

I. INTRODUCCIÓN

Lola Salcedo Castañeda[©]

El final de siglo encuentra optimista a importantes sectores de la sociedad y del gobierno en Barranquilla, cuando los miembros de la administración pública y los representantes de las fuerzas vivas coinciden en la necesidad de retomar el rumbo y aprovechar las fortalezas de la ciudad, especialmente, su capacidad de prestar servicios, para lograr reactivar su economía y propiciar el desarrollo de los ciudadanos como individuos en una sociedad más justa, con oportunidades para todos, tanto como que sirva de palanca impulsora de un nuevo aire para la región.

Sin embargo, el principal componente de la fórmula participativa, la gente común y corriente, el capital humano disponible, no está preparado en ningún sentido: no tiene educación ni oportunidades claras de subsanarlo, la salud es precaria y las enfermedades endémicas lo diezman y menoscaban en su infancia, no tiene trabajo pero forma parte del ejército de electores que viven del rebusque, no está acostumbrado a trabajar en y por la comunidad y el único *momentum* de participación, el carnaval, si bien es multitudinario, con reuniones masivas, en realidad es una fiesta que la describe mejor su clasificación de desfiles: individuales, grupos, comparsas. Cada cual la goza a su manera y se prepara sólo o en pequeños grupos que, entre otras cosas, generalmente son exclusivistas y difíciles de penetrar por parte de nuevos bailarines o miembros de otras danzas.

Esa coexistencia pacífica podría venir más de la necesidad de que “no me arruinen mi rumba” que del deseo de que “todos gocemos y la pasemos bien”. Si en realidad el barranquillero fuera comunitario, no soportarían los playistas dominicales tantas canciones como carros se acercan a la orilla del mar, ni existiría más de una tienda por manzana. El barranquillero es solitario para realizar su desarrollo y no lo considera unido al de su grupo social, su vecindario y, mucho menos, relacionado con el bienestar general. Por eso, todavía los arroyos son basureros en movimiento, que se llevan de aquí pero ensucian más allá, la zona rural de la ciudad es un relleno sanitario que soluciona acá pero destruye allí y, así, podría hacerse una larga enumeración de circunstancias.

Esto sucede porque los muchos años de clientelismo ramplón y corrupción administrativa convirtieron en cómplice obligado a todo ciudadano que se acercaba a la administración. Como resultado, el barranquillero, de por sí poco disciplinado

[©] Relatora del Taller *¿Cómo es Barranquilla al final del siglo XX?*. Barranquilla, 8 y 9 de junio de 1999.

que detesta la norma, fortaleció los defectos y añadió el más grave: el desinterés por el bien común, a tal punto, que se desdibujó totalmente su significado, hasta ser considerado propiedad de nadie. A esta herencia se debe añadir la ausencia de sitios de reunión donde los que llegan puedan conocerse con los que ya están y aportar a la cultura local que, precisamente por ser una mezcla heterogénea sin unos referentes históricos, se diluye al mismo ritmo como cambian calles y plazas, caen edificios y monumentos, y varía “la moda”.

Ese es uno de los grandes problemas de la cultura barranquillera, si es que se puede hablar en propiedad de una específica: lo nuevo, sin importar su procedencia, se impone y se sigue. Desde las variedades vegetales que adornan los antejardines, balcones y ventanas hasta la gente, se ponen de moda. Así, para seguir con la misma idea, desaparecieron especies nativas de mucha sombra y poco requerimiento de agua y dieron paso a bellas y novedosas plantas que, por no pertenecer al medio ambiente, necesitaron toda clase de cuidados, con el consiguiente abandono por falta de presupuesto.

