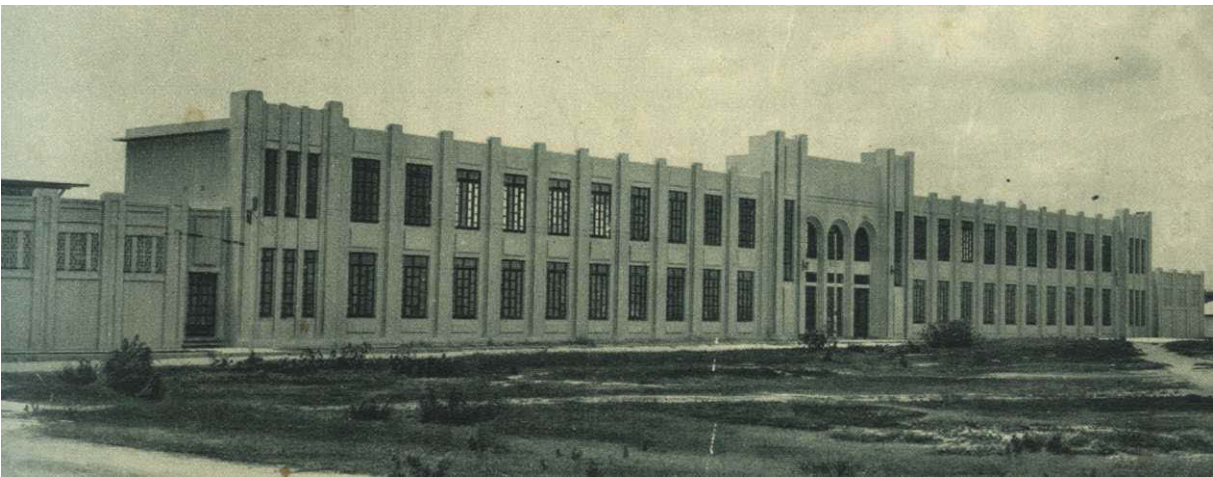
F. 131, F. 132, F. 133 Escuelas Públicas en el Barrio la Concepción.
Fuente: Revista *Mejoras*. #51. 1940. Foto Scadta, 1938

F. 134, F. 135, F. 136 Instituto de Artes y Oficios
Fuentes: *Barranquilla Gráfica*.1940, foto Erwin Heumann, foto Scdata,1938.



F. 133

F. 134



F. 135



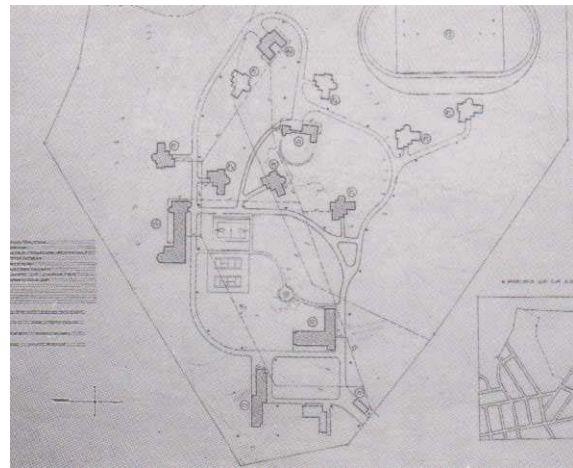
F. 136



F.137 Escuela Normal de Barranquilla. Fuente: *Barranquilla Gráfica*,1940



F.138 Escuela Normal. Foto Scdata, 1938.



P. 7 Plano de la Escuela Normal. 1936
Fuente: Archivos del MOPT.

F.139 Pabellones de la Escuela Normal. Fuente: Libro *Atlántico*,1953.



F.140 Pabellones



3.4 El deporte como progreso

Al cincelar su cuerpo por el ejercicio, el atleta moderno exalta a su patria, a su raza, a su bandera: Pierre de Coubertin. (Yalouris, 2009)

Quizá una de las actividades de más honda repercusión en el comportamiento de los individuos y las naciones en la sociedad moderna, el deporte, desde finales del s. XIX, adquirió especial relevancia, fruto de la industrialización y urbanización del Mundo Occidental. Tuvo como epicentro los clubes londinenses y la singular doctrina denominada “cristianismo muscular”, que trataba de buscar la perfección espiritual por medio del deporte y la higiene; ideología promovida por el anglicano Thomas Arnold, de quien el barón Pierre de Coubertin (1896-1925) —considerado el padre de las olimpiadas modernas— se convertiría en su principal promotor y discípulo (Yalouris, 2009).

En París, el barón de Coubertin dictaría una conferencia en la Sorbona, el 25 de noviembre de 1892, titulada “El ejercicio físico en el mundo moderno”, anunciando seguidamente el propósito de restablecer los Juegos Olímpicos; objetivo que logró cuando en 1894 proclamó, una vez más en la Sorbona, la renovación de los juegos y la fundación del Comité Olímpico Internacional (Yalouris, 2009).

Como una forma de relación social y como parte de una pedagogía para la sociedad capitalista, el deporte moderno representó desde entonces el nuevo estado de cosas: “la sublimación de la violencia (proceso de civilización), la libre competencia, la ganancia a toda costa, la racionalidad reglamentaria, la búsqueda de la eficiencia mediante una economía del movimiento, etc.” (Quitíán, 2013, p. 20).

Según David Leonardo Quitíán, los inicios de la historia del deporte en Colombia van desde el período que sigue a la Regeneración (1886-1899), coincidiendo con la Hegemonía Conservadora (1900-1930), y con la celebración del primer centenario de la independencia de España, como hito especialmente relevante. En este período —a

través de las visitas a Europa y Estados Unidos de las élites gobernantes; de extranjeros que se asentaron en Colombia para hacer negocios; de trabajadores extranjeros que vinieron a montar las primeras maquinarias, los trenes, los telares, las industrias—, de manera informal y episódica, se trajeron consigo las prácticas deportivas que divulgaban entre sus amigos y empleados.

Los primeros oficinistas del sport vinieron de las islas británicas o de alguna de sus colonias, y su retorno o arribo al país se dio casi siempre por vía marítima; por ello, la genealogía del deporte colombiano ubica su cuna en los litorales, particularmente en la Costa Atlántica. (Quitán, 2013, p. 20)

Se tiene documentado que las primeras prácticas de fútbol, en Barranquilla, se dieron entre los ingenieros y trabajadores de la compañía inglesa The Barranquilla Railway & Pier Co. Ltd., contratada en 1884¹ para la prolongación de la línea del Ferrocarril de Bolívar hacia la bahía de Cupino. Ellos trajeron entre sus maletas, “además de los objetos personales de rigor, uno que otro balón, con el que les enseñaron a los trabajadores criollos cómo era eso de guiar la bola de cuero con los pies” (Clubfutbol.co, 2014).

Ya en el s. XX, en Barranquilla se fundaría —el 12 de octubre de 1924— la Liga de Fútbol del Atlántico; y luego, el 8 de junio de 1936, en asamblea extraordinaria, se incluyeron clubes de Santa Marta, Cartagena y demás ciudades del Caribe colombiano (fcf.com.co, 2014).

En las dos primeras décadas del s. XX, en una ciudad portuaria que crecía exponencialmente, se fue expandiendo una afición al fútbol, que obligó a las autoridades municipales a crear los primeros escenarios urbanos y deportivos adecuados. Es así como, a principios de 1920, en el popular barrio Montes, entre las carreras 25 y 26, en un globo de terreno donado por Julio Torres, un patriarca de la

¹ Alberto Galvis Ramírez sostiene que la modernización de las ciudades trajo el fútbol a su seno: con la doble efe (ferrocarril más fútbol), los ingenieros británicos llevaron el progreso de la locomotora y del balón a las poblaciones (Quitán, 2013).

ciudad, se adecuaría, dotada de una gradería para 1.000 espectadores, una cancha de fútbol que tomaría el significativo nombre de Estadio Moderno. Los barranquilleros la han querido considerar la Cuna del Fútbol Colombiano, por haberse jugado en sus instalaciones, de manera organizada —el 7 de agosto de 1922—, el primer partido de este deporte en Colombia, entre dos equipos formalmente constituidos².

Por otro lado, en 1916, en Cartagena se organizaría la primera Liga de Béisbol; y, en Barranquilla, los hermanos Urueta harían lo mismo, para enfrentarse en el primer partido. Desde entonces, “esas dos ciudades mantienen la vigencia de la pelota caliente en Colombia” (FCB, 2013).

A nivel nacional, de igual manera iba avanzando la afición y la práctica de los deportes en las áreas más pobladas del país. Consecuentemente, el Gobierno nacional sancionaría la Ley 80 de 1925, que reglamentaba la educación física y los deportes, y que daba vida a la Comisión Nacional de Educación Física. Se creaba entonces un marco legal para organizar y financiar competencias deportivas de impacto regional-nacional: los llamados Juegos Olímpicos de 1924 y 1926, y los Juegos Olímpicos Nacionales de 1928, celebrados en Cali. En 1929 fue elaborada una nueva reglamentación, que entregó a Medellín la sede de los juegos que se realizaron en 1932, determinando que se llamaran Torneos de la República, puesto que no podían llamarse Juegos Olímpicos Nacionales (Quitán, 2013).

Barranquilla sería la sede de los V Juegos Nacionales, en 1935. Para ello se construiría el Estadio Municipal, en el barrio el Porvenir, entre 1932 y 1934. Tarea que estuvo en manos del ingeniero norteamericano Samuel Hollopeter, gerente de las Empresas Públicas Municipales, ya que esa entidad había sido delegada para coordinar el evento.

² El Estadio Moderno Julio Torres fue declarado patrimonio cultural y deportivo de la nación por medio de la Ley 1067 del 29 de julio de 2006.

El Estadio Municipal fue desarrollado en un terreno de 64.892 metros cuadrados en el perímetro de la ciudad de esa época. Constaba de dos tribunas, una de sombra y otra de sol, ubicadas de norte a sur, una frente a la otra, mediadas por el campo de fútbol, con una capacidad total para 10.000 personas. Incluía una pista atlética, y sobre el césped de la cancha se demarcaba también un diamante de béisbol (el tiempo.com, 2014).

La estructura para sostener la cubierta de la tribuna de sombra fue planteada como un sistema estructural de dos hileras de ocho columnas, de las que partían ocho voladizos en concreto de 15 m, y sobre las que se articulaba un entramado de viguetas y correas en madera que soportaban la cubierta. La fachada de la edificación tuvo un tratamiento plástico *art déco*, y muy pronto sus múltiples fotografías la convirtieron en icono del progreso de la ciudad. El acceso al conjunto deportivo incluía una ceremonial rotonda, cuya formalidad estética seguía muy de cerca los dictados de la Ciudad Bella, muy influyentes en este período de la modernización de las ciudades colombianas en los años treinta. Esta infraestructura deportiva serviría a la ciudad para ser la organizadora de los Juegos Centroamericanos y del Caribe, once años después, como se verá en la segunda parte de esta investigación.

Como una actividad de élite, en el proyecto del barrio el Prado, de la urbanizadora Parrish, ya había planificados, desde 1920, un *country club* y una cancha de golf de nueve hoyos, en el borde superior de la urbanización. Ello, al decir de David Quitián, hacía parte de una estrategia simbólica de diferenciación frente a las clases subalternas, “mediante el privilegio de hacer deporte: expresar la corporalidad en un espacio público [los clubes sociales] en donde se marcan las jerarquías de dominación a partir de prácticas sociales distinguidas”. (Quitián, 2013, p 26)

En este aristocrático barrio, para 1938, ya existía un club de tenis en la cra. 53 con calle 59; y, además, en la bahía de Cupino, en Puerto Colombia, se practicaba el exclusivo deporte inglés del canotaje [*canoeing*] en equipo. La modernidad se instalaba en la ciudad:

Esos pioneros —que se identificaban como parte constitutiva de las élites progresistas de la nueva burguesía nacional— trajeron consigo implementos, atuendos, reglamentos y lo que podría denominarse el germen del ethos deportivo: una doctrina de razones y principios de “buen tono” y “civilizadores” por lo que debían aceptarse y asumirse esas nuevas prácticas corporales, que muchas veces coincidían con el ideario modernista (Quitián, 2013, p. 28)

Con las reformas políticas del programa de gobierno la Revolución en Marcha (1934-1938), del presidente Alfonso López, vendría un impulso importante por encauzar y consolidar, en políticas públicas, la creciente afición y práctica de los deportes. Se crean, entonces, el Instituto Nacional de Educación Física, INEF, en 1936, y el Comité Olímpico Colombiano (1936), y se construyen los estadios de la Universidad Nacional de Colombia, en Bogotá, proyectado por el arquitecto alemán Leopoldo Rother; el estadio Pascual Guerrero, de Cali, y el estadio Nemesio Camacho el Campín, de Bogotá, en 1938.

Es el período de la masificación de la práctica deportiva, en el que se multiplican las ligas y federaciones, y surgen las competencias de gran formato —que nutren la idea de la “comunidad imaginada”, a la que alude Anderson—, como los juegos nacionales, el campeonato de fútbol, la vuelta a Colombia, y la participación como país unitario en los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936.

De esta forma, el sistema de ciudades capitales colombianas empiezan a superar la condición de aldeas tradicionales y se aproximan a la futura aldea global, con la participación en eventos deportivos internacionales, la contratación de jugadores extranjeros, y la cobertura noticiosa de la radio: “El discurso nacionalista del deporte provocó entonces una sensación optimista, propia de la modernidad, que liga la idea de triunfo deportivo con el progreso, manifestado muy claramente en la frase: ‘Vamos para adelante, estamos progresando’.” (Quitián, 2013, p 38).

3.5 Clubes, diáspora y cultura urbana.

El deseo de modernidad de la sociedad bogotana pasaba, a fines del siglo XIX, por el imaginario de contextos lejanos a través de relatos e imágenes y por el afán de sentirse parte de ese mundo. En cambio, ese deseo en la sociedad barranquillera de esos años estaba cargado de imágenes tangibles y relatos de primera mano de los viajeros que llegaban a su puerto y acercaban el mundo a la ciudad. Barranquilla, junto al gran río, la de las calles de arena que el viento arremolinaba, era parte del mundo. (Pergolis, 2013, p. 69)

Esos extranjeros pioneros, que habían construido en Barranquilla una movilidad mecanizada y un territorio apto para el comercio, quisieron expresar también, en la nueva ciudad que los acogía, su identidad como grupo social, y dar muestras de su progreso y ascenso social. Además, al perder lazos con los parientes de su lugar de origen, tendían a estrechar vínculos con miembros de su país que vivían en el Nuevo Mundo. Esta circunstancia fue decisiva para la aparición de nuevo equipamientos, como fueron los clubes sociales, sobre los que José Luis Romero (1999) dice que, de repente, un día aparecieron en un gran número de ciudades latinoamericanas que se vinculaban, con rapidez, a la modernidad comercial:

Clubes con salones para estar, amueblados con cómodos sillones, salas de lectura con pocos libros y, en cambio, muchos periódicos y revistas —la Revue des Deux Mondes, sobre todo—, lujosos salones para fiestas, comedor abierto hasta altas horas de la noche, y, sobre todo, un personal de camareros experimentados y de criados fieles que conociera a cada clubman por su nombre, por sus debilidades y preferencias. (p. 342)

Ya para la primera mitad del s. XX, se habían consolidado en Barranquilla al menos diez de ellos: el Club Barranquilla, el Club Alemán, el Club Italiano, el Club Alhambra, la Asociación de Comerciantes, el Centro Israelita Filantrópico, el Club ABC, la Unión Francesa, la Casa de España y el Centro Español³. Esa tendencia de asociarse por nacionalidades fue también un signo de las ideologías nacionalistas y neocolonialistas

³ Estos dos clubes se fundirían con el nombre de Unión Española, en 1966.

que hacían presencia en América Latina, a principios del s. XX, para diferenciarse de la población nativa, y expresar una posición de dominio y exclusividad:

[...] el club reflejaba el designio de mantenerlo lo más cerrado posible [...] Y el exclusivismo segregacionista del grupo dominante buscaba expresión pública, un sitio donde pudiera manifestarse que sus miembros, y no otras personas, eran los que estaban instalados allí, el lugar desde donde se dirigía la vida social, y en cierto modo, la vida económica y política. (Romero, 1999, p. 342)

Entre otras razones, los clubes fueron el resultado también de transformaciones en las formas de entretenimiento en Colombia, que, en su proceso de modernización, requería imponer disciplina laboral para el trabajo. De modo que las nuevas formas de trabajo industrial “estuvieron acompañadas de campañas elitistas y obreras, contra el consumo de alcohol en tabernas, bares y prostíbulos cuya clientela era la creciente población urbana trabajadora” (Wade, 2000, p. 91). En consecuencia, la creación de clubes sociales se impulsó en contraposición a la proliferación de los bares, tabernas y “coreográficos”⁴ que empezaron a frecuentar los trabajadores, empresarios y marinos de esta ciudad portuaria. Era de esperar que en los clubes, por el contrario, se observase “un comportamiento bueno y apropiado”.

Muy pronto, los clubes sociales en Barranquilla se convirtieron en el lugar donde las élites extranjeras discutían el desarrollo de las guerras, los conflictos territoriales, y la política local con respecto a los extranjeros.

El club cumplía diversas funciones. Allí se congregaban los contertulios para refugiarse en su “círculo”, donde todos se conocían; allí se comentaban las novedades económicas y políticas del día, fuera de las murmuraciones sociales [...] allí se comía y se bebía entre amigos confiables y encontraba albergue el calavera que trasnochaba y el jugador que se aburría; y allí se celebraban de vez en cuando las fiestas de más alto vuelo en las que se congregaba la alta sociedad de la ciudad. (Romero, 1999, p. 342)

⁴ “Era la escenografía verbal que escondía el negocio de burdeles en Barranquilla en los años treinta” (Minski & Stevenson, 2011, p. 45).

Como referentes para configurar la imagen de la sede social de sus colonias, acogieron, a finales del s. XIX y principios del XX, la variedad estilística que les proporcionaba el eclecticismo de formas historicistas europeas y del Medio Oriente, buscando con ello reafirmar su identidad cultural y conservar el sentido de pertenencia a su nación de origen. Pero, además, el club era el lugar que permitía apoyarse entre sí para facilitar los procesos de migración, fortalecer los contactos, iniciar nuevos negocios y consolidar las estructuras familiares.

Cuando llegaron los inmigrantes y se instalaron aquí fueron creando ámbitos para encontrarse, hablar las cosas de sus tierras, mantener sus culturas, sus tradiciones, y además generar un espíritu mutualista; este fue el primer desarrollo de las instituciones creadas por inmigrantes con este objetivo cultural y con un fin mutualista de ayuda entre ellos mismos. (Cáneva, 2007, p. 5)

Dentro de esa dinámica cultural presente en el proceso de urbanización y modernización latinoamericana del s. XIX, en 1888 un grupo de empresarios de la élite comercial e industrial conformaron el primer club social de la ciudad: el **Club Barranquilla**, ubicado en el callejón del Mercado, frente a la plaza de San Nicolás — el espacio urbano más significativo de ese entonces—, donde se mantuvo activo hasta el final de la guerra de los Mil Días. En 1907, se reorganizaron y trasladaron su sede al camellón Abello (Paseo Bolívar) con callejón del Mercado, esquina, a un costado de la iglesia de San Nicolás, localización donde aún conservaba relevancia simbólica. En esa oportunidad, se construyó una edificación de dos pisos, simple en su aspecto formal, con decorados afrancesados, balcones y galerías. En 1928, el Barranquilla se fusiona con el Club ABC, y se trasladó a la sede de este último, en la carrea 43 con calle 36, una edificación con un marcado y bien logrado carácter neoclásico —diseñada por el arquitecto inglés Leslie Arbouin—, con una plazoleta de acceso y columnas y pares de columnas clásicas que le daban la imagen aristocrática que la naciente burguesía quería proyectar. (Consuegra, 2001)

En 1885, con el auspicio del cónsul astro-húngaro August Strunz y la numerosa colonia alemana, vinculada a las casas comerciales, habrían de fundar el **Club Alemán**, que

luego de varias sedes en el centro, el barrio Bellavista, tendrían la suya propia en la llamada Casa de Mares, un mansión neoclásica ubicada frente al parque de los Fundadores en el barrio el Prado. Ahí, además de las fiestas y reuniones sociales, se empezarían a realizar reuniones de los simpatizantes del Partido Nacional Socialista. Los símbolos de esa organización fueron visibles en los actos del Club Alemán (Galvis, 2011). El club siempre fue referente importante en la vida social de la ciudad hasta los años cuarenta, cuando, en el marco de la Segunda Guerra Mundial, Colombia le declaró el estado de beligerancia a Alemania, y confiscó los bienes a los alemanes residentes en el país, incluido el club, siendo muchos de ellos apresados en Fusagasugá. Al ser incluidas en la lista negra, las empresas de alemanes e italianos residentes en Colombia se vieron abocadas a la quiebra o, en el mejor de los casos, a una drástica reducción de sus negocios (Viloria, 2000).

La emigración italiana al Nuevo Mundo, considerada como uno de los grandes fenómenos sociales del s. XX, ya que para muchos italianos el continente americano era considerado una verdadera “*terra promessa*”; se reflejaría también en Barranquilla. De acuerdo al censo de 1928, de los 4.379 extranjeros censados (el 3.2% de la población de la ciudad), 748 italianos constituían la comunidad extranjera más numerosa de la ciudad, junto con la española. Por ello, ya desde 1922 contaban con el **Club Italiano** para sus reuniones sociales y para dar apoyo a su comunidad (Capelli, 2006).

Por su parte, como se había anotado con anterioridad, el grupo de comerciantes judíos sefarditas, procedentes de Curazao y otras islas neerlandesas, desde 1840 había logrado integrarse con éxito a la dinámica comercial de la ciudad. Posteriormente, con el transcurso de los años ampliaron sus intereses a la banca, la industria y la propiedad raíz, y de esa manera fueron adquiriendo presencia en el desarrollo social y urbano. Entonces, el comerciante Calman Kalusinki fundaría, en 1927, con otros miembros de su comunidad, el **Centro Israelita Filantrópico** (Nieto, 2011).

Desde 1903, la presencia de árabes procedentes del Oriente Medio ya era numerosa e influyente: siete sirio-libaneses hacían parte de la lista de la Cámara del Comercio de Barranquilla, en 1920; y cuatro de ellos aparecen como socios del Banco Dugand. Los inmigrantes libaneses provenían de Zahle, Accar, Trípoli, Balul, Beirut, Jartum y Miniara; los palestinos, de Belén y Beitjala, y los sirios predominantemente de Damasco (Fawcett, 1991). En 1934 fundaron la Unión Libanesa de Beneficencia, y el 6 de abril de 1945 dos palestinos, un libanés y tres descendientes de sirio-libaneses organizan el **Club Alhambra**, con el objetivo de proporcionar a sus socios: “todas las distracciones admitidas y acostumbradas en las sociedades cultas. Este objeto no se opone a que la sociedad persiga también fines culturales...” (Nieto, 2011, p. 370).

En su mayoría, los clubes sociales se ubicaron en sectores urbanos donde habitaban las familias más adineradas, con lo cual se quería manifestar también la prosperidad económica que envolvía a cada comunidad, y su intención de constituirse lo más pronto posible en parte importante de las oligarquías locales.



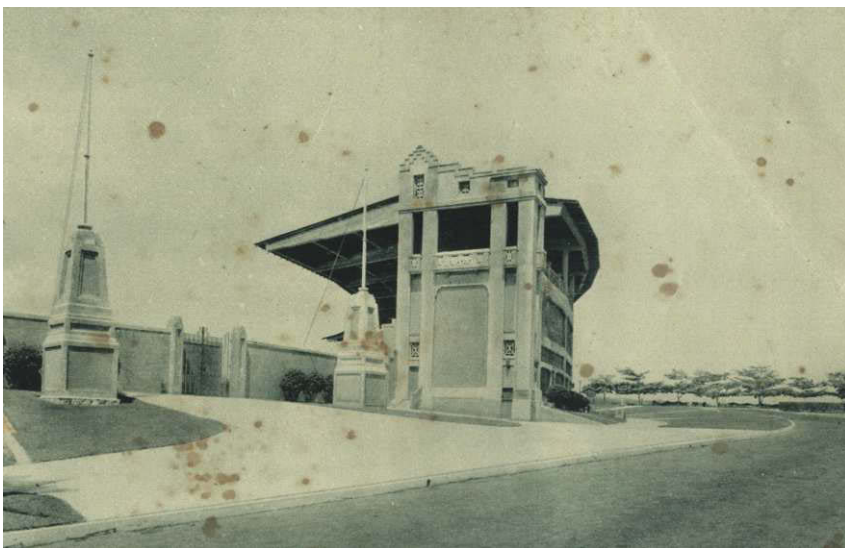
F. 141 Estadio Moderno. Foto Scadta, 1938.



F. 142 Estadio Municipal. Foto Scadta, 1938.



F. 143
Estadio Municipal. 1937
Fuente: Colección privada
Enrique Yidi.



F. 144 Estadio Municipal.
Fuente: *Barranquilla Gráfica*,
1940.



F. 145



F. 146



F. 147

F. 145, F. 146 Club Barranquilla. 1937
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940

F. 147 Club empleados del Comercio
Fuente: Libro *Atlántico*, 1954

F. 148 Club Alhambra.
Fuente: Libro *Atlántico*, 1954

F. 149 Club Unión.
Fuente: Libro *Atlántico*. 1954

F. 150 Localización en el Barrio Prado
clubes Alemán (1), Unión) y del Comercio(3).
Foto Scadta. 1938.

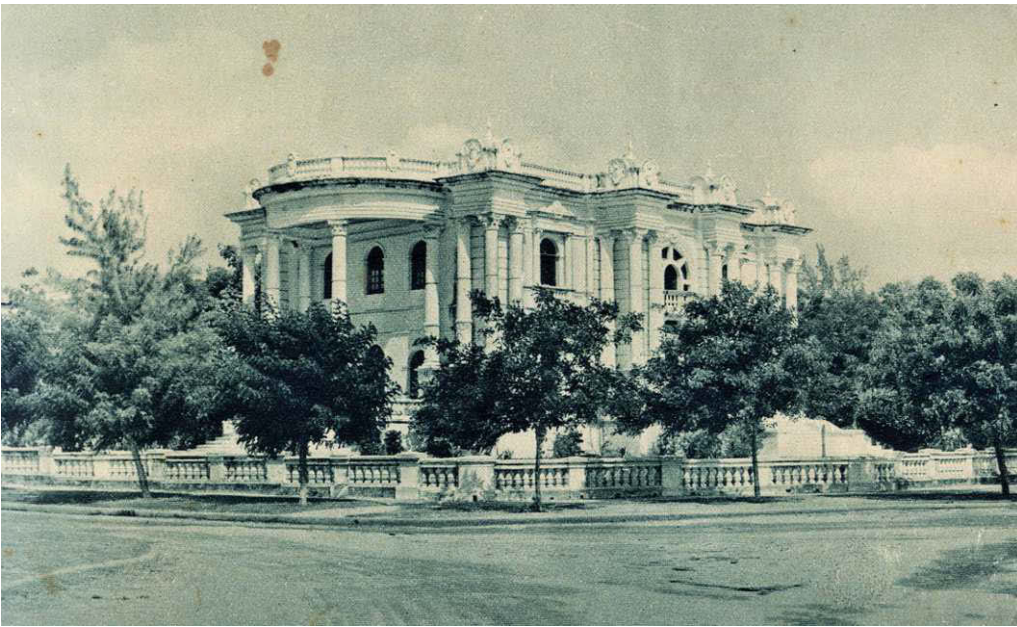


F. 148

F. 150



F. 149



F. 151



F. 152

F. 151 Club Alemán. Casa de Mares
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940

F. 152, F. 153 Club Alemán.
Fiestas de fin de año. dic 1931
Fuente: Ricardo Franco

F. 154 Reunión del partido Nazi
en el Club Alemán. Fuente:
Ricardo Franco



F. 153



F. 154

3.6 Cine, teatro, y vida nocturna.

Con el cine llegaron al país las contradicciones de la modernidad, pues a través de la fuerte influencia de sus imágenes hubo cambios en la moda, las costumbres, la arquitectura y la forma de entender las obras artísticas. Se puede afirmar con certeza que el cine definió parte de los sueños y las aspiraciones de los colombianos. (Mincultura, doc. n° 1572)

El séptimo arte va a adquirir en todo el Mundo Occidental una inusitada importancia, en el s. XX, como una actividad cultural y económica que transformaría los hábitos de consumo, la cotidianidad, los valores, los teatros, las rutinas, la diversión, y los hábitos de la sociedad contemporánea. En la consolidación de la Barranquilla moderna de la primera parte del s. XX, tendría un efecto determinante, pues, en su condición de principal puerto marítimo y aéreo, gozaba de unas comunicaciones más fluidas y de tráfico con el mundo exterior, que le facilitaban la pronta llegada de las innovaciones culturales y tecnológicas de Estados Unidos y Europa.

A finales de s. XIX, importantes compañías de teatro españolas y cubanas solían realizar el recorrido que llamaban “Hacer América”, entrando al subcontinente por Barranquilla, el principal puerto colombiano, para luego seguir a Bogotá y otras capitales suramericanas, poniendo en escena zarzuelas, comedias y operetas. Como la ciudad era una entrada obligada, y la élite de inmigrantes comerciantes quería tener la posibilidad de disfrutar de estas manifestaciones de arte “culto”, se dieron a la tarea de construir un teatro municipal diseñado exclusivamente para ese fin, en vista de que los salones de reuniones y bailes que existían, y que se improvisaban para esas presentaciones, no eran los adecuados.

Por iniciativa de un grupo de notables, encabezados por Emilio Vengoechea, el 19 de junio de 1888, se conformó la sociedad **Teatro Barranquilla**, en una de cuyas cláusulas se obligaban a construir un teatro en “mampostería, techo de teja de Marsella y podría tener partes de hierro y de madera en lo que fuera preciso” (Nieto, 2005, p. 129). Debía ser un teatro moderno y en su cláusula V estipulaba que “el edificio debía

levantarse en un lugar céntrico de la ciudad con dimensiones no menores de 20 metros de frente por 40 de fondo” (Nieto, 2005, p. 130).

Así que ese mismo año la sociedad compró un predio —de 1.814,40 metros cuadrados en la esquina de la avenida del Cuartel con la emblemática calle del Comercio—, que permitiría levantar la edificación como remate visual de la calle, destacándose en la escenografía urbana del centro de la ciudad; criterio de diseño urbano proveniente del concepto de “Ciudad Bella”, muy en boga en esos tiempos en Norteamérica.

Para su diseño y construcción fue contratado el arquitecto judío David Gisbert, quien planteó una edificación de 800 metros cuadrados, cuya fachada principal contenía referencias históricas a la arquitectura mudéjar, con tres arcos moriscos en el atrio y un frente superior escalonado, que ocultaba la cubierta a dos aguas, y en su decoración incluía dos estrellas de David; el techo del atrio servía de balcón para los palcos principales. En el contrato de préstamo que la sociedad realizó con el Banco de Barranquilla, en 1899, se estipula que:

El edificio consta de tres pisos, como sigue: primer piso: platea y corredores embaldosados con piedras artificiales de mosaico; segundo piso: los palcos y sus corredores, con piso de madera; tercer piso: las galerías con piso de madera. Tanto los palcos como las graderías están tenidos con postes o pilares y atravesados de hierro. La escalera que conduce al segundo piso, donde se hallan los palcos, en mampostería; la que conduce a las galerías es de madera. (Nieto, 2005, p. 135)

El teatro fue inaugurado, aún sin terminar, en 1895, siete años después de la compra del predio, y comenzó a llamarse **Teatro Emiliano**, en honor al nombre de su principal gestor. A pesar de las donaciones, rifas, bazares, bailes y préstamos bancarios, a fin de conseguir los recursos para terminar la construcción del teatro, este nunca logró estar totalmente acabado. No obstante, la élite local aprendió en esos años “de todas maneras, a disfrutar de la ópera; tuvo oportunidad de disfrutar de la ópera europea, del drama europeo, de la zarzuela y todo el arte dramático de la época. Y eventualmente, dijimos en sus comienzos del cine ambulante” (Nieto, 2005, p. 120).

Aunque la junta directiva del Teatro Emiliano se opuso a la presentación de cine, alegando que fue construido “para representar allí obras teatrales como óperas, operetas, zarzuelas, y otras variedades y no para llevar un espectáculo de feria o circense como se consideró al cinematógrafo”, desde 1903 hasta 1911, el Emiliano sirvió de recinto transitorio “en la proyección de películas que eran cortometrajes traídos por los primeros camarógrafos itinerantes o empresarios de cine ambulantes” (Nieto, 2005, p. 136). Entre otras razones, porque fue ese un período de tiempo en que no llegaban compañías teatrales, como en 1909, o el pequeño aforo del teatro —no más de doscientos asientos— hacía inviable su sostenibilidad financiera, de modo que terminó abriendo sus puertas al cine.

Paralelamente, y con más olfato comercial, desde finales del s. XIX se comenzaron a adaptar los antiguos salones de baile y a confinar simples predios urbanos en el centro de la ciudad con paredillas perimetrales (sin techo, y en muchos casos los pisos eran de tierra)¹, para dar cabida a los empresarios de cine ambulante que empezaron a invadir todo el país. Llegaban por el muelle de Puerto Colombia, o el hidroaeropuerto de Veranillo, para continuar su viaje, proyectando cine, por los vapores fluviales del río Magdalena, hasta llegar a las ciudades del Interior.

José Nieto Ibáñez relaciona al menos siete de esos primeros lugares adaptados para la proyección de cine: el Fraternidad (1876), el Líbano (1912), Las Quintas (1913), el Centenario (1914), el Universal (1916), el Concordia y el Cine Luz (Nieto, 2005).

Precisamente, en el lugar donde había funcionado desde 1876 el salón Fraternidad, añadiéndole dos predios colindantes más, en la calle San Juan con Progreso, el 19 de abril de 1914, fue inaugurado el **Teatro Cisneros**, construido y financiado por el

¹ “La concurrencia sufre mucho en aquel salón abierto, arenoso y en donde como ya lo hemos anotado, se observa desorden en el movimiento de las sillas. La tierra que se levanta por la fuerte brisa que allí penetra, molesta la cara a los espectadores porque la Empresa no se toma la molestia de regar con agua el piso horas antes de la función” (*La Nación*, 9-3-1917).

general Diego A. de Castro. Si bien inicialmente el teatro abrió sus puertas con la silletería y las pequeñas mejoras realizadas por los antiguos dueños del salón Fraternidad, el periódico *El Gladiador*, en 1914, declaraba que:

Su construcción es sólida y elegante, a la vez que se ha tenido especialísimo cuidado de la ventilación por corrientes de aire [...] Frente al local en referencia y aprovechando casas de propiedad del mismo general De Castro, se harán jardines y se colocarán kioscos con helados y refrescos. (Nieto, 2005, p. 321)

Bautizado con el nombre de Cisneros, dada la amistad cercana del Gral. De Castro con Francisco José Cisneros, para 1917 era una sala de cine de 2.500 m² con un proscenio adaptado para presentaciones de variedades, sin techo y con una comunicación interna con el “restaurante Puerta del Sol” para ser atendido por meseros que “colocarán mesas para atender a las familias”.

Después que el Gral. De Castro lograra importar, a finales de 1917, una estructura metálica para cubrir la galería central, se pudo ampliar su capacidad para 1.600 espectadores, construyendo además dos pisos de palcos adicionales que bordeaban la sala central. Se mantuvo activo hasta 1929 (Nieto, 2005).

Por otro lado, los hermanos y empresarios italianos Di Doménico, que habían constituido la Sociedad Industrial Cinematográfica Latinoamericana, comprarían en 1916 un predio de 2.780 m² en mitad de la cuadra norte, en la calle de San Blas (cl. 35) entre Progreso (cra. 41) y 20 de Julio (cra. 43), donde funcionaba el salón Universal (desde 1913) para plantear lo que llamarían el **Circo Teatro Colombia**, un espacio que, en su primera etapa, era un salón al aire libre con piso de tierra, para espectáculos varios, incluyendo la proyección de cine en horario nocturno.

Tiene amplios salones en la planta baja y en el segundo piso; galerías de palcos con capacidad para 500 personas; patio de lunetas al aire libre con 1.500 sillas y, en la parte alta, sobre el techo de los palcos, una galería general para 3.000 espectadores. El escenario también de concreto tiene 22 metros de altura, 12,59 metros de anchura y 14 de fondo y tres galerías de camerinos y departamentos de tramoya. Tiene casilla especial para el aparato

cinematográfico y por sus dimensiones este teatro se adapta para corridas de toros, para circos y otros espectáculos análogos. (Vergara y Baena, 1922, p. 494)

El diseño del proyecto definitivo, que se inauguró el 19 de abril de 1922, fue encargado al arquitecto italiano Parcival Infante, y la construcción al constructor barranquillero Domingo de la Hoz. Con el eclecticismo característico de la época, Infante planteó en la fachada principal un acceso aporticado con tres pares de columnas pòrtico, una serie de columnas protodóricas que marcan el ritmo de la composición, y arquitecabras decorados demarcando las losas de entrepiso. La simetría del conjunto era el fundamento del ordenamiento de los distintos elementos de fachada. La culata de cierre de la galería central, en mampostería tradicional y sin decorados, se apreciaba desde la calle de San Blas, y la cubierta del teatro, a dos aguas, estaba techada en planchas onduladas de amianto, que se soportaban en una estructura metálica de la casa alemana AGI, y cuyo montaje estuvo a cargo de la agencia constructora Hans Kiessendberg, del Ing. E. Altmann (Ibáñez, 2005). En su versión final, el Teatro Colombia alcanzaría un aforo de 9.000 espectadores.

A diferencia del Teatro Cisneros, donde las familias adineradas compraban los palcos por largas temporadas, el Teatro Colombia era más popular, y se realizaban distintas actividades sociales y recreativas diferentes al cine.

El empresario Alberto Osorio, que en 1929 había comprado el Teatro Cisneros y sus predios, y por escritura pública estaba obligado a destinar esos predios a otra actividad comercial, decidió entonces abrir un nuevo teatro, el **Teatro Apolo**, “en la acera oriental de la calle de Caracas, formando esquina en la banda sur de la carrera del Topacio y en la septentrional con la carrera de la Primavera...” (Nieto, 2005, p. 1095) en límites con el barrio el Prado, adonde había empezado a mudarse la élite de la ciudad. Era un predio de 1.757 m² de la calle Caracas (cle. 54) sobre la que desembocaba la cra. 53, lo que le proporcionaría también una visual escénica urbana similar a la del antiguo Teatro Emiliano.