Los que llegan, ya por miedo a lo desconocido o porque no querían venir, refuerzan sus pautas de conducta y sus ritos, en un proceso de “ruralización” de la ciudad, si se puede usar esa fórmula para definir el profundo extrañamiento y sentido de no pertenencia que desarrollan los inmigrantes en condiciones de miseria, como lo están las grandes masas que desde siempre llegan a Barranquilla en busca de la oportunidad para salir adelante y poder regresar al sitio de origen, para solucionar los problemas de una familia. No vienen porque la ciudad es bella, amable, con identidad y señorío. Generalmente, llegan porque les toca o porque tienen un pariente y es una ciudad fácil, donde cualquiera se acomoda y, con un poco de suerte y viveza, se sale adelante.

Como Barranquilla no tiene referentes culturales (plazas, edificios, monumentos) y sobre el geográfico, el río, todavía se pregunta si vale o no la pena recuperarlo para el disfrute, a los ciudadanos, solo les queda el mar. De manera que, el único programa que comparten los barranquilleros, la playa dominical, lo realizan en sitios con idiosincrasia propia, los municipios costeros que, por cierto, algunos muestran mayores logros en las relaciones gobierno municipal - ciudadanía, además de que parecen despertar el interés de los inversionistas.

Según el censo de 1993¹, Barranquilla apenas tenía un millón de habitantes y algo más, pero a juzgar por las necesidades a satisfacer de más del 50 por ciento de sus pobladores, que aumentan en proporciones de avalancha de desplazados,

¹ Ver al final de la Introducción los cuadros de número de habitantes y tasa de crecimiento de la ciudad en los periodos intercensales. Fuente: Porfirio Ospino.

podríamos tener una cifra más cercana al millón y medio. Cifra que coloca la ciudad al borde de la explosión social –de hecho hay manifestaciones de violencia nuevas– porque nos dice que los niños y los jóvenes, que son la mayoría, no tienen posibilidad real de educarse, encontrar un trabajo e integrarse a la sociedad como individuos útiles. En consecuencia, la participación ciudadana en los procesos de decisión sigue siendo escasa, mal organizada y subvalorada, porque la ciudadanía no está preparada para ejercer la democracia participativa, lo que la coloca en pésimas condiciones para negociar frente a una clase política, que como se verá en el trabajo expuesto a continuación, ha tenido la inteligencia de *reciclarse* para encontrar su sitio en la nueva fórmula política colombiana.

Las fortalezas que destacan a Barranquilla como ciudad de cuatro puertos (marítimo, fluvial, aéreo y de comunicaciones), con disponibilidad y servicios para albergar industrias de todo tipo, como metrópoli con una oferta académica amplia (más de 30 universidades y/o institutos técnicos), como centro regional de medicina tradicional y alternativa (al menos 20 clínicas y hospitales, centros médicos y tecnológicos) y como centro comercial internacional muy activo que, además, posee gran riqueza cultural con su máxima expresión en el carnaval, no serán suficientes para dar el salto definitivo al desarrollo si los barranquilleros –y entiéndase como genérico para quienes viven en ella– no cambian la actitud depredadora y el carácter laxo con que viven la ciudad, así afirmen y lo mantengan, no desear cambiar de lugar para vivir.

Los participantes del taller *¿Cómo es Barranquilla al final del siglo XX?*, organizado por el Observatorio del Caribe Colombiano, y realizado el pasado mes de junio en Barranquilla, coincidieron en su apreciación de la ciudad: lugar de origen oscuro, de historia cincelada a golpes de inmigraciones e invasiones urbanas, ciudad derrumbada y vuelta a construir que conserva muy poco de su patrimonio histórico, arquitectónico y cultural (con excepción del Carnaval), muchas veces abusada por sus dirigentes y con urgente necesidad de replantearse para que pueda ser la urbe soñada por cada uno de sus ciudadanos y donde éstos encuentren referentes de identificación para que puedan desarrollar sentido de pertenencia.

Y es una buena descripción. Durante los últimos treinta años, Barranquilla toca fondo y entra en crisis general: colapsa como ente político administrativo y colapsa como sociedad. Desde ese punto cero, la ciudad comienza su reconstrucción, apoyada en los instrumentos de que han sido dotados los ciudadanos que, por primera vez, pueden elegir directamente a su alcalde.