El 28 de junio de 1930, ya con cine sonoro, se inauguraría el Teatro Apolo con una capacidad para 1.500 espectadores: “un edificio de mampostería y terraza de concreto, con techos de asbesto [...] equipado con 910 butacas de platea, 492 sillas de Viena para los palcos, 300 sillas de madera para la galería, un telón de terciopelo con bordados de oro traído de Italia, tres cortinas de terciopelo rojo, 3 cornisas de cobre” (Nieto, 2005, p. 1098) Según José Nieto Ibáñez, al parecer, la estructura metálica del Teatro Cisneros fue reutilizada y adaptada para el nuevo teatro.

Un comentario anónimo, el día de la inauguración del Teatro Apolo, decía: “Nos sentimos altamente sorprendidos y regocijados al contemplar su belleza arquitectónica, al admirar lo soberbio de su construcción. Frente a él, nos pareció que estábamos en presencia del suntuoso palacio Capitol de la ciudad de Nueva York” (*Diario del Comercio* 26-6-1930). El concesionario del teatro, Cine Bolívar S.A., por su parte, aportó la última tecnología en equipos de proyección de cine parlante.

En sus principios compositivos, la fachada principal guardaba similitud con el antiguo Teatro Emiliano, pero en este caso fueron columnas sin decorados y vigas rectangulares que enmarcaban el atrio de acceso. La cubierta a dos aguas se ocultaba con un muro semicurvo, que se desplegaba en dos niveles rematados con escudos decorados en los extremos y en el centro. Unas balaustradas enmarcaban la parte superior del acceso.

El 7 de febrero de 1935, entraría el cuarto en la disputa por el mercado del cine. El **Teatro Rex** —cl. 37 cra. 45, en un predio de esquina de 1.248 m² en Líbano (cra. 45) entre calles 37 y 38—, dotado de un sistema “de refrigeración, que constituye por sí solo y dentro de nuestra ciudad, todo un acontecimiento. Es la aplicación de una moderna conquista de la técnica para salvaguardar el confort de las sociedades [con el complemento de una] acústica perfecta, pues desde cualquier sitio del teatro se oye perfectamente el sonido de la cinta...” (*El Herald*, 1935). La arquitectura de la edificación fue concebida en un lenguaje *art déco* predominante en la ciudad en esa época, como expresión de los tiempos modernos:

Esculpido en un pulcro estilo que corresponde como interpretación a la modalidad y mentalidad de las nuevas gentes. Dentro de su sobriedad no está

ausente ningún detalle. Trabajado en líneas rectas que quiebran sus aristas sobre la curva acorazada del lunetario, da una plena impresión de novedad sin caer en el mal gusto, en el escuetismo o en el rebuscamiento de la sencillez, que son dolencias tan frecuentes en los ensayos. (El Heraldo, 8-2-1935)

El 11 de noviembre de 1936 se inauguraría el **Teatro San Roke** (Cl. 30 cra. 30) en el barrio sur oriental de San Roque, escrito con K, pues, según José Nieto: “los curas de la iglesia cercana se opusieron fieramente a que una ‘vulgar’ sala de cine llevara el nombre de un venerable santo: San Roque” (Nieto, 2011, p. 1024), patrono de la parroquia del barrio. Esta controversia resulta significativa toda vez que muestra cómo la modernidad desacralizadora, que conllevaba el cine, empezaba a reñir con la visión trascendente y escolástica que la Iglesia católica quería preservar para una Barranquilla no, precisamente, beata. Como veremos más adelante, a finales de los años cincuenta existirían en Barranquilla más salas de cine que parroquias.

El nuevo Teatro San Roke era una sala para 3.000 espectadores edificado especialmente “para actos como los que allí se habrán de representar. Él es higiénico y está bien ventilado” (*El Heraldo*, 11-11-1936). De sus características arquitectónicas se encuentra la siguiente descripción en la Notaría 2ª, escritura 219 del 3 de marzo de 1938:

Una fachada de cemento armado, con sus correspondientes escaleras de madera y techado de zinc que cubre la galería occidental del teatro; tres locales de materiales, las paredes divisorias que limitan todo el predio en donde se halla construido el teatro; tres cuerpos de galería de madera con sus correspondientes bases de concreto y sus respectivas barandas de madera; cien bancas de madera para dos personas cada banca en la platea; el proscenio con pilares de ladrillo y mezcla de techado de zinc para el celador; cuatro cuartos de mampostería con su servicio sanitario completo cada uno; seis puertas de madera y una puerta principal plegadiza en la entrada principal, y los pisos de cemento, todo en estado de servicio y adaptado para funciones de cine y variedades. (Nieto, 2011, p. 1025)

Es de anotar que estos cinco primeros sitios para espectáculos eran, a la vez, teatros y salas de cine, pues —aunque el fuerte de su programación era ya la proyección de cine, lo que requería una pantalla blanca al fondo de la sala de espectadores—, estaban

provistos también de proscenio y escenario para los actores. A raíz de esta doble condición, pudieron suplir la necesidad de sitios, durante la primera parte del s. XX, para el montaje de obras de teatro, y presentación de grupos musicales y cantantes (Nieto, 2011).

Seguidamente, en 1940 la compañía Cine Colombia S.A. le encarga al arquitecto Manuel Carrerá el diseño y la construcción del nuevo Teatro Murillo, en la calle 45 con carrera 44. Se le encomendó una sala con capacidad para más de 1.500 espectadores, y se le asignó un presupuesto generoso para incorporar modernas tecnologías de proyección y confort ambiental.

En efecto el Teatro Murillo, como lo señalaba el periódico *La Prensa* (3-1-1940), tenía “silletería abullonada; planta de refrigeración que suministrará un clima agradable, exento de humedad y sin peligro de resfriados; sistema de iluminación indirecta; iluminación especial de la boca de escena; marquesina; proyectores RIC de gran potencia”. Para el sistema de aire acondicionado, se trajo a los ingenieros americanos D. Petrone y Joe Blair, a fin de que instalarán equipos de la empresa Typhoon Air Conditioning, con lo que se obtenía en el auditorio “una temperatura fresca y en extremo agradable; y los filtros que posee, no solo evitan que entre a la sala la menor partícula de polvo, sino que dosifican la humedad. En esta forma se obtiene aire puro, fresco, seco e higiénico”. Para el alumbrado de colores se instaló “un costoso y moderno equipo Thyatron Reactor de la General Electric, por medio del cual la luz cambiaba paulatinamente de colores y de intensidad”. Los equipos RIC, para la proyección y el sonido de alta fidelidad, eran: “Lo último que ha producido la técnica americana en la materia. Esto, unido al tratamiento acústico de la sala, permite a la Empresa garantizarle al público el mejor sonido de la República” (*La prensa*, 3-1-1940, p. 6).

Guiado por los conceptos del expresionismo alemán, Carrerá le impregnó al Teatro Murillo un cierto énfasis de monumentalidad, permitiéndose experimentar en lo formal y generando una composición singular con cierto aire de excentricidad, usando curvas,

aleros, muros escalonados, ventanas circulares en la fachada principal, con el fin de imprimirle movimiento, y guardando un equilibrio compositivo de franjas horizontales a lo largo de la fachada lateral, sobre la carrera 44. Estos recursos se asemejaban a los utilizados por Erich Mendelsohn, uno de los principales arquitectos del mencionado movimiento, para transmitir esa imagen y ese sentido de lo que se denominaba la “dinámica funcional”² en su arquitectura.

Entre 1937 y 1940, aparecieron seis salas de cines ubicadas más cerca de los barrios residenciales: Boyacá, Rebolo, Caldas, Granada, La Bamba, Buenos Aires³. Estas salas se construyeron sin cubierta, a cielo abierto, por lo que la programación solo empezaba al caer la tarde y proseguía en la noche, aprovechando el recurso de la oscuridad, indispensable para la proyección (ver tabla).

Sobre la tradición de las salas abiertas, en el contrato de arriendo del lote, en la Notaría 1ª, escritura n° 842 de 30-6-1938, para el Teatro Caldas se leía:

El local será destinado por los arrendatarios para salón de espectáculos públicos, especialmente cinematográficos y se obliga a construir en el terreno un teatro al aire libre con capacidad para el número de asientos de luneta y galería que permita la extensión del terreno. El frontis del escenario será de ladrillo y cemento, pero el piso será de madera, y las dimensiones más o menos las que tienen otros teatros de la misma clase. Las sillas o bancas serán similares a las que hay en los demás teatros al aire libre de esta ciudad. A construir casilla para máquina proyectora de cine, escenarios, servicios sanitarios, pero los servicios de agua y luz serán por cuenta de los arrendatarios, así como los de higiene, sanidad, etc. (Nieto, 2011, p. 1033)

Entonces la oscuridad, una mejor temperatura en la noche y la escasa precipitación pluvial en la ciudad, se convirtieron muy pronto en aliados ambientales para el desarrollo de una actividad recreativa y cultural, que cambiaría los hábitos sociales de los barranquilleros, porque extendería la vivencia de la ciudad hacia horarios

² “E. Mendelsohn le escribía a su mujer en 1921: ‘Sin duda el elemento primordial es la función, pero la función sin la sensibilidad se queda en simple construcción [...] Función más dinámica: ese es el reto.’” (Benevolo, 2002).

³ Este último diseñado por Manuel Carrerá; ver num. 4.3.4.

nocturnos. Un espacio más de recreación, soportada por una actividad comercial para la que se requería baja inversión de capital: equipos de proyección, parlantes, y una infraestructura física —muchas veces alquilada— que se fue simplificando en la medida en que el cine se volvía más cotidiano.

El programa arquitectónico para las salas de cine a cielo abierto, en efecto, se fue reduciendo a: cabina de proyección (aislada y con ventilación directa al exterior para prevenir los incendios), batería de baños, oficina, celaduría, pantalla en mampostería pintada de blanco, pisos de cemento, bancas de madera o metal, y antepechos en las fachadas con carteleras del cine. Las fachadas fueron cambiando de referentes neoclásicos en las primeras salas (teatros Caldas, Colombia, Apolo) pasando por *déco* (Teatro Rex), expresionismo alemán en los cuarenta (Teatro Murillo,) y modernos en los sesenta (Coliseo, San Jorge, Capri).



F. 155



Teatro Colombia

UNO DE LOS LOCALES MÁS AMPLIOS DE SUR-AMÉRICA

Cuenta con capacidad para 9,000 espectadores y es adecuado para toda clase de espectáculos

El Teatro Colombia es de propiedad de la Sociedad Industrial Cinematográfica Latino-Americana

Di Domenico Hermanos y C.^a

Agentes exclusivos de las mejores marcas de películas mundiales

F. 156



Parte del amplio y cómodo

TEATRO CISNEROS

que tiene capacidad para 5000 personas

En este teatro se exhiben las mejores películas cinematográficas de Estados Unidos y Europa

F. 157

F. 155 Teatro Municipal Emiliani.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.

F. 156 Teatro Colombia.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928. Foto: Scadta, 1938.

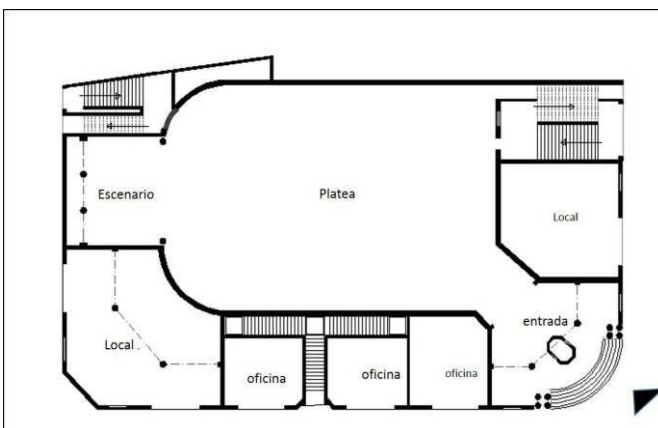
F. 157 Teatro Cisneros.
Fuente: *Directorio Comercial Pro Barranquilla*, 1928.



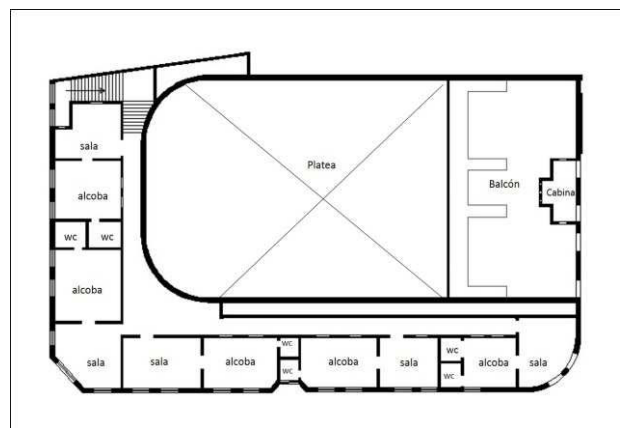
F. 158 Teatro Apolo, 1938.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F.159 Teatro Rex. Fuente: Archivo Histórico del Atlántico.



Plano 8 Planta baja Teatro Rex.
Fuente: Arq. Abel Olmos.



Plano 9 Planta alta Teatro Rex.
Fuente: Arq. Abel Olmos.



AYACUCHO cra 50 cl 48 y 50



BOSTON cra 43 cl 58 y 59



RIALTO Cl 30 cra 30 y 32



ALAMEDA CL 17 cra 23 y 24

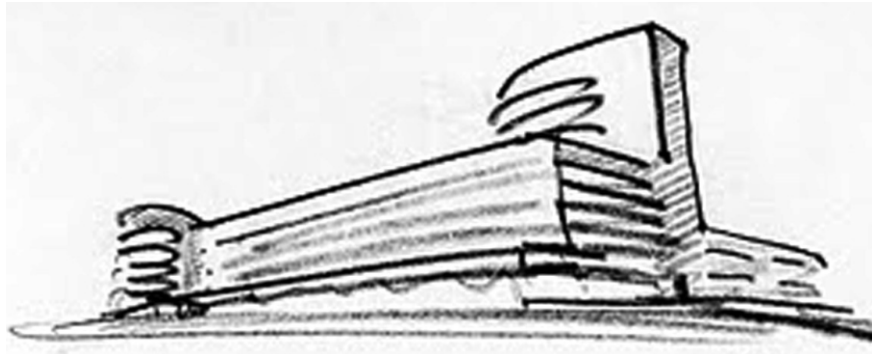
SALA DE CINE	AÑO	Inauguración	DIRECCION
APOLO	1930	28-jun	Cl 54 cr 53
REX	1935	07-feb	Cl 37 con cra 45
SAN ROKE	1936	11-nov	Cl 30 cr 38 Y 39
BOYACA	1937	20-mar	Cl 30 con cra 30
REBOLO	1938	07-abr	Cra 28 cl 24
CALDAS	1938	21-nov	Cl 38 cra 33 y 35
GRANADA	1939	21-ene	Cl 45 cra 33 y 35
LA BAMBA	1939	18-nov	Cl 30 cr33 y 29
MURILLO	1940	20-feb	Cl 45 cra 44
BUENOS AIRES	1940	04-oct	Cl 58 cra 44 y 45
RIALTO	1941	25-abr	Cl 30 cr 32 y 33
BOSTON	1941	21-jul	Cra 43 cl 58 y 59
VICTORIA	1942	03-nov	CL 17 CR 26 Y 25
CHIQUINQUIRA	1942		CL 45 CRA 32 Y 33
ASTOR	1943	15-jul	Cl 45 cr 46 y 50
COLOMBIA	1945	03-ago	Cl 35 con cra 43 y 44
ALAMEDA	1943	14-dic	Cl 17, cra 24 y 25
AYACUCHO	1945	04-ene	Cra 50 , cl 48 Y 50

Tabla 6 Salas de cine y teatros en Barranquilla, 1930-1945.
Fuente: José Nieto Ibáñez (2011).

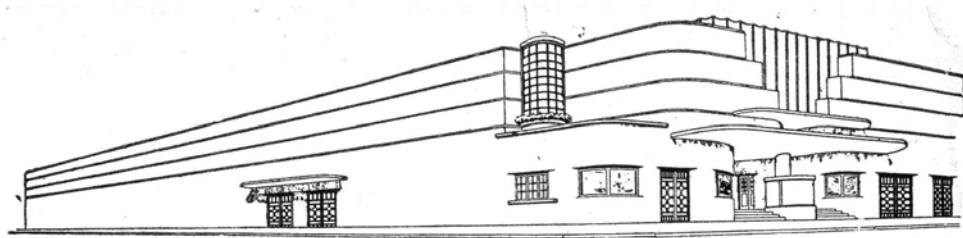


F. 160 Fachada de las salas de cines: Ayacucho, Boston, Rialto, Alameda. Fuente: *La Prensa*, 1944.

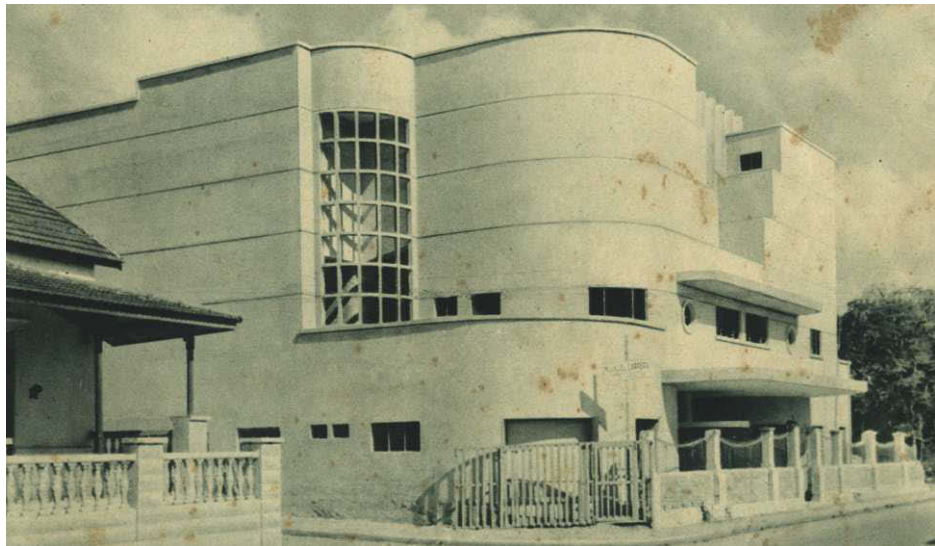
F. 161 Promoción de las salas de Cine Colombia
Fuente: *La Prensa*, 23 dic., 1944.



F.162 Esquema de Erich Mendelsohn de los almacenes Schoken, 1926.
Fuente: Benevolo (1974).



F.163 Esquema de Manuel Carrerá del Teatro Murillo.
Fuente: *La Prensa*, 4 enero 1940.



F.164 Fachada del Teatro Murillo sobre la cra. 45.
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940.