Para un observador imparcial, Barranquilla se presenta como una ciudad partida en dos: una zona sur donde se aprecia movimiento de tierra, maquinaria trabajando,

obreros en la vía, y una zona norte parchada de huecos en un proceso de deterioro alarmante. Y esos son los extremos que siempre han perjudicado a la ciudad: cuando el alcalde pertenecía a las clases altas, el sur era inexistente; cuando el alcalde viene del sur, el norte no cuenta. No ha disfrutado la ciudad de una administración para toda ella, que tenga en cuenta los cuatro costados de la urbe y dirija la inversión y el desarrollo hacia los sitios que beneficien a la mayoría sin distingo de clase, localización geográfica o ingresos.

Parece una condena que arrastra Barranquilla, que puede tener origen en la incapacidad de los dirigentes de principios de siglo para formar una burguesía industrial generadora de empleo y desarrollo para todos. Prefirieron seguir los pasos de una avanzadilla de extranjeros visionarios que trajeron la modernidad, pero no estaban interesados en “construir ciudadanía”. Esa ausencia de un elemento de identidad tan importante permitió que, a la salida de los extranjeros y con la decadencia del mito de “ciudad industrial y portuaria”, una nueva clase emergiera a la sombra del erario público y se adueñara de la representación política de la ciudad.

La nueva clase, que trepida en rápido ascenso, considera a la administración y las corporaciones públicas como medio para alcanzar fortuna, invalidando los esfuerzos por la transparencia y la honestidad consagrados en las reformas de la Constitución y respetados por algunos, cuyo tesón se diluye en la creencia general. Los valores siguen sin valer y sólo cuenta la vía rápida para el mayor beneficio personal. Conceptos como bien público, participación democrática o transparencia administrativa son trabas para el buen logro de los propósitos particulares. Es tal la magnitud de este desfase ciudadano, que aquel funcionario o político que termina una gestión sin muestras claras de enriquecimiento, es considerado tonto, porque no supo aprovechar “la oportunidad”.

El poder es visto, entonces, como un instrumento para obtener, negociar o aprovechar más que como un ejercicio democrático en beneficio de la mayoría. Y, por acercarse a él, esta nueva clase sacrifica cualquier principio ético, ya que hablar de lo moralmente rechazado por la sociedad es imposible, porque no conoce Barranquilla la sanción moral y el vacío social para aquellos que violan los derechos de la comunidad o abusan de sus cargos. En ese sentido, sigue siendo una urbe fiel a su origen de “sitio de libres”, donde todo es permitido y tienen cabida hasta aquellos que no toleran otras sociedades más rigurosas y disciplinadas. Tal cual sucedía con Cartagena y Santa Marta en el siglo XVIII, que remitían a las Barrancas de San Nicolás a los “indeseables” para la corona.

En este documento, que recoge dos días de exposiciones y discusiones alrededor de Barranquilla al final del siglo XX, se recorre el origen y la historia de la ciudad; los

esfuerzos que se han realizado para darle una normativa urbana y sostenerla como cabeza de región; el estado de su medio ambiente y de su relación con el gobierno y, muy importante, la vinculación de la ciudad con la cultura.

La tarea a emprender es titánica: construir una cultura nueva que responda a los principios de la democracia participativa y transforme al barranquillero, para que modifique su forma de actuar frente a los intereses de la comunidad, a través del entendimiento claro de sus derechos y obligaciones. Es un proceso educativo lento que tiene que comenzar en la escuela primaria para que los ciudadanos del futuro, los que enfrenten los retos que traiga el siglo XXI, sean capaces de pensar la ciudad para todos y conducirla bajo las premisas de la justicia social y el desarrollo sostenible, más allá de los intereses partidistas y personales que tanto daño han causado en Barranquilla.