3.7 El carnaval de Barranquilla, entre espacios públicos y privados (1865-1950)

El Carnaval de Barranquilla es la fusión de una triple herencia (europea, africana y americana), en la que las festividades traídas por los españoles, originadas en arcaicos ritos precristianos del Viejo Mundo, se combinaron con ceremoniales aborígenes y ritos seculares africanos. (Salcedo et al., 2002, p. 16)

El carnaval, el lado pagano de la religión católica, fue el atributo hispánico que mejor se ajustó a las características de la sociedad barranquillera, y le ayudó a tomar distancia del pensamiento mojigato del colonialismo español, que consideraba “la danza como pecado” (Wade, 2000, p. 29).

Tres factores fueron fundamentales para que se afianzara como costumbre social: primero, su génesis como sitio de libres; segundo, haber sido el principal puerto colombiano fluvial y aéreo desde finales del s. XIX y mediados del XX, y tercero, haber recibido una variada inmigración de gentes venidos de ultramar (europeos, norteamericanos, antillanos, asiáticos) y de las poblaciones de la región Caribe, ya de por sí multirracial por la larga historia colonial: afros, mulatos, mestizos, indígenas y zambos. Todo esto sazonado en el tiempo en que en el país empezaba a consolidar la república y el “progreso”, y la modernidad era el propósito nacional.

Los antecedentes más próximos del carnaval de Barranquilla se hallan en las celebraciones que se efectuaban en Cartagena de Indias en época de la Colonia, como fiesta de esclavos; por esas fechas aparecían por las calles los negros con instrumentos típicos y atuendos especiales, danzando y cantando; y participaban “en masa en la celebración de la Virgen de la Candelaria , cuya novena se iniciaba el día de San Sebastián [20 de enero] que es el antecedente mejor documentado de las carnestolendas” (Salcedo et al., 2002, p. 13).

Con el advenimiento de la república y con los miles de cimarrones desperdigados por la región, en el largo proceso de sincretismo cultural, el componente afro sería entonces

determinante en las otras expresiones de la música y las danzas del Caribe colombiano, con su percusión rítmica y sus danzas ancestrales, en las que el cuerpo del hombre y la mujer expresaban con libertad el mensaje de su cortejo (Minski & Stevenson, 2011).

El baile y la música costeña, como comenta Peter Wade (2000), fueron considerados en el contexto nacional de los años treinta y cuarenta del s. XX como una ruptura

de las tradiciones patriarcales que restringían la movilidad femenina con ideas represivas sobre la modestia y la decencia. Y así, la imagen de la sexualidad costeña correspondió a una sexualidad más “moderna”: encajaba dentro de ideas nuevas y generalmente “extranjeras” sobre el lugar de una mujer y sobre las relaciones entre hombres y mujeres, en las cuales había más libertad de movimiento parara las mujeres y nuevas definiciones acerca de lo que constituye un comportamiento decente. (p. 264)

Al decir de Ramón Bacca, en la sociedad barranquillera no cuajó la urbanidad de Carreño, un texto que, desde mediados del s. XIX hasta la década del sesenta, fue utilizado en las escuelas colombianas con el fin de “mantener los niveles morales de la Iglesia, las reglas estrictas que gobiernan el comportamiento en sociedad y la necesidad de la jerarquía: [...] “la urbanidad estima altamente las categorías establecidas por la naturaleza, la sociedad y el mismo Dios [...]” (Wade, 2000, p. 49).

Desde ese punto de vista, Barranquilla —con sus protestantes, judíos, negros y chinos, sus extranjerismos en el lenguaje, sus danzas, su música y su carnaval—, debió resultar altamente subversiva al ordenamiento nacional que pretendían los sectores más conservadores de la nación.

El carnaval se volvió, por lo tanto, una expresión artística cultural de vanguardia.

Al sustento afro del carnaval se le sumarían luego elementos de la cultura teutona. Según el historiador Alfredo de la Espriella, fundador y director del Museo Romántico de Barranquilla, en el Club Alemán las fiestas del carnaval eran muy celebradas, y aportaron su grano de arena a la multiculturalidad de las festividades:

Pero los alemanes fueron los primeros que fundaron un club y los alemanes eran carnavaleros, pero inmensamente carnavaleros. Hacían fiestas de carnaval, antes que nosotros, en su club. Dejaron huella increíble, porque ellos hacían máscaras, cabezas, los famosos cabezones que ustedes han visto del carnaval eso es obra del carnaval de Múnich, ellos trajeron aquí todas esas cosas, y hacían su carnaval [...] Los verdaderamente carnavaleros fueron los alemanes, toda la vida, siempre que tuvieron club en Barranquilla hacían los mejores bailes del carnaval. (En Torres, 2000, p. 87)

Y los italianos tenían asimismo “su carnaval, ellos tenían el carnaval de Venecia. Eran las dos más fuertes colonias. Los españoles también tenían, pero no fueron tan carnavaleros” (En Torres, 2000, p. 87). Se sumaron danzas y canciones de los pueblos de la ribera del río Magdalena y de las sabanas de los ríos Sinú y San Jorge, generando el rico paisaje móvil y efímero del carnaval.

Ya en tiempos de la república, en los albores de 1865, el gobernador de la provincia de Barranquilla, descendiente de judío, David Pereira, había convocado: “En la calle Ancha a todas las figuras políticas, a las personalidades y a la población para la lectura del primer Bando de carnaval, a la usanza de la Europa medieval, cuando se anunciaban los acontecimientos mediante la lectura de pregones” (Salcedo et al, 2002, p. 22).

De modo que el carnaval comenzó a tomar expresión en la calle. Los espacios más simbólicos de la ciudad en el s. XIX, a partir de ese momento, como el camellón Abello, luego paseo Colón y paseo Bolívar, la calle del Progreso, la avenida Boyacá (calle 30), serían los lugares para el espectáculo masivo y las fiestas del carnaval, hasta bien entrada la década de los sesenta del s. XX (Salcedo et al., 2002).

A partir de 1886, el carnaval de Barranquilla se tornó en un espacio de encuentro de las manifestaciones culturales del Caribe colombiano, donde se dieron cita las creaciones coreográficas y musicales de los pueblos precolombinos americanos, las comparsas y disfraces de origen español y africano que datan del s. XVI; y manifestaciones artísticas donde se evidencia la presencia de las culturas árabe (sirios, libaneses y palestinos), asiática (chinos), hebrea y europea (alemanes, franceses,

ingleses, italianos) fruto de posteriores migraciones recibidas a finales del s. XIX (Salcedo et al., 2002).

En 1903, para celebrar el fin de la guerra de los Mil Días, el general Heriberto Vengoechea instituyó “la batalla de las flores” el día sábado de carnaval, con un desfile de carrozas alrededor del camellón Abello, incrementándose las festividades así a cuatro días, lo que “creó una oportunidad para que las élites salieran a la calle en sus carrozas en medio de una procesión ostentosa” (Wade, 2000, p. 92).

Constituido este hecho social primigenio de encuentro colectivo para la música y la danza, en la segunda década del s. XX comenzaría a manifestarse en distintos espacios y lugares, en la medida en que los usos y los sectores urbanos de la ciudad empezaron a diferenciarse, cuando se construían los nuevos barrios residenciales:

Mientras la clase alta se divertía en los clubes [...] en los barrios bajos subsiste el animado baile de los africanos y aborígenes, al sonido del tamboril, la caña de millo y guacharacas, instrumento de música primitiva. (Wade, 2000, p. 92)

Entretanto, en los espacios públicos la música tropical ganaba audiencia, pues “la programación radial se proyectaba hacia los espacios públicos porque los establecimientos comerciales y las estaciones de radio, ubicadas entonces en el centro de la ciudad, iban colocando altavoces conectados a los aparatos de radio” (Wade, 2000, p. 100).

Los primeros sitios de baile, que datan de finales del s. XIX, fueron los llamados “salones burreros”, acerca de los que el historiador Alfredo de la Espriella anota:

En aquel entonces simplemente había un espacio para bailar. Le llamaban salones burreros por los burros, porque eran campesinos que venían como si hoy usted va en un jeep y le dijeran salones jeeperos porque parquea el jeep. Ellos parqueaban los burros, allí estaban, bailaban y se acabó. (En Torres, 2000, p. 87)

En 1876, una sociedad de masones inauguró el salón de baile y arte dramático “La Fraternidad” (Torres, 2000), para las primeras élites de la ciudad; pero, hacia 1922, comenzaron a aparecer otros salones de baile privados, para las clases medias, como el salón Arlequín, el Carioca, el Bar Americano, el salón Noel, el salón Las Quintas; muchos de ellos alcanzaron a perdurar hasta los años 50 (Wade, 2000).

Aunque en el carnaval se permitía la transgresión de los órdenes jerárquicos de la sociedad, y la eliminación transitoria de las fronteras entre las clases sociales, las diferenciaciones entre los inmigrantes blancos europeos y norteamericanos y la mestiza regional, se mantuvo en los espacios para el baile, en el carnaval, y en su arquitectura. Los salones burreros populares evolucionarían hacia las “verbenas” de barrio, con cerramiento provisional, sobre calles poco transitadas; y luego en “casetas”, que ocuparían canchas deportivas y espacios públicos. Por su parte, los bailes de las élites se agruparían en los clubes sociales y principales hoteles, para los cuales el salón de baile sería una determinante de diseño insustituible:

Desde comienzos de la década del 20 estos bailes se trasladaron a los recintos de los clubes, y en la década del 30 los anuncios que aparecían en la prensa promoviendo estos eventos insistían en que la entrada era exclusiva para socios y sus invitados. Los obreros celebraban sus fiestas en la calle, en las tabernas locales y en los salones burreros. (Wade, 2000, p. 92)

En los cuentos de Márvel Moreno (2008), cronista de las costumbres de la clase alta barranquillera y también reina del carnaval en 1959, aparecen las referencias a esos bailes privados del carnaval:

En Cali sus parientes los recibían por espíritu de familia, pero en Barraquilla nadie quería tener relación con ellos. Les tocó ir solos a la fiesta de Año Nuevo organizada por el Country y solos asistieron a los bailes del carnaval. (p. 372)

De modo que el carnaval asumiría una expresión dual: por un lado, los recintos exclusivos de clubes y hoteles para las élites; por el otro, las verbenas y casetas. En común, tendrían los desfiles de comparsas en las principales calles y avenidas.

Un evento urbano arquitectónico muy significativo, para la música y el carnaval, lo constituyó el Jardín Águila, diseñado por el arquitecto cubano Manuel Carrerá. El concepto de un espacio urbano ajardinado como un lugar emblemático para el baile, la música, la comida y la cerveza, fue traído de La Habana; donde, a partir de los años veinte, la cervecería Polar y la Tropical construirían salones de baile rodeados de jardines tropicales, a orillas del río Almendares. Espacios urbanos para el disfrute, el goce y la fiesta, símbolos del progreso y bienestar que proporcionaban los nuevos tiempos modernos, que, una vez incorporados al Caribe, se revestían de la sensualidad, el hedonismo y el paisaje tropical. Al decir de Eusebio Leal (2012),

los Jardines constituyeron una alternativa sustentable y necesaria dentro de una ciudad que se vestía de modernidad con el inicio de la República, significando dentro de su creciente entramado urbano, un exclusivo espacio de recreo que, pretendiendo ser legado de la naturaleza, era conquista del más refinado artefacto humano. (p. 3)

Financiado por la Cervecería Águila, con claros propósitos comerciales y dentro de las políticas públicas nacionales de erradicar las bebidas alcohólicas artesanales, el Jardín Águila fue inaugurado el 31 de diciembre de 1936, como un lugar de carácter privado abierto al público, que se convertiría durante las tres décadas siguientes en sitio obligado para la presentación de las grandes orquestas internacionales del Caribe, las “*big bands*”, los bailes, las fiestas, los carnavales, y en un lugar referente de la actividad social de la ciudad que desbordaba ya las estrechas fronteras de los clubes sociales y se abría al consumo de una naciente clase media.

El Jardín Águila estaba ubicado en la esquina de dos vías principales: calle 45 (Murillo) con carrera 46 (avenida Olaya Herrera) y ocupaba toda una manzana de 10.000 m². Se materializaría como un conjunto conformado por el edificio principal con terrazas, fuentes y jardines con palmeras que creaban una estampa idealizada del Caribe tropical.

Con la carga simbólica del expresionismo del que hacía uso Carrerá, la edificación central, de 1.100 m², “poseía una fuerza en su curva superficie digna de posteriores

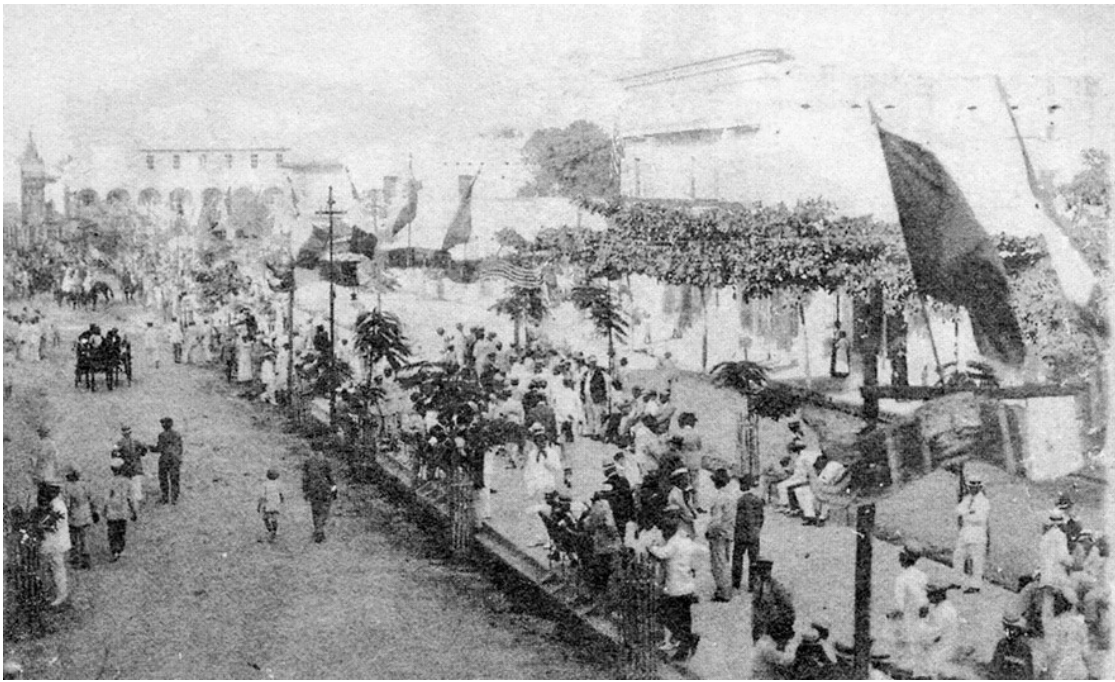
ejemplos brasileros y una premonitoria estructura sobre pilotes” (Arango, 1993, p. 115). Concebida como un volumen compacto, del primer piso de forma rectangular emergía, en doble altura, un cilindro central correspondiente al salón de baile, y cuya cubierta era una terraza mirador a la que se accedía por una doble escalera, que rodeaba la escultura estilizada de un águila, símbolo del parque. Hacia el costado oeste de la edificación, se proyectaban dos aleros curvos simétricos sobre los cuales se desplegaba el restaurante, abierto hacia una terraza plazoleta y a unas amplias zonas ajardinadas que se extendían en forma de triángulos alargados.

Esta edificación era el eje de una composición simétrica del conjunto, rodeado de una vía interna circunvalar en que la presencia del automóvil poseía un valor escénico importante, y a cuyos costados se hallaban los sitios de parqueo. Se podía acceder por la calle 45 desembocando en la entrada principal de la edificación, protegida por un alero, que proporcionaba cierto aire de importancia social a quienes llegaban al Jardín Águila. La salida, planteada sobre la calle 47, permitía el recorrido y la contemplación de las áreas ajardinadas, cuya ambientación evocaba un sitio, una imagen caribeña, en que era posible sentir cómo la modernidad se integraba a la atmósfera del trópico. Donde la sensualidad, el baile y la música del Caribe tenían su expresión artística.

De modo que el carnaval de Barranquilla en la calle, en los barrios, en las verbenas, en los clubes, en los hoteles, en la arquitectura, se fue correlacionando con el proceso de modernización de la ciudad, integrando a sus formas de expresión y a su identidad los cambios culturales, los avances tecnológicos, la liberación de las costumbres, la diversidad musical, la asimilación cultural de los diferentes; y, por un corto tiempo del año, subvirtiendo el orden establecido de la movilidad urbana.

En efecto, durante el carnaval el peatón gobierna el espacio público. Las calles se cierran para dar paso a los danzantes, que además, unos meses antes, practican con libertad sobre ese espacio público conquistado transitoriamente. Los desfiles y la decoración de los recintos urbanos cambian momentáneamente la escenografía de una ciudad con escasos parques y plazas públicas permanentes.

De manera que con esa vitalidad social, que se proyecta en el espacio público, el carnaval, como dice el documento de la Unesco, “cumple la función cultural de permitir la reafirmación de su identidad colectiva e individual, a través de la asimilación de nuevas formas de expresión enmarcadas en códigos culturales universales” (Salcedo et al., 2002, p. 23).



F. 165



F. 166



F. 167



F. 168

F. 165, F.166, F.167 Primera Batalla de Flores del Carnaval de Barranquilla, el 21 de febrero de 1903, sobre el Camellón Abello.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.

F. 168 Carroza lista para desfilarse en la Batalla de Flores, frente al Teatro Colombia, calle 35.
Fuente: barranquillabicentenario.blogspot.com 4/7/2012



F. 169 Postal del Jardín Águila. 1937 Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



F. 170 Vista aérea del Jardín Águila. Foto: Scadta 1938.



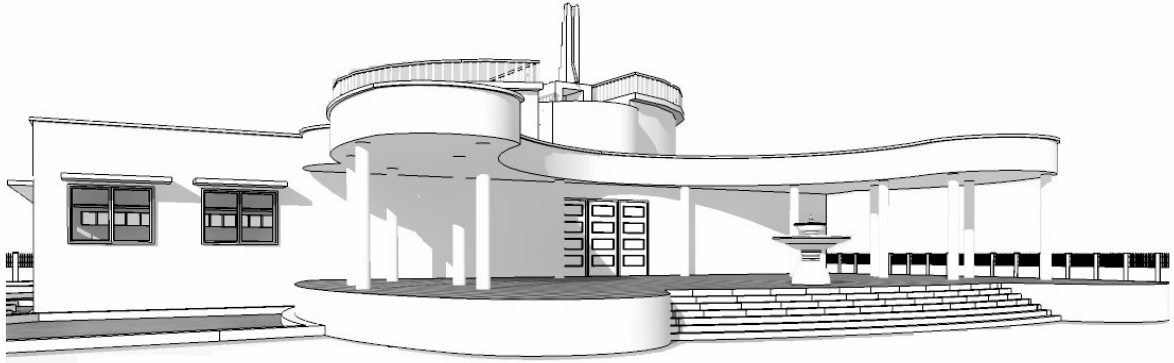
F. 171 Postal del Jardín Águila. 1937 Fuente: Colección privada Enrique Yidi.

F. 173 Propaganda del Jardín Águila. Fuente: *La Prensa*, 1937

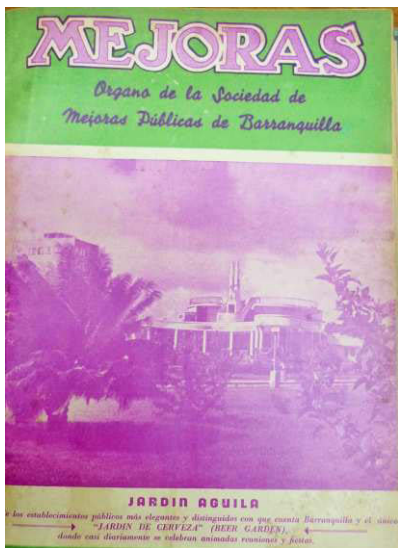


F. 172 Propaganda del Jardín Águila. Fuente: *La Prensa*, 1936





F. 174 Jardín Águila. Esquema del autor.



F. 175 Jardín Águila. Portada de *Mejoras* n.º 52, diciembre de 1940.

F. 176 Divulgación de los bailes y fiestas en el Jardín Águila. Fuente : *El Heraldo*, marzo 13 de 1937.



3.8 Arquitectos pioneros de la arquitectura moderna

Reflexiones sobre la vida moderna y sus consecuencias en la arquitectura que trascendían al público barranquillero, como las expuestas en las aproximaciones teóricas de la revista *Mejoras*, así como también las imágenes de arquitectura moderna divulgadas por otras publicaciones, comenzarían a tomar formas concretas en el trabajo de varios arquitectos extranjeros que se residencian en Barranquilla¹.

Parafraseando a Nikolaus Pevsner, estos arquitectos desempeñaron el papel de “pioneros de la arquitectura moderna” en Barranquilla. Desarrollaron proyectos comerciales, industriales, residenciales y sociales financiados, muchas veces, con capitales de sus respectivas colonias. Incorporaron esas nuevas expresiones arquitectónicas denominadas “protorracionalistas” por la historiografía contemporánea, como el *art déco*, el expresionismo alemán, el futurismo italiano o el modernismo catalán. Expresiones con las que en Europa y Estados Unidos se estaban aproximando a dar formas concretas a los nuevos estilos de vida, a las nuevas tecnologías constructivas, y al uso de nuevos materiales de construcción industrializados, presentes ahora como alternativas estéticas al tradicional neoclásico y los eclecticismos historicistas.

Estas tendencias planteaban una simplificación formal, con referencias geométricas explícitas, y expresión táctica de las fuerzas constructivas; proferían más importancia al volumen, a la cualidad de los espacios creados, y a la técnica constructiva que se derivaba del uso masificado del cemento de Pórtland, del acero como refuerzo, de las estructuras metálicas y del vidrio.

Arquitectos como Josef Hoffmann, Peter Behrens, Auguste Perret, Henry van de Velde, Tony Garnier, Adolf Loos plantearon en Europa nuevas propuestas formales, que representaban una ruptura con las tendencias historicistas, neoclásicas y eclécticas de

¹ Con excepción de Octavio Giraldo, nacido en Puerto Colombia, Atlántico, pero que se formó en Bélgica.

la época, y se abría campo como una corriente de renovación artística (Frampton, 1993). Rechazaron referencias neoclásicas y propusieron una reducción a la geometría básica, teniendo en cuenta la problemática sociocultural que implicaban los avances en la tecnología (ej.: el uso y difusión del concreto armado, que traduce en elementos lineales las estructuras portantes) y los cambios en la urbanística de las ciudades europeas, producto del aumento de los procesos de industrialización y mecanización del sistema productivo.

No obstante, el protorracionalismo no alcanzó a converger en el racionalismo de los años 20 y 30 (que en Barranquilla llega a mediados de los cuarenta) porque no logró integrar la nueva sintaxis formal de las vanguardias arquitectónicas. En su constante intencionalidad simplificadora algunas veces representaba una toma de actitud contra la academia, y en otros casos tendía a un cierto neoacademicismo.

3.8.1 Oreste Lenci (1884-1958)

Nacido el 25 de enero de 1884, en Viareggio, Provincia de Lucca, Italia, se formó como arquitecto en la Regia Scuola di Belle Arti di Lucca, y posteriormente se preparó como calculista. De pensamiento socialista, llegó a ser secretario del Partido Socialista de Viareggio, y amigo personal de Pietro Nenni. Por irreconciliables discrepancias políticas con el nuevo Gobierno fascista italiano de la época, emigra hacia América y se establece en Barranquilla, a mediados de los años veinte (Macchi, 2002). Este arquitecto hizo parte de esa numerosa inmigración italiana que, según el historiador Dino Manco (2000), aportó capital e ideas a la modernización de la ciudad:

1. La colonia italiana más numerosa en Colombia era la residente en Barranquilla y la Costa Caribe; 2. La inversión sólida en esos días era la finca raíz siendo la preferida por los miembros de la colonia italiana para colocar sus ahorros. Además un número apreciable de ellos se convirtieron en constructores empíricos; 3. La migración italiana a Colombia contó con elementos que habían obtenido educación formal en centros de educación superior en Italia; 4. Muchos de ellos se dedicaron a la industria y el comercio

en general. No obstante, un número apreciable de ellos se aplicó a la agricultura y la ganadería. (p. 24)

Ya residenciado en Barranquilla, Oreste Lenci se asocia con el también ingeniero civil italiano Giovanni Pastore, (Macchi, 2002) y conforman la empresa constructora Lenci & Pastore, que inmediatamente comenzó a recibir encargos para desarrollar proyectos inmobiliarios de inversionistas extranjeros. Reciben entonces sus primeros trabajos en proyectos comerciales e institucionales: el Hotel Astoria, los almacenes Ley, el Colegio de María Auxiliadora, el edificio Beitjala (Macchi, 2002), todos diseñados bajo la influencia de ese eclecticismo formal que se referenciaba en lo neoclásico.

No obstante, en el edificio Muvdi, que Lenci construyó a principios de los años treinta en el Paseo Bolívar, abandonaría las balaustradas de los balcones del Hotel Astoria y asumiría un lenguaje *art déco* en el que, si bien conserva decorados, estos se simplificaron a formas geométricas básicas, como rombos y triángulos, ubicados en los antepechos de las ventanas. Pese a que tendía a una simplicidad volumétrica, el edificio no alcanzó aun a desligarse totalmente del ornamento, ahora más geométrico, en el tratamiento de las fachadas.

La influencia del pensamiento de Adolf Loos en las obras de Lenci, se puede apreciar, más tarde, en varias casas que construyó en los barrios Prado y Bellavista, cuando se aventuró a experimentar, de manera más audaz, con la simplificación formal, introduciendo en las fachadas blancos antepechos lisos, aleros planos, y columnas lisas y redondas. Posiblemente, como socialista que era, coincidía con los lemas de Loos en su manera de ver el mundo: “El gusto por el ornamento, ya sea tallado, cortado o fundido, no es solo un problema estético, sino también un crimen contra la economía nacional, pues esclaviza a los trabajadores a realizar un trabajo inútil y mal pagado” (Loos, 1908, p. 47).

En esta nueva arquitectura doméstica de Lenci, se ven reflejados también los principios estéticos que postularon Henry-Russell Hitchcock y Philip Johnson en el libro *The International Style: Architecture Since 1922*, para la exposición del Museo de Arte Moderno de Nueva York, en 1932. Estos autores definen como propiedades constitutivas de la nueva estética tres principios fundamentales, a saber:

1. *La arquitectura ya no se considera masa sino volumen. En lugar de muros macizos de mampostería, el espacio se compone de superficies y planos.*
2. *La regularidad sustituye la simetría axial. No como monotonía de una regularidad absoluta, sino de la composición rítmica de forma regulares.*
3. *La renuncia a toda decoración. Su lugar lo ocupan la elegancia del material, la perfección de los detalles y las proporciones adecuadas como cualidades estéticas.* (Russell y Johnson, 2003, p. 714)

Las líneas curvas juegan un papel protagónico en la composición volumétrica de las fachadas, como era muy usual dentro de la arquitectura del expresionismo alemán. El color blanco busca la unidad visual en una composición variada de formas y volúmenes. Comienzan a aparecer cubiertas planas, como aleros de protección sobre las ventanas de las casas y terrazas exteriores.

3.8.2 Octavio Giraldo Maury

Nacido en 1910, en la vecina población de Puerto Colombia, luego de cursar sus estudios de secundaria en el Colegio Biffi de Barranquilla, viajó a Bélgica, donde adelantó estudios técnicos de arquitectura en el Instituto Saint-Luc de Bruselas; una escuela de arquitectura regentada por la Iglesia católica, no muy proclive a los movimientos de vanguardia arquitectónica racionalista de la época, pero con una buena

formación en aspectos técnicos y constructivos, en los que se incorporaba el uso del acero y el hormigón reforzado².

Giraldo fue una de esas personalidades polifacéticas propias de la época. Migraba del sector público al privado con suma facilidad. Era representante gremial, fue presidente de Camacol, miembro activo de la Sociedad de Mejoras Públicas, de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, y también se desempeñó como secretario de Obras Públicas, y alcalde de Barranquilla, en 1958 (Zubiría, 2013).

Cuando retornó a Barranquilla en 1935, recibió un primer encargo de importancia, como fue el diseño y la construcción de 100 casas para empleados, en dos manzanas ubicadas cerca del estadio de fútbol, un sector de expansión de la ciudad en esos momentos. Estas viviendas fueron concebidas en un formato simple —de un paralelepípedo regular sin terraza, ornamentos, o columnas clásicas en la fachada—, muy diferente a como era la costumbre en las casas de clase media del barrio Bellavista, contiguo al Prado. La cocina se situaba en el fondo de la casa, muy próxima al patio; los retiros laterales permitían ventilación, aunque la iluminación era escasa porque el diseño de las ventanas tenía poca superficie transparente. De momento, no contemplaban el espacio para el garaje, pues el costo del automóvil aún no estaba al alcance de la clase media promedio en Barranquilla.

Octavio Giraldo sería uno de los arquitectos preferidos de la burguesía para desarrollar un nuevo tipo de mansiones en los barrios de Prado y Alto Prado y algún sector de Bellavista. Este nuevo hábitat doméstico, más moderno, significaría una ruptura con los rígidos elementos compositivos simétricos del neoclásico, que rigieron como principios estéticos de las quintas de la burguesía barranquillera que, a principios del s. XX, se habían ubicado cercanas al Centro.

² Información obtenida en entrevista llevada a cabo por el autor con familiares de Octavio Giraldo, 2008.

En las nuevas quintas del Prado, se superaría la concepción unidimensional de la fachada de las edificaciones neoclásicas, que se desarrollan como un plano continuo de la calle —caso del edificio Volpe en la plaza de San Nicolás— y cuya distribución espacial era rígida y simétrica. Ahora, las viviendas comienzan a perfilar una sectorización interna, en la que se establecían tres zonas diferenciadas: la zona social, conformada por la sala, el comedor, el lobby, la biblioteca y terrazas; la zona de servicios, con cocina, despensa, labores, patio de servicios; y la zona íntima, con alcobas y baños (Murcia,2011) . Cambios que ahora se asumían gracias a las nuevas concepciones higiénicas de los espacios, y a los adelantos en instalaciones y artefactos sanitarios.

A partir de esa zonificación funcional, en estas mansiones se desarrolló un nuevo esquema distributivo, con el que se superaba el patio interior como eje de la vivienda, y se planteaba, en su defecto, un corredor de reparto. De esa manera, la espacialidad de la casa se fragmenta y diferencia, posibilitando una nueva aproximación compositiva de cada área, que se configura a partir de su propio principio funcional.

El concepto de intimidad que incorpora el nuevo hábitat de las quintas conlleva a que “el cuarto de los padres se independice, el de los niños se diferencie por género, los espacios de servicios se alejen de la familia, y a que subsistan espacios propios del señor [el despacho], de la señora [costura], y el ‘*nursery*’, como espacio infantil” (Murcia, 2001, p. 28). Se establece ahora una nueva composición volumétrica que, a partir de las diferentes proporciones de los espacios construidos, permite juegos espaciales en los que la luz penetra mejor los recintos, tornando más rico y complejo el ámbito de la vivienda.

Recreando el colonial californiano en las quintas del Prado, Giraldo introdujo terrazas, balcones, miradores, superficies blancas, y arcadas de medio punto que cambiaban la volumetría y la escala de la casa. (Pero aún el garaje no estaba incorporado a la casa, en muchos casos se localizaba suelto del volumen principal).

Tuvo una casa en el Prado, que construyó un ingeniero de Barranquilla, Octavio Giraldo Maury, quien luego fue alcalde de Barranquilla, al estilo californiano muy en boga después de la guerra. (Whelpley, 2007, p. 2)

En 1938, Octavio Giraldo ganaría el concurso del Palacio de Justicia para Barranquilla, con la propuesta de una edificación de dos pisos, cuya coherencia formal se fundamentaba en la repetición uniforme de las ventanas y la simetría axial de los volúmenes. Con unas columnas de doble altura que enmarcaba en el acceso, Giraldo expresaba la tendencia neoadademicista de este período, que utilizaba fachadas austeras con columnas, pilastras, y las líneas limpias en forma masiva, para crear una nueva estética del orden, con decoración minimalista, y haciendo hincapié en las líneas rectas. Era la imagen típica que se promovía en esos tiempos para las instituciones de Gobierno, que pretendían proyectar orden, autoridad y jerarquía. Este proyecto no alcanzó a ser construido.

Años más tardes, ganaría también el concurso para la edificación del Asilo de los Alienados, organizado por la Junta de Beneficencia del Departamento del Atlántico, proyectado para proporcionar tratamiento psiquiátrico a los enfermos mentales de la ciudad. La propuesta de Octavio Giraldo partía de un eje central de composición simétrico, del cual se repetían —tipo espejo— las celdas para los enfermos, así como sus edificaciones de apoyo, volcándose hacia un patio de forma rectangular. Las edificaciones estaban concebidas para “aislar”, mas no para “albergar”, enfermos mentales, ya que el rígido planeamiento espacial, que respondía a los represivos y autoritarios métodos psiquiátricos de la época, terminaba por alienar aún más a sus pacientes. Además, el lenguaje arquitectónico, austero, ordenado, simétrico, empleado para el tratamiento de las fachadas, reforzaba la imagen de una institución diseñada para reaconditar, al orden establecido, aquellos comportamientos individuales que se alejaban del patrón de racionalidad y disciplina que regulaba la sociedad del momento³.

³ Ver reportaje de *El Herald*, 1940, en ilustraciones.

Octavio Giraldo fue uno de los arquitectos barranquilleros más productivos de la década de los cuarenta. Desarrolló igualmente proyectos de vivienda obrera, edificaciones institucionales, escuelas públicas, obras de pavimentación, carreteras, etc. No obstante, más luego, en las décadas de los cincuenta y sesenta, asumió también el lenguaje racionalista del Movimiento Moderno: lo hizo por fuerza de la historia y de la inercia, pues su formación básica como arquitecto no respondía a esos postulados.

3.8.3 Manuel Carrerá (1909-1981)

Graduado en Columbia University de Nueva York (1929), este arquitecto cubano llegó a Barranquilla a principio de los años treinta, para trabajar con la firma constructora Cornelissen & Salcedo y Cía., gracias a la recomendación del norteamericano Samuel Holloper, gerente de las Empresas Públicas Municipales de Barranquilla. Desempeñó una brillante carrera por más de 40 años, particularmente en el Caribe colombiano: Barranquilla, Santa Marta, Ciénaga y Cartagena, donde pudo realizarse como arquitecto, y plantear varias propuestas arquitectónicas modernistas en las que se refleja, entre otras tendencias, una fuerte influencia de la arquitectura expresionista alemana, vigente en la década de los años veinte (Samper, 2000).

Uno de sus primeros proyectos, al llegar a Barranquilla, encomendado por la firma Cornelissen & Salcedo, fue la sede administrativa de la primera empresa de aviación del país: Scadta, en 1934, en una esquina emblemática del Paseo Bolívar, el espacio público más significativo de la ciudad. En este edificio, Carrerá combinaría principios de la “International Style Architecture”, elementos simbólicos del expresionismo alemán⁴ y premisas compositivas clásicas, como se describe a continuación:

⁴ La arquitectura expresionista se desarrolló principalmente en Alemania, Países Bajos, Austria, Checoslovaquia y Dinamarca. Se caracterizó por el uso de nuevos materiales, suscitado en ocasiones por el uso de formas biomórficas o por la ampliación de posibilidades ofrecida por la fabricación en masa de materiales de construcción como el ladrillo, el acero o el vidrio. Muchos arquitectos expresionistas combatieron en la Primera Guerra Mundial, y su experiencia, combinada con los cambios políticos y sociales producto de la Revolución alemana de 1918, desembocaron en perspectivas utópicas y un programa socialista romántico (Wikipedia: Arquitectura expresionista).

1. En el acceso por la esquina se amarraba todavía a un **eje de simetría axial** que le imprimía ese orden compositivo clásico, a pesar de que las dos fachadas exteriores no eran de igual longitud.
 2. En el planteamiento volumétrico de esta edificación de dos plantas que ocupa la totalidad del predio, las masas construidas eran determinantes, puesto que se requería de muros de carga gruesos para la estabilidad de la edificación. Fue así como ellas marcaron el carácter plástico de su arquitectura.
 3. Cuando utiliza la repetición, como un recurso de composición rítmica de formas regulares en el manejo de las ventanas de las fachadas, incorpora principios del “international style”
 4. No obstante haber dejado un vacío interno a manera de patio, la circulación interna de reparto hacia las oficinas es la determinante del esquema distributivo; como lo señalaban los nuevos principios modernos.
 5. Seguía los patrones de renuncia a toda decoración: “Su lugar lo ocupan la elegancia del material, la perfección de los detalles y las proporciones adecuadas como cualidades estéticas” (Russel, 1997, p. 3).
 6. La sensación de movimiento del expresionismo alemán está presente en la disposición de los aleros sobre las ventanas, contruidos en pequeñas losas de concreto continuos, que, partiendo de la esquina de la edificación, se despliegan hacia los costados, en alegoría a la función del vuelo de la empresa de aviación Scadta.
- Pero, tal vez, la obra donde mejor se observa esa evolución, hacia la modernización de la arquitectura, es en el edificio García, ubicado entre la calle 47 y la carrera 44, diagonal al parque Águila. Un edificio de ocho pisos, 41 apartamentos, dos almacenes y una residencia, construido en un lote de esquina de 3.500 m² con orientación noreste, en el que fue tenido en cuenta “principalmente la orientación de los apartamentos para asegurar buena luz y ventilación a cada uno de ellos, influyendo en gran parte la forma dentada de la planta y los patios que son ‘exteriores’, no solo a ello, sino también a la vista del edificio por el conjunto interesante de las formas cúbicas sencillas” (Carrerá, 1940, Mejoras n° 44, p. 19)

En la memoria explicativa del proyecto, Carrerá comentaba que los métodos de construcción que había aplicado en esta edificación, y la evolución del sentido estético hacia formas sencillas, hacían “depender la expresión para la belleza arquitectónica del conjunto”, y que el concepto de lo bello del edificio “debe provenir de la organización útil de los espacios en formas geométricas sencillas, compuestas de un conjunto que por su armonía e interés despierte una emoción estética agradable a quien la contemple. En el edificio García este ha sido el motivo dominante de la composición arquitectónica” (*Mejoras* n° 44, 1940). La arquitectura expresionista se desarrolló principalmente en Alemania, Países Bajos, Austria, Checoslovaquia y Dinamarca. Se caracterizó por el uso de nuevos materiales, suscitado en ocasiones por el uso de formas biomórficas o por la ampliación de posibilidades ofrecida por la fabricación en masa de materiales de construcción como el ladrillo, el acero o el vidrio.