II. BARRANQUILLA: CIUDAD DE ORIGEN INCIERTO

El estudio de la historia de Barranquilla es bastante reciente, de ahí que todavía no se haya establecido el sitio preciso donde la ciudad inició sus albores. Sobre este particular, se manejan tres versiones que, si bien difieren en la localización exacta, coinciden en ubicarla a orillas de los caños, que son la vinculación de los ciudadanos con el río Magdalena; relación que plantea la discusión sobre la vocación portuaria de la ciudad y, en consecuencia, sobre su condición de urbe industrial.

Estas versiones niegan en forma rotunda el origen pastoril expuesto por Domingo Malabet (campesinos de Galapa que llegaron buscando agua para su ganado) que se ha venido enseñando por décadas a los estudiantes barranquilleros y que ya había sido cuestionada por Miguel Camacho Sánchez²: *“Quede bien claro que no se llama jamás ‘Barranca de San Nicolás’ y que no tuvo raíces pastoriles, porque los ganaderos y agricultores no precisan de poblados sino de eras y potreros. La villa tuvo su núcleo original en un lugar de embarque y tráfico comercial, porque quienes almacenan, custodian y trafican con bienes pasibles de comercio, sí necesitan de un recinto urbano”*.

A) Según Manuel Torres³, citando a José Agustín Blanco Barros, José Ramón Vergara y Fernando Baena, “No existe duda acerca de que el poblado situado en las Barrancas denominadas de San Nicolás, inició su desarrollo a orillas del llamado caño de las Compañías, en una zona anegadiza, con casas de bahareque y techo de paja y enea, que no presentaba un aspecto lleno o compacto en el uso de sus manzanas, con viviendas u otro tipo de construcciones, pues gran número de cuadras estaban vacías o apenas ocupadas. (...) Barranquilla se convirtió en un fondeadero de embarcaciones menores durante la época colonial y los inicios de la República, pero la importancia era poca”.

Recoge también el profesor Torres la descripción hecha por Theodoro Nichols (“El Surgimiento de Barranquilla en el Caribe colombiano”): *“los orígenes de Barranquilla son tan oscuros como famosos los de Cartagena y Santa Marta”*, y, basado en sus informaciones, narra que el poblado cuya fundación se acepta fue en 1629, poco a poco se convierte en una parada de viaje entre Santa Marta y Cartagena y que, lentamente, a través del contacto con el Magdalena, fue transformándose en un puerto fluvial, bastante apetecido al brindar más seguridad ante la piratería que los de Santa Marta y Cartagena.

² “De la Barranca de San Nicolás al Puerto de Barranquilla”. *Boletín de Historia de Cartagena*, N° 153, pág. 10, 1989. Citado por el expositor Manuel Torres.

³ Licenciado en ciencias sociales y economista. Profesor del Departamento Educativo de la Universidad del Atlántico. Autor de la ponencia “Origen y Evolución Histórica de la Ciudad”.

En 1777, Barranquilla contaba con 2.600 habitantes. Es en este mismo año cuando se efectúa el censo o padrón del Virreinato y se identifica a Barranquilla como “*sitio y feligresía de San Nicolás de Barranquilla, situación (sic) a orillas del río Magdalena, 30 leguas de distancia de la capital Cartagena*”. Según el profesor Torres, laboraban 15 mercaderes y/o traficantes, 28 navegantes y bogas, 49 artesanos entre los que predominaban los zapateros y carpinteros, lo que atestiguaría que la actividad comercial ha sido su principal vocación. La existencia de prestamistas y el contrabando refuerza esa versión. Desde el punto de vista urbanístico, Torres la sitúa con claridad en la zona aledaña al caño de las compañías en el área comprendida entre la carrera 46 (avenida Olaya Herrera) y la Plaza de San Nicolás (Calles 34 y 35 carrera 40), donde, incluso, se han realizado hallazgos arqueológicos que señalarían que desde la época prehispánica este sitio era el escogido por comunidades indígenas para su asentamiento. Complementa esta información con la evocación urbanística