Para el manejo climático, Carrerá planteó abrir el edificio hacia la fachada norte (cra. 45) y fachada este (cl. 47), favorecidas por los vientos alisios; y construir cada piso “en recesos sucesivos o sea que cada piso superior es de menor área que el inmediato inferior, dando lugar a terrazas descubiertas, que en este clima cálido es tan importante, y con un costo ligeramente mayor que para una construcción de igual tamaño en área” (*Mejoras* n° 44, 1940, p. 19). De modo que resultaron las azoteas utilizables como terrazas, y los recesos en los distintos pisos permitieron proveer terrazas privadas a cada uno de los apartamentos.

Por su excepcional calidad escultórica, el edificio García muy pronto se convertiría en un referente de la arquitectura moderna, y de las de las nuevas formas de habitar en altura, pues en su momento se constituyó como el edificio de apartamentos más alto de la ciudad. Aunque Carrerá afirmó que en el contrato de construcción de esta edificación perdió dinero, sin embargo, le representó una excelente promoción profesional, pues a partir de esta obra se convirtió en el arquitecto de moda en la ciudad, y se le incrementaron los encargos para construir viviendas en los barrios Prado y Bellavista, como también en Santa Marta y Ciénaga.

En 1946, colaboró con la firma de los ingenieros Enrique Zeisel y Angelo Magagna, en el diseño del Teatro Colón, de propiedad de los empresarios hebreos Pinke Finvard y Lazar Braun. Este teatro, ubicado en la carrera 45 con calle 44, fue inaugurado el 23 de octubre de 1947, buscando satisfacer la demanda de espectáculos y cine que la ciudad reclamaba⁵.

Ubicado en un lote esquinero de 1134 m², el teatro tenía capacidad para 900 personas, y contaba, en el segundo piso, con un bar refresquería abierto para el público. En su construcción, se utilizaron las últimas tecnologías en aire acondicionado, equipos de proyección, de sonido y sistemas contra incendio. Los pisos de la planta baja alfombrados y la silletería de cuero contribuían a la solución acústica de la sala de cine. La iluminación indirecta y la expresión volumétrica de su fachada principal permitieron afirmar que todo culminaba en:

[...] una amalgama principal de artes; la arquitectura y la cinematografía modernas, todas al servicio de Barranquilla [...] Una de las más grandes manifestaciones de indiscutible progreso de esta ciudad ha sido la gran figura arquitectónica que se levanta gallardamente en el ángulo compuesto por la carrera 45 y calle 44. De un estilo que podríamos llamar Creación Futurista, la firma Zeisel y Magagna nos dan una muestra de su aquilatado valor artístico. (El Heraldo, 20-9-1947)

En esta obra se puede apreciar, con más claridad, lo marcado que estaba Carrerá por esa expresividad emocional exaltada, característica del expresionismo alemán. Con su metáfora a las naves de Colón, desarrolla en su fachada principal una compleja composición de planos, ángulos y diagonales, que atrapa la atención por su singularidad:

⁵ Un cronista local escribía: “La falta de un teatro para grandes escenificaciones recorta lamentablemente el mapa cultural de la ciudad. Las compañías que llegan a Bogotá y que después pasan a Medellín, a Cali a Manizales, envían aquí sus representaciones, que luego regresan descorazonados. Paulina Singerman quiso venir y no pudo. Ni vino tampoco, aun cuando se hicieron activas gestiones para conseguirlo, Libertad Lamarque” (*El Heraldo*, 23-9-1947).

Quienes hayan visto por fuera lo que presenta, lo que simboliza la fachada del Teatro que se inaugura esta noche, tiene que aceptar que en ese maravilloso conjunto de líneas rectas, de curvas y adaptaciones arquitectónicas, se interpreta a cabalidad la quilla de una de las magníficas carabelas con que partió Colón a la conquista del Nuevo Mundo. Los ingenieros que trazaron la fachada, que idearon aquella obra, pueden estar satisfechos de haber realizado una creación que será difícil de superar en muchos lustros. (El Herald, 1947, 20 de oct.)

3.8.4 Otros arquitectos

Asimismo, fueron protagonistas en la modernización de la ciudad, durante la década del cuarenta, arquitectos e ingenieros como Francisco Porras, Alfredo Badanes, el maestro Gutiérrez de la Hoz, la firma Cornelissen & Salcedo, el arquitecto italiano Cesáreo Carlesso, Carlos Sojo Donado, y la Asociación de Arquitectos e Ingenieros. Fue esta el primer gremio de profesionales ligados a la actividad constructora de Barranquilla, que contaba en 1937 con alrededor de 30 miembros activos⁶, y quienes hicieron la transición de los eclecticismos historicistas a las simplificaciones formales del *art déco* y demás corrientes protorracionalistas.

Por ejemplo, el escultor y arquitecto catalán Alfredo Badanes —que en la década del veinte había realizado, en el remate norte del Paseo Bolívar, el emblemático edificio Palma, cuyo eclecticismo neoclásico lo había convertido en el icono y el estandarte de la triunfante burguesía comercial—, pronto en los años cuarenta cambia su lenguaje arquitectónico hacia composiciones más geométricas, que se plasmaba en “una de las casas más encantadoras y originales residencias de Barranquilla construidas en la nueva urbanización el Recreo” (*Mejoras* n° 58, 1941, p. 51).

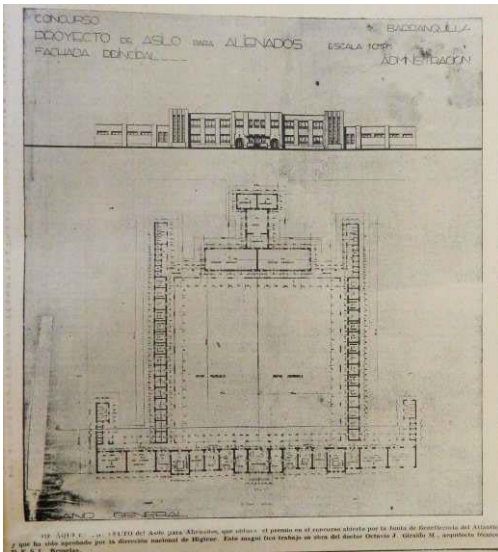
Este proceso de modernización y simplificación de la sintaxis arquitectónica se fue acentuando, después de la crisis de 1930, debido, entre otras razones, a la necesidad de acelerar los tiempos de la construcción, economizar materiales, simplificar las formas,

⁶ Este gremio, cuyo primer presidente fue el Arq. Carlos Sojo Donado, actuaba independiente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, creada en Bogotá en 1934, y permitía la afiliación de ingenieros.

mejorar la eficiencia en los procesos de diseño, e ir incorporando, poco a poco y en la medida en que aumentaban las posibilidades tecnológicas, los nuevos materiales y las nuevas formas racionalistas.

El 31 de mayo de 1942, El presidente de la SMP Ezequiel Rosado convocaba un concurso organizado por la Sociedad de Mejoras Públicas para el diseño de la Estación de Pasajeros del Terminal Marítimo de la ciudad. Esta edificación era requerida para atender a los inmigrantes extranjeros que llegaban por vía marítima, de modo que las bases del concurso exigían que el edificio fuese de un solo piso e incluyera “sala de espera; buffet o refresquería con espacio para instalar 15 mesas de 5 personas; oficina de información y turismo; servicios postales, telegráficos y telefónicos; puestos para revistas, *souvenirs*, flores y cigarrería; servicios sanitarios para damas y caballeros”. Debía ser construido en mampostería y acabados de buena calidad. El premio era de “\$150.000 al arquitecto que haya elaborado el proyecto adoptado por el Ministerio de Obras Públicas” (*Mejoras* n° 69, 1942, p. 16).

La propuesta de Carrerá organizó la fachada principal a partir de un eje de simetría, y dos volúmenes tipo torres enmarcaban el acceso. Concebido en un lenguaje arquitectónico de ventanas cuadradas y rectangulares y aleros simples, reflejaba la influencia de la tendencia protorracionalista de la época, que buscaba una reducción a la geometría, no obstante, mantenía el código clásico de simetrías bilaterales y bloques cerrados.



F.177 Asilo para alienados.
Proyecto de Octavio Giraldo. Fuente:
La Prensa, 13 mayo 1937.



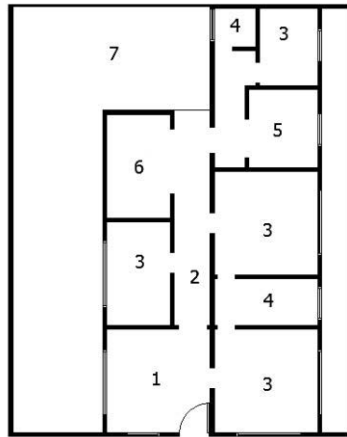
F. 178 Casaquinta en Alto Prado.
Foto del autor.



F. 179 Proyecto Palacio de Justicia, Arq. Octavio Giraldo. Fuente: *El Heraldo*, 1939.



F. 180 Biblioteca Departamental. Diseño: Arq. Octavio Giraldo.
Fuente: Colección privada Enrique Yidi.



P. 10
Planta casa para empleados.
Arq. Octavio Giraldo.
Dibujo del autor.



F. 181 Casas para empleados, vista sobre la cra. 45. Arq. Octavio Giraldo.
Fuente: *Barranquilla Gráfica*, 1940.



F. 182 Casa para empleados. Foto del autor.



F. 183 Casa para empleados. Foto del autor.



F. 184 Edificio Beitjala.

**Proyectos de Oreste Lenci
(1933 - 1946)**
Fuente: Arq. Giancarlo Macchi.



F. 185 Hotel Astoria.



F. 186 Edificio Muvdi, en Paseo Bolívar.



F. 187 Edificio Muvdi, cra. 41.



F. 188 Edificio Singer.

Proyectos de Oreste Lenci
Fuente: Arq. Giancarlo Macchi.



F. 191 Residencia en el barrio Bellavista.



F. 189 Casa Morin.



F. 192 Casa Pastore.

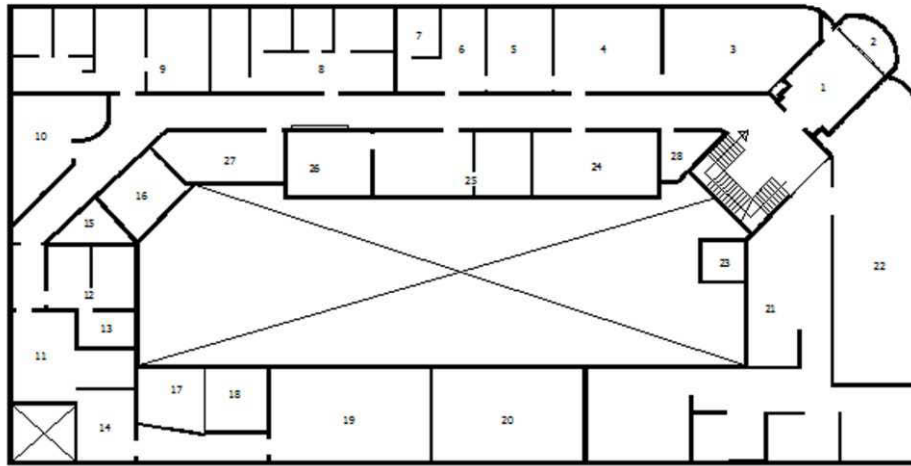


F. 190 Residencia en el barrio Bellavista.



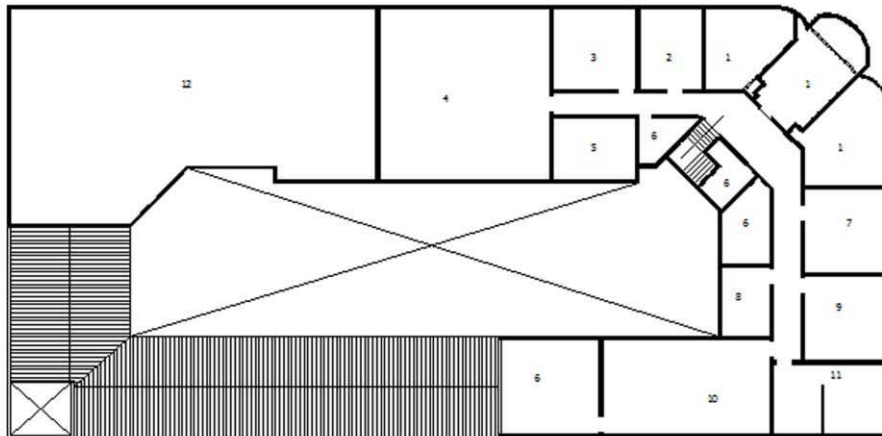
F. 193 Residencia en el barrio Bellavista.

- 1. RECEPCION
- 2. BALCON
- 3. DIRECCION
- 4. SECRETARIA DE DIRECCION
- 5. DIRECCION FINANCIERA
- 6. SECRETARIA
- 7. P.J.N.
- 8. COORD. CREDITO Y CARTERA
- 9. DIRECCION DE MICROEMPRESAS
- 10. ARCHIVO CENTRAL
- 11. RECIBOS
- 12. SISTEMAS
- 13. SERVIDORES
- 14. CAFETERIA
- 15. ARCHIVO
- 16. AGENCIA
- 17. COCINA
- 18. UPS
- 19. ASESORES
- 20. AVIANCA
- 21. DIRECCION DESARROLLO SOCIAL
- 22. SALON DE REUNIONES
- 23. A.A. CENTRAL
- 24. VIVIENDA
- 25. CONTADURIA
- 26. CAJA
- 27. BAÑOS HOMBRES
- 28. BAÑOS MUJERES
- 29.



P. 11 Planta 2° piso, Fundación Mario Santo Domingo, 2012, en edificio Scadta. Fuente: Fundación MSD.

- 1. AVIANCA
- 2. VIVIENDA
- 3. DIRECCION
- 4. SALON DE REUNIONES
- 5. FONDO DE EMPLEADOS
- 6. ARCHIVO
- 7. ASESORES
- 8. RECURSOS HUMANOS
- 9. CAPACITACION
- 10. COMUNICACION
- 11. DESARROLLO SOCIAL
- 12. AGENCIA
- 13. SERVIDORES
- 14. CAFETERIA



P. 12 Planta 3er piso, Fundación Mario Santo Domingo, 2012, en edificio Scadta. Fuente: Fundación MSD.



F. 194 Esquema de fachada, edificio Scadta. Dibujo del autor.



F. 195 Acceso edificio Scadta. Fuente: *Mejoras* n.º18, 1937.



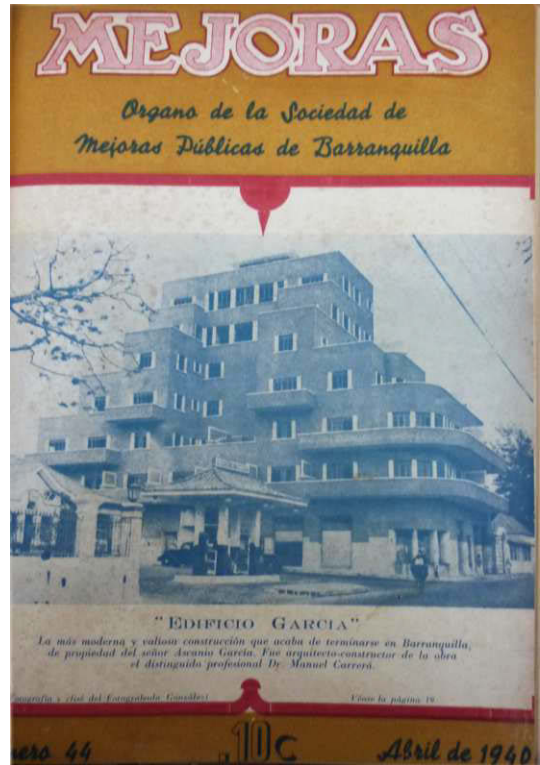
F. 196 Edificio García. 1940. Diseño: Arq. Manuel Carrerá. Foto del autor.



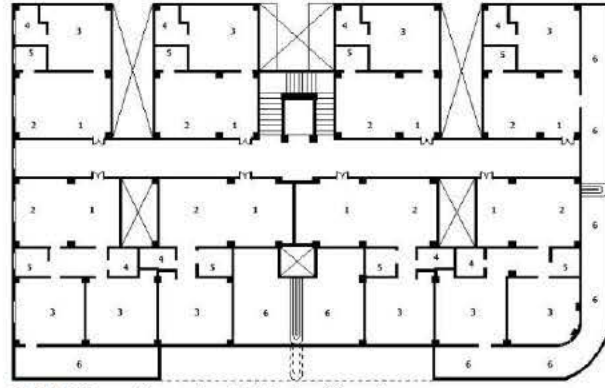
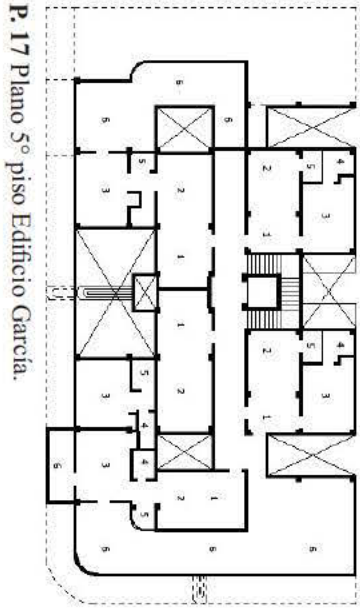
F. 197 Balcones. Foto del autor.



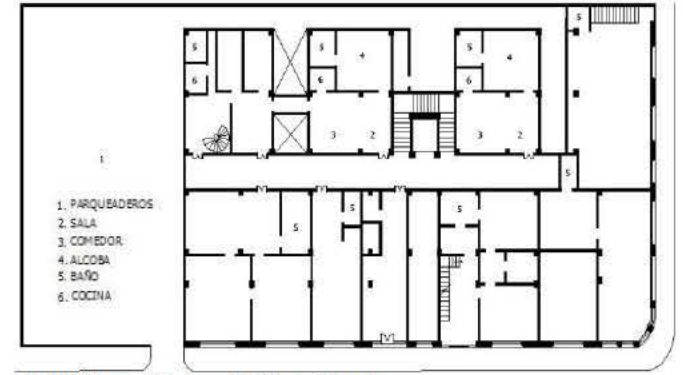
F. 198 Acceso principal. Foto del autor



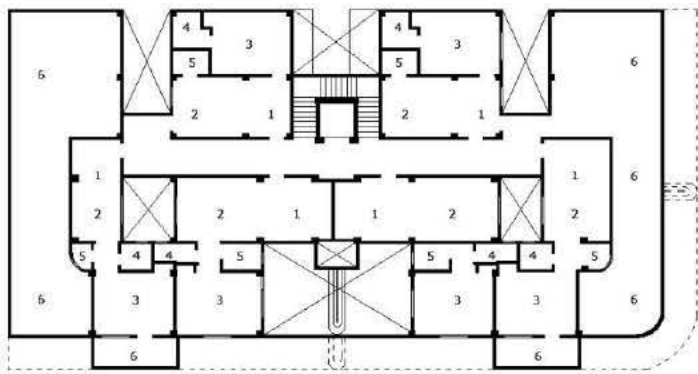
F. 199 Portada, *Mejoras* n.º 44, de 1940.



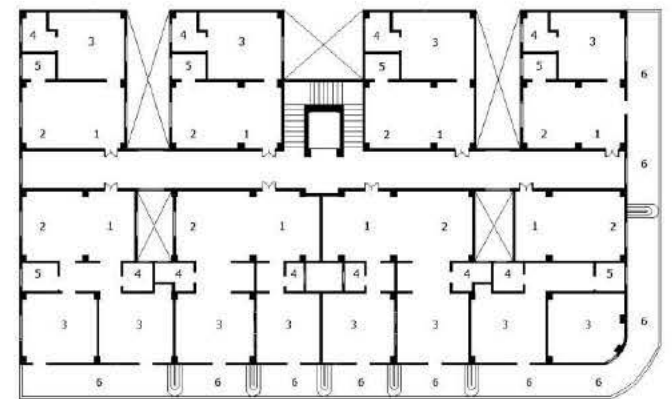
P. 15 Plano 3er piso Edificio García.



P.13 Plano 1º piso Edificio García



P. 16 Plano 4º piso Edificio García.



P.14 Plano 2º piso Edificio García



F. 200 Teatro Schaubühne de Erich Mendelsohn, 1926. Fuente: *Historia de la Arquitectura Moderna*, Leonardo Benevolo.



F. 201 Teatro Colón. Arqs. Magagna, Zeisel, Carrera. Foto: Daniel García.



F. 202 Promoción del Teatro Colón en *El Heraldo*, 23 oct. 1947.



F. 203

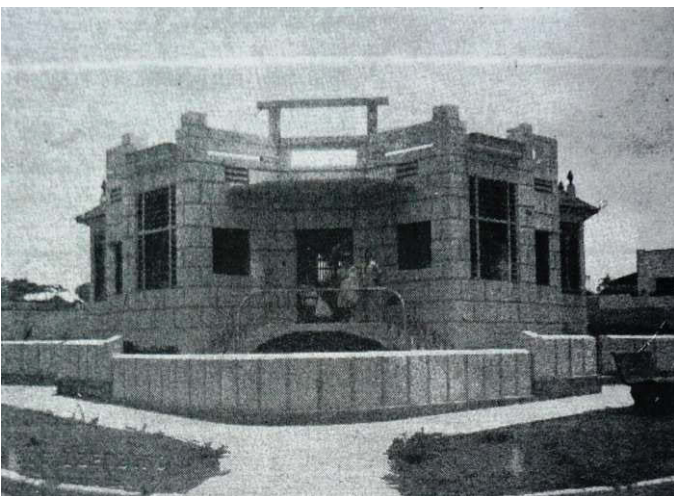
F. 203, F. 204 Casa de la familia Bancelin, en el barrio Las Delicias.
 Diseño : Arq Cesáreo Carlesso.
 Fuente: Claudine Bancelin.

F. 205 Residencia en el barrio Las Delicias.
 Arq. Alfredo Badenes.
 Fuente: *Mejoras* n.º 58, 1941.

F. 206, F. 207 Residencia en el barrio Las Delicias, en la actualidad.
 Diseño: Arq. Alfredo Badenes.
 Foto del autor.



F. 204



F. 205



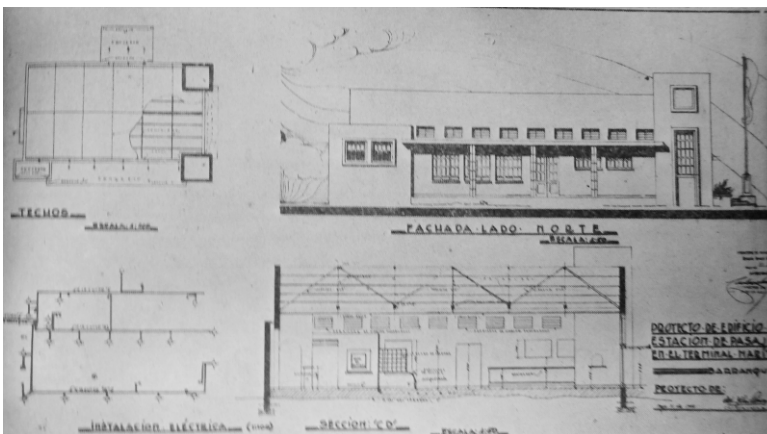
F. 206



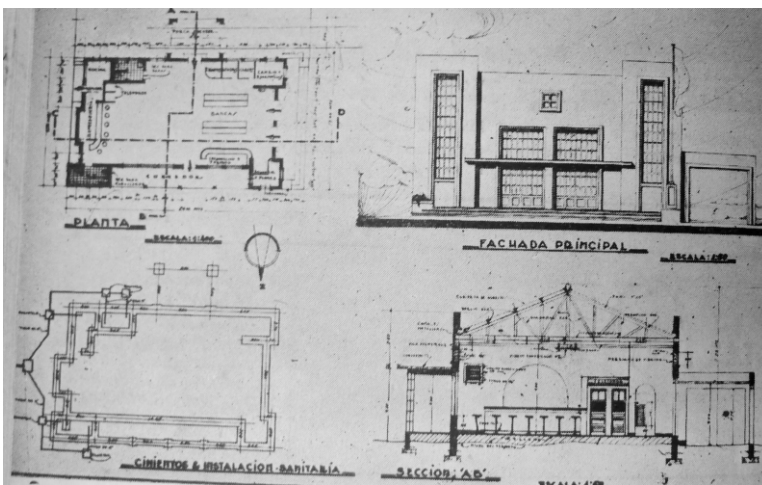
F. 207



F. 208 Estación de pasajeros en el puerto de Barranquilla. Diseño: Francisco Porras. Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas.



F. 209 Planos, Estación de pasajeros. Fuente: *Mejoras* n.º 81, 1943.



F. 210 Cortes y alzados. Estación de pasajeros. Fuente: *Mejoras* n.º 81, 1943.



F. 211 Portada *Mejoras* n.º 81, 1943.

CONCLUSIÓN, PRIMERA PARTE:

La fuente primigenia que le dio posibilidades de vida urbana a Barraquilla, fue el río Magdalena, tanto por su emplazamiento en la ciénaga de Camacho, que le proveía alimento, agua y vientos, como por su situación de encrucijada de caminos, de flujo de personas y mercancías. La historia hizo el resto. A un asentamiento al que nadie, durante la Colonia, hubiera sido capaz de vislumbrarle futuro, los cambios en la geopolítica nacional e internacional, sin embargo, le moldearon un escenario territorial que le permitió su articulación con el mundo a partir del s. XIX, y no a cualquier mundo. Al mundo moderno con todo o que ello implicaba: tecnología, industrias, mercancías, comercio, ciencia, cultura, gentes y arquitectura.

Surgió como ciudad por un acto de naturaleza política, cuando el 7 de abril de 1813 el sitio de libres de Barranca fue reconocido y elevado a la categoría de “Villa” del nuevo estado soberano de la República de Colombia. Como hija primada de la república, en el curso de un siglo se convertiría en una polis, y, en su condición de puerto fluvial, marítimo y aéreo, contribuiría a los procesos de modernización que el país requería para consolidarse como Estado nación.

Estos procesos implicaron una fuerte intervención tecnológica en el paisaje del delta del río Magdalena, con el fin de transformarlo en un territorio apto para el comercio internacional. Modificaciones que no hubieran sido posibles sin el acervo de conocimientos científicos y tecnológicos que proveyeron las casas comerciales de los inmigrantes europeos y norteamericanos, en cuyos países la modernización había avanzado con mayor celeridad.

La mecanización de la movilidad, para ganar tiempo y volumen de carga, era el propósito inicial de convertir la villa en puerto. La navegación a vapor por el río, el ferrocarril de Bolívar, el hidropuerto de Veranillo, los tajamares en Bocas de Ceniza conformaron el conjunto de intervenciones territoriales para lograrlo.

A ese embrión de ciudad, que se configuró a 7 km de la desembocadura del río, llegarían entonces, en busca de las oportunidades del “Progreso”, norteamericanos, alemanes, italianos, franceses, holandeses, cubanos, venezolanos, judíos, árabes (sirios, libaneses y palestinos), afros palenqueros y chinos, que, coexistiendo con criollos, mestizos, mulatos y zambos, conformarían la constelación humana que transformó a la ciudad en el principal puerto marítimo, fluvial y aéreo de Colombia, hasta la década del cuarenta del s. XX.

Gran parte de ese conglomerado humano barranquillero¹, que empezó a habitar la ciudad desde sus inicios, eran seres excluidos de sociedades que desconocían al otro diferente: los mestizos que no cabían dentro del orden estamentario del régimen español en los tiempos de la Colonia; de europeos que huían de las guerras mundiales; de asiáticos emigrando de las hambrunas; de judíos perseguidos por los estados antisemitas; de los sirios, libaneses y palestinos que escapaban del Imperio otomano; de los “chulavitas”² del interior del país.

Todos ellos, al llegar al sitio de libres, puerto seguro, se confundían en una sola marejada humana, cuyo único propósito era encontrar un lugar en el mundo que explicara y justificara su existencia: Barranquilla, el lugar; la motivación, el Progreso. Llegados a esta ciudad, desaparecían las razones de la persecución política, religiosa o económica; y, en el desbordante crecimiento económico de los años treinta, cifraban la esperanza de un mundo mejor.

Con el sueño del progreso, se mudaban a esta ciudad —arenosa, caliente, que colapsa cuando llueve torrencialmente—, los perseguidos por las múltiples violencias, los sin tierra, los “manos limpias” chinos, los buscadores de fortuna, los inversionistas audaces, los especuladores inmobiliarios, los misioneros protestantes, los masones librepensadores.

¹ Pueblo de aluvión amalgamado de los sujetos y objetos que arribaban de ultramar por el mar Caribe, y del sedimento cultural y humano que arrastraba el río Magdalena como su destino final.

² Grupo armado de los años de la Violencia, conformado por campesinos conservadores procedentes de la vereda Chulavita del municipio de Boavita, en Boyacá. (N. del E.)

A su manera, esos disímiles grupos étnicos y sociales trabajaron por hacerse a un lugar en esta ardiente y arenosa ciudad que se abría al mundo. Tributaron a su cultura ciudadana y a su desarrollo urbano: tanto la codicia de los comerciantes y la usura de los banqueros, como el evangelio de los protestantes, la fraternidad de los masones, la filosofía utilitarista de Bentham, los preceptos morales de la Iglesia católica, la música afrocaribe, la alta cultura de músicos italianos, alemanes y franceses.

Los débiles vínculos culturales, religiosos y económicos que la población del sitio de libres había establecido con la Corona española, a la postre resultaron siendo una ventaja para aproximarse, con libertad, a los nuevos imperios, que surgían con otras lecturas del mundo y otras maneras de apropiarse de él. Por eso, ni la adornada sintaxis del castellano, ni la liturgia católica, ni la formalidad en el trato social de los manuales de urbanidad de Carreño, pudieron penetrar a fondo la idiosincrasia de un pueblo que se nutrió de extranjerismos alemanes, vocablos afros, palabras inglesas, ritos hebreos, valores masones, laboriosidad china, gastronomía árabe, música cubana, discursos protestantes, y hasta de la lujuria de las aventureras prostitutas extranjeras que arribaban al puerto, en barcos con banderas de distintas nacionalidades, capitalizando su negocio en el “barrio Chino de las francesas”.

Ese mundo diverso y profano moldeó el carácter de la cultura ciudadana del barranquillero medio. Ramón Bacca (1994) describe muy bien las manifestaciones sociales de ese modo de ser moldeado por la historia particular de esta ciudad.

La informalidad en el trato, la familiaridad con los desconocidos y el tuteo igualitario, son lo opuesto a las reglas de la tradicional urbanidad de Carreño y que eran estrictamente observadas en el mundo andino. Sin embargo, en el Caribe colombiano en general y Barranquilla en particular esas formas eran y siguen siendo las expresiones de la hospitalidad. (p. 3)

Barranquilla se apartaría de los códigos urbanos de la colonia española. Nunca estuvo presente la ordenanza 533 de las leyes de Indias para dirigir el trazado urbano. La iglesia de San Nicolás terminó dándole la espalda al principal espacio público de Barranquilla. El mercado público se ubicó sobre las antiguas barrancas del río, distante de la plaza, como era usual en las ciudades coloniales. El centro ritual del encuentro

social no fue una plaza rectangular, sino un torcido bulevar parisino. Barranquilla se dejó seducir por los planteamientos de “ciudad bella y ciudad jardín” en el barrio el Prado, planteando a futuro una matriz diferente de ocupación del territorio. La burguesía adoptó con rapidez los nuevos referentes neoclásicos e historicistas decimonónicos que, en el s. XIX y principios del XX, proliferaban en el Mundo Occidental, marcando un fuerte contraste con la arquitectura de las ciudades coloniales vecinas: Santa Marta y Cartagena.

La ciudad, sin embargo, no fue tan díscola y libertaria como le hubiera gustado ser. Cuando los conservadores accedieron al poder central, le otorgaron a la Iglesia católica prerrogativas para reorientar el camino laico que Barranquilla y el país en general estaban adoptando; y retrocedió o, al menos, desaceleró la asimilación de valores y actitudes modernas. Los colegios tipo claustro de las órdenes religiosas, entonces tomaron fuerza y protagonismo. Las torres de las iglesias emergieron en el “*sky line*” de la ciudad.

Entre avances y retrocesos, la racionalidad fue desplazando las primeras alegorías patrióticas y religiosas del espacio urbano. La nomenclatura alfanumérica se impuso para describir el universo de la ciudad. Se delimitó el perímetro urbano con el fin de hacerla mensurable y manejable. El mecanismo del catastro, que impulsó la urbanizadora Parrish en el barrio el Prado, permitió el cobro de impuesto predial. Sobre las primeras calles asfaltadas, rodaría su majestad el automóvil; generando diferencias y exclusiones, y llevándose de paso el primigenio camellón Abello, para convertirlo en un parqueadero. La segregación social del modo de producción capitalista comenzó a germinar, para darle forma al tejido residencial de la ciudad.

Acompañando a ese río humano babilónico que pululaba en la ciudad puerto, los nuevos medios de comunicación reforzarían los ecos de un mundo nuevo —más libre, más profano, más desacralizado—, con el que Barranquilla pretendía ser “más de allá que de acá” (Posada, 1987, p. 17). Cartelera de cine con nombres tan sugestivos como *Mujer libre*, canciones como *Lamento náufrago* del compositor Rafael Campo Miranda, artículos como los de José Alfredo Llerena en la revista *Mejoras* (1937) sobre

“la arquitectura” estaban moldeando el mundo moderno en Barranquilla con inusitada rapidez.

Sería la única ciudad de Colombia donde se construiría, en los albores del s. XX, un templo al baile, la cerveza y el carnaval: el Jardín Águila. Algo que sería impensable tal vez en Popayán o Medellín de esa época. La arquitectura estaba manifestando una manera de ser y un deseo de vida del mundo en Barranquilla, donde las cosas “no tenían nombre sino que había que señalarlas con el dedo” (García, 1967, p. 1), y los que decidían residenciarse en ella se sentían iguales, pues la ciudad los recibía sin preguntarles el porqué.

Así como se materializaba la modernización —en las calles pavimentadas, en la infraestructura de servicios públicos “*made in USA*”, en los avisos luminosos, en los edificios republicanos y *art déco*, en las obras del puerto, en los parques, en los antejardines, en los hoteles y en la industria—, la antimateria del “carnaval” se hacía más densa con el aumento de las migraciones; se colaba por los intersticios de los espacios públicos y clubes sociales, y en los meses de enero y febrero explotaba en un “*Big Bang*” de cuatro días.

Pero el destino, ese mismo que en la geopolítica mundial le había dado razón de existir a Barranquilla, le fue quitando el premio que le concedió. Pues, dado al servicio en 1914 el canal de Panamá, y construido el ferrocarril del Pacífico, que uniría las zonas cafeteras con el puerto de Buenaventura, la exportación de café, el producto nacional que posibilitó la primera industrialización del país, cambiaría de ruta. La ciudad iría, así, perdiendo poco a poco su primacía portuaria, hasta que en 1935 Buenaventura la superaría en exportación de sacos de café.

Y el golpe de gracia le sería dado en 1942, con el traslado de las oficinas de Avianca a Bogotá, con lo que, en las décadas siguientes, iría desvaneciéndose su contacto cotidiano con el mundo exterior, de donde nutría su visión de modernidad.

Para 1945, ya Barranquilla había descendido a ser la cuarta ciudad del país en población y dinamismo económico. Cali se había fortalecido a partir de la mayor actividad comercial del ahora cercano puerto de Buenaventura. Medellín siguió creciendo al

tenor de su fuerte industrialización y de la minería. De modo que Barranquilla entró a la segunda mitad del s. XX en merma, y con la clase empresarial alemana e italiana diezmada por el maltrato que recibió con el Fondo de Estabilización del Banco de la República; en consecuencia, esa élite industrial innovadora se apartó del posterior desarrollo económico de la ciudad.

En ese marco geopolítico de la posguerra, Barranquilla seguiría con la ilusión del Progreso y con la misma actitud de “que lo distinto y novedoso era moderno” (Caballero, 2000, p. 112); ante esa perspectiva, abrazó entonces con facilidad los paradigmas del Movimiento Moderno en arquitectura, que, con su austeridad formal, le posibilitaría aun mantener a flote sus aspiraciones de vivir en la modernidad; pues, gracias a la simplificación geométrica y el minimalismo implícito, la racionalidad funcional de la arquitectura moderna le significó economía de recursos para perfilar su nuevo paisaje urbano.

En conclusión, y como lo expresó Julián Devis Echandía (1964, p. 280) en los años sesenta: “La arquitectura barranquillera es nacida de la austeridad característica de la época del desarrollo”. Concepto que abordaremos en la segunda parte de esta investigación.

BIBLIOGRAFÍA PRIMERA PARTE

ALIBER, A. (1938). Peatonalismo de ayer y de hoy. *Mejoras* (n.º 22).

ANGULO, C. (1992). Contribuciones a la historia antigua de Barranquilla. *Huellas, Revista de la Universidad del Norte*, (n.º 35).

ANÓNIMO Barranquilla, la ciudad del futuro. (1939). *Mejoras* (n.º 36).

ANÓNIMO La instrucción pública en Barranquilla. (1940). *Mejoras* (n.º 51).

ANÓNIMO. (1956). *Barranquilla: Puerta de Oro de Colombia*. Barranquilla: Ed. Comerciales.

ANDERSON, B. (1993). *Comunidades imaginadas*. Buenos Aires: Fondo del Cultura Económica.

ANDERSON, J.C. (1990). *Historia de los Bautistas*. Tomo III. Texas USA: Casa Bautista de Publicaciones.

ANDRADA, H. (1940). El espacio libre y la vegetación urbana. *Mejoras* (n.º 49).

APRILE, J. (1992). *La ciudad colombiana. Siglos XIX-XX*. Bogotá: Banco Popular.

ARANGO, J., MARTÍNEZ, C. (1951). *Arquitectura en Colombia*. *Proa* (n.º 22).

ARANGO, S. (1993). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

ARCINIEGAS, G. (2000). *Biografía del Caribe*. Bogotá: Ed. Planeta.

- ARCHILA, N. (1991). *Cultura e identidad obrera, 1910-1945*. Bogotá: Ediciones Cinep.
- ARRIETA, A., Hernández R. (2007). Los inicios de Barranquilla: Poblamiento en el Bajo Magdalena, siglos XVI al XVIII. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- BACCA, R. (2005). R. Vinyes en Barranquilla (1914-1925). *Memorias Uninorte* (año 2, n.º 3).
- BACCA, R. (1994). El modernismo en Barranquilla. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. Bogotá: Banco de la República
- BARRÁN, P. (2007). Interacciones entre las prácticas proyectuales y las ideas educativas en el Uruguay moderno y contemporáneo. Montevideo: Universidad de la República.
- BAUDELAIRE, C. (1863). *Le peintre de la vie moderne*. París: Le Figaro.
- BERMAN, M. (1989). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- BLANCO, J. (2011). *Obras completas*. Barranquilla. Ediciones Uninorte.
- BLANCO, J. (1972). *Actualización Noticia Historial de Cartagena de las Indias año 1772*. Bogotá.
- BLANCO, J. (1941). Proyecto sobre Planificación y demarcación provisional de los límites de Barranquilla. *Mejoras* (n.º 60).
- BIBLIOWICZ, A. (2014). *Breve historia de los sefarditas en la Costa Caribe colombiana*. Bogotá: Centro Virtual Cervantes.
- BRUNNER, K. (1941a). Los problemas urbanos de Barranquilla. *Mejoras* (n.º 60).

BRUNNER, K. (1941b). Otra valiosa opinión. Mejoras (n.º 62).

CÁMARA DE COMERCIO (1938). Barranquilla. Mejoras (n.º 25).

CAPELLI, V. (2006). Entre Macondo y Barranquilla: Los italianos en la Colombia caribeña; de finales del siglo XIX hasta la Segunda Guerra Mundial. Memoria & Sociedad, (Vol. 10, n.º 20).

CARRERÁ, M. (1940). Edificio García: nuestra portada. Mejoras (n.º 44).

CONSUEGRA, I. (2001). Barranquilla: Umbral de la arquitectura en Colombia. Barranquilla. Universidad Simón Bolívar.

CONSUEGRA I. (2003). Paseo de Bolívar: Espacio vital de Barranquilla. Barranquilla: Ediciones Corporación Educativa Mayor del Desarrollo Simón Bolívar.

CORRADINE, A. & Mora H. (2001). Historia de la arquitectura colombiana; Vol. siglo XIX. Bogotá: Universidad Nacional.

CORREA, J (2012). El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941). Revista de Economía Institucional. Vol. 14, nº 26, primer semestre. Bogotá. Universidad del Externado

CIUCCI, G. (1981). The invention of the Modern Movement. En: Hays, K. M. (1998) Oppositions reader: selected readings from a journal for ideas and criticism in architecture, 1974-1984. New York: Princeton Architectural Press.

CABALLERO J. (2000). Barranquilla y la modernidad: Un ejercicio histórico. Cuadernos Proa n.º 16. Bogotá: U. Nacional de Colombia.

CANEVA, V., Mendoza, H. (2007). Clubes sociales al rescate de lo colectivo. La Plata (Arg.): Universidad Nacional de la Plata.

DEFFOTINE, P. (1937). La victoria del Urbanismo. Mejoras (n.º 17).

DE PEREDO, D. Noticia Historial de Cartagena de Indias año 1772. En: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, (n.º 6-7, 1972). Bogotá: U. Nacional de Colombia.

DEVIS, J. (1962). Atlántico. Tomo XIII. Colección América. Barranquilla: Ed. Costa Libre.

FAJARDO, A. (2005). De la plaza colonial al parque republicano en Bogotá 1846-1910. Bogotá: Universidad Nacional.

FERNÁNDEZ, C. (1990). Arquitectura y modernidad apropiada. Santiago de Chile: Ed. Universitaria.

FLEISCHER, F. (2012). La diáspora china: un acercamiento a la migración china en Colombia. Revista de Estudios Sociales (n.º 42). Universidad de los Andes.

FLEITAS M. (2001). El proceso de urbanización de Santiago de Cuba en el período 1868-1930. Santiago: Universidad de Oriente.

FLORES, P. (2000). La reconstrucción del imaginario urbano de Barranquilla: De la ciudad mediada a la ciudad soñada. Barranquilla: Ediciones Uninorte.

FRAMPTON, K. (1993). Historia crítica de la arquitectura moderna. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.

FUENMAYOR, L.R. (1937). Un año de vida. Mejoras (n.º 17).

FUENMAYOR, L.R. (1941). Plano de la ciudad futura. Mejoras (n.º 55).

GARCÍA, G. (1985). Cien años de soledad. Bogotá: Ed. Oveja Negra.

GALOFRE, C. (1939). La nomenclatura urbana. Mejoras (n.º 32).

GALVIS, S., Donado, A. (2011). Colombia nazi, 1939-1945. Bogotá: Hombre Nuevo Editores.

GONZÁLEZ, E. (1998). Elementos para la apropiación del espacio público y la evolución de los servicios públicos en Barranquilla. Barranquilla: Universidad del Atlántico - Esap

GONZÁLEZ-RUBIO, R. (1939). Nomenclatura racional. Mejoras (n.º 40).

HABERMAS, J. (1991). El discurso filosófico de la modernidad. Madrid: Ed. Taurus.

HALL, P. (1996). Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Barcelona: Ediciones del Serbal.

HERNÁNDEZ, M. (1990). La modernización social y el mundo moderno. Bogotá: Fondo Editorial de la Universidad Nacional.

HERRERA, D. (2009). Sobre la querrela benthamista en la configuración del Estado colombiano. Telos, Revista Iberoamericana de Estudios Utilitaristas. XV/2.

HOLLOPETER, S. (1942). La agrupación de los Palacios Nacional, Departamental y Municipal. Mejoras (n.º 73).

HOLLOPETER, S. (1945). A los barranquilleros nacidos en 1920. En: El Nacional, Barranquilla, dic. 15.

La ciudad del presente (1938). Mejoras (n.º 25).

LLERENA, J. (1937). La arquitectura. Mejoras (n.º 17).

LIERNUR, F. (1991). Nacionalidad y universalidad en la arquitectura latinoamericana. En Arango, Silvia. (1991). Modernidad y postmodernidad en América Latina. Bogotá: Escala.

LOOS, A. Ornamento y delito. En: Evers, B. et al. [Comp.] (2003) Teoría de la arquitectura: Del renacimiento a la actualidad. Madrid: Ed. Taschen.

MARTÍNEZ, I. (1941). El urbanismo en la docencia universitaria. Mejoras (n.º 60).

MENDOZA, M. (1937). Habitante y ciudadano. Mejoras (n.º 12).

MÉISEL, A., Vilorio, J. (1999). Los alemanes en el Caribe colombiano. Boletín Cultural y Bibliográfico (Vol. 35, n.º 48). Banco de la República.

MÉISEL A., Posada E. (1988). Bancos y banqueros en Barranquilla (1873-1925). Boletín Cultural y Bibliográfico (Vol. 25, n.º 17). Banco de la República.

MINSKI, S. & Stevenson, A. (2011). AfroBarranquilla. Barranquilla: Ed. la Iguana Ciega.

MIRANDA, D. (2003). Familia, matrimonio y mujer: El discurso de la Iglesia católica en Barranquilla (1863-1930). Historia Crítica (n.º 23). Universidad de los Andes.

MIRANDA, D. (2011). Hijos naturales y legítimos: la fluidez de la vida familiar en Barranquilla, 1880-1930. Amauta, (Vol. 9, n.º 18). Universidad del Atlántico.

MONDRAGÓN, H. (2008). Arquitectura en Colombia 1946-1951: Lecturas críticas de la revista Proa. DEARQ - Revista de Arquitectura (n.º 2). Universidad de los Andes.

- MORENO, M. (1987). En diciembre llegaban las brisas. Barcelona. Plaza y Janés.
- MORENO, M. (2001). Cuentos completos. Bogotá: Norma.
- MUMFORD, L. (1959). La cultura de las ciudades. Buenos Aires: Emecé.
- MUMFORD L. (1970). La ciudad en la Historia. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- MURCIA, I. (2011). El desarrollo del espacio doméstico en Bogotá en el siglo XX. DEARQ - Revista de Arquitectura (n.º 7). Universidad de los Andes.
- NILES, B. (1939). Colombia, Land of Miracles, New York y London: D. Appleton-Century.
- NIETO, J. (2011). Nostálgicos recuerdos del cine en Barranquilla. Barranquilla: Ed. José Nieto Ibáñez/María Victoria Herrera
- NIETO, J. (2005). Barranquilla en blanco y negro. Barranquilla: Artes Gráficas Industriales.
- NICHOLS, T. (1973). Tres puertos de Colombia. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
- NIÑO, C. (1991). Arquitectura y Estado. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- MANCO, D. (2000). Nuestros ancestros: Colonia italiana en Barranquilla. Barranquilla: Man Comunicaciones.
- MACHI, G. (2002). Arquitecto Oreste Lenci Gianni. Conferencia. Universidad del Atlántico.
- OSPINO, P. (2003). El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica territorial, 1777-1993. En: SÁNCHEZ B.L. [Comp.] (2003). Lecturas urbanas. Barranquilla: Observatorio de Caribe & Universidad del Atlántico.

OLANO R. (1917). Colombia (n.º 37), Medellín.

PAZ, O. (1995). La búsqueda del presente. En: VIVIESCAS, F. & Giraldo, F. (1995) La modernidad en Colombia. Bogotá: Foro Nacional Por Colombia.

PÉRGOLIS, J. (2013). El deseo de la modernidad en la ciudad republicana. Barranquilla: Universidad de la Costa, CUC, y Universidad Católica de Colombia.

PEREIRA, A. (2002). Otras iglesias: La diversidad protestante en Colombia. Revista Credencial Historia (n.º 153).

POSADA E. (1998). El Caribe colombiano: Una historia regional (1870-1950). Bogotá: El Áncora.

POSADA, E. (1987). Una invitación a la historia de Barranquilla. Barranquilla: Cámara de Comercio de Barranquilla.

POVEDA, G. (2002). El primer ferrocarril en Colombia. Dyna (Vol. 69, n.º 137). Universidad Nacional de Colombia, Medellín.

QUITIÁN, D. (2013). Deporte y modernidad: Caso Colombia; del deporte en sociedad a la deportivización de la sociedad. Revista Colombiana de Sociología. (Vol. 36, n.º 1).

MARTÍNEZ J. (1940). La ciudad futura. Mejoras (n.º 46).

RESTREPO, J. (1941). El civismo de Barranquilla. Mejoras (n.º 64).

RESTREPO, J. (2000). Educación y desarrollo en Barranquilla a finales del siglo XIX. En

VILLALÓN, J. [Comp.] (2000). Historia de Barranquilla. Barranquilla: Ediciones Uninorte.

ROMERO, J. (1999). Latinoamérica, las ciudades y las ideas. Medellín: Ed. Universidad de Antioquia.

ROBINS, L.H. (1937). Visiones de las casas del porvenir. Mejoras (n.º 21).

FUENMAYOR L.R. (1936). Predicciones que se olvidaron al señor Hollopeter. Mejoras (n.º 8).

ROSADO, E. (1942). Las necesidades de Barranquilla. Mejoras (n.º 67).

ROSADO, E. (1942). Bases del concurso para el proyecto de Estación de Pasajeros. Mejoras (n.º 69).

RUSSELL, H. & Johnson, P. (1922). The International Style: Architecture since 1922. En: EVERS, B. et al. [Comp.] (2003). Teoría de la Arquitectura: Del renacimiento a la actualidad. Madrid: Ed. Taschen.

SALCEDO, L. et al. (2000). Barranquilla, sitio de libres. En: ABELLO, A. y GIAIMO, S. [Comp.] (2000). Poblamiento y ciudades en el Caribe colombiano. Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano.

STEVENSON, A. (2005). Polvos en 'la Arenosa': Cultura y burdeles en Barranquilla. Barranquilla: Ed. La Iguana Ciega.

SAMPER, E. (2000). Arquitectura moderna en Colombia; época de oro. Bogotá: Diego Samper ediciones.

SERT, J. (1955). CIAM: El corazón de la ciudad: Por una vida más humana de la comunidad. Barcelona. Ed. Médico Científica.

SEGOVIA, Rodolfo. (1999). Los tajamares de Bocas de Ceniza. Bogotá: Revista Credencial (n.º 35).

SOLANO, S. (1997). La modernización de Barranquilla (1905-1930). Barranquilla: Academia de la Historia de Barranquilla.

SOLANO, J. (2008). La influencia alemana en la educación de Barranquilla (1870-1940). Revista Educación y Humanismo, (n.º 14, junio) Universidad Simón Bolívar.

SOURDIS, A. (2009). Barranquilla, ciudad emblemática de la república. Revista Credencial (n.º 232).

TAFURI, M. (1972). Teoría e historia de la arquitectura: Hacia una nueva concepción del espacio. Barcelona: Ed. Laterza.

TORRES, M. [Comp.] (2000). Tertulias musicales del Caribe colombiano. Tomo II. Barranquilla: Universidad del Atlántico.

TOVAR, R. (1939). Barranquilla necesita moderna nomenclatura. Mejoras (n.º 32).

VALENCIA, I. (2005). Tres barrios en la historia de Barranquilla: El Prado, Las Nieves y San Isidro, 1920-1940. Barranquilla: Universidad del Atlántico.

VILLALÓN, J. [Comp.] (1999). Historia de Barranquilla. Barranquilla: Ediciones Uninorte.

VEGA, L.A. (2000). Los orígenes de Barranquilla. En: VILLALÓN, J. [Comp.] (2000). Historia de Barranquilla. Barranquilla: Ediciones Uninorte.

VERGARA Y BAENA. (1922). Barranquilla: Su pasado y su presente. Barranquilla: Gráficas Recio.

WADE, P. (2002). Música, raza y nación. Bogotá: Vicepresidencia de la República de Colombia.

WAISMAN, M. (1991). Un proyecto de modernidad. En: ARANGO, S. [Comp.] (1991). Modernidad y postmodernidad en América Latina. Bogotá: Escala.

WILLIAMS G.S. (2008). Algo de qué hablar: Modernismo, discurso, estilo. [Trad.: Juan Luis Rodríguez]. En: Bitácora 12 (1). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

ZAMBRANO, F. (2000). Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia. En: ABELLO, A. & GIAIMO, S. [Comps.] (2000). Poblamiento y ciudades en el Caribe colombiano. Parte I. Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano.

ZERMENO, G. (2002). La cultura moderna de la historia. México: El Colegio de México.

ZUBIRÍA, B. (2013). Inestabilidad política: factores y causas en el cambio de gobernadores del Atlántico y alcaldes de Barranquilla durante el Frente Nacional. Amauta (Vol. 9, n.º 21). Universidad del Atlántico.

PERIÓDICOS

El Heraldo (1937). 4 feb., p. 7.

El Heraldo (1947). 20 sept.

El Heraldo (1947). 23 sept.

El Heraldo (1947). 23 oct.

El Heraldo (2009). Vie. 29, ago., p. 5.

El Nacional (1945). 15 dic.

El Promotor (1873). 15 feb., p. 3.

La Prensa (1940). Miér. 3 ene., p. 6.

PÁGINAS WEB:

AGUDELO, L. (2010). Artículo histórico sobre Avianca. Recuperado de <http://newsgroups.derkeiler.com/Archive/Soc/soc.culture.colombia/2011-08/msg00083.html>

AMERO, W. (1990). The southwest on display at the Panama-California exposition, 1915. Recuperado de: <http://www.sandiegohistory.org/journal/90fall/amero.htm>

BENMERGUI, A. (2007) Judíos del Caribe y Barranquilla. Comunidades Judías en todo el mundo. Recuperado de <http://www.milimcultural.com.ar/mundojudio/caribe.htm> 14/4/2104

CASALINS, L. (s/f) La casa-quinta La Esperanza. Recuperado de: <http://arenosa.blogspot.com/2011/11/la-casa-quinta-la-esperanza.html>

FAWCETT, L. & Posada, E. (1998) Árabes y judíos en el desarrollo del Caribe colombiano 1850-1950. Boletín Cultural y Bibliográfico, vol. 35, n.º 49, Banco de la República. Recuperado de: http://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/1532

FAWCETT, L. & Posada E. (1991) Libaneses, palestinos y sirios en Colombia. Barranquilla. Documento Ceres n.º 8, Barranquilla, agosto, 1991. Recuperado de: <http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/BDC17.pdf>

FCB (2013). Federación Colombiana de Fútbol. Recuperado de <http://www.federacioncolombianadebeisbol.com/historia.php>

FCF (2014). La Federación y sus primeros años. Recuperado de: http://fcf.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id...

EL TIEMPO (2014). Del Moderno al Romelio Martínez. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/24/4/2014>

HERRERA, M. (s/f) Historia de la educación en Colombia: La república liberal y la modernización de la educación: 1930-1946. Recuperado de: http://www.pedagogica.edu.co/storage/rce/articulos/rce26_06ensa.pdf

HELG, A. (1995). La educación primaria y secundaria durante el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938). Recuperado de: http://www.pedagogica.edu.co/storage/rce/articulos/6_04ens.pdf

LEAL, E. (2012). Los jardines de la Tropical. Recuperado de: www.adribosch.wordpress.com/2012/03/13/los-jardines-de-la-tropical-i-la-habana/

MARRIAGA, N. (2012) La colonia fantasma: Crónicas de inmigrantes chinos en Bogotá. China Files 25-10. Recuperado de: <http://www.china-files.com/es/link/22384/la-colonia-fantasma-cronicas-de-inmigrantes-chinos-en-bogota>

MOLINA, L.F. (1997) Biografía, Juan Bernardo Elbers. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/elbejuan.htm>

TORRES, M. (2002) Pedro Biava Ramponi. Recuperado de: <http://reocities.com/Athens/Agora/8197/HV/Pbiava.html>

VILLALÓN, J. (2011) Fechas y datos sobre la plaza de la iglesia de san Nicolás de Barranquilla. Recuperado de <http://barranquillaenelmundo.blogspot.com/2012/07/05>

WHELPLEY, S. (2007) Mi familia. Recuperado de <http://swhelpley.wordpress.com/2007/08/21/mi-familia/>

YALOURIS, N. (2009) Pierre de Coubertain: La recuperación de las Olimpiadas 1900. Recuperado de: <http://www.blogdeldiscobolo.com/2009/07/16/pierre-de-coubertain-la-recuperacion-de-las-olimpiadas-1900/>

Salones burreros del carnaval de Barranquilla. www.reocities.com/comfamiliar. 4/1/2014.

Escuela Normal Superior La Hacienda, Barranquilla. Recuperado de: www.normalhacienda.edu.co

Protorracionalismo. Recuperado de: <http://www.taringa.net/posts/apuntes-y-monografias/2924282/Protorracionalismo.html>

Sociedad Hermanos de la Caridad. Recuperado de: <http://www.universalprevision.org/index.php/shc/sociedad-hermanos-de-la-caridad>

IDEAM. (2005) Atlas climatológico de Colombia (en español). Consultado el 11-7-2008. Recuperado de: <http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/Bvirtual/019711/preliminares.pdf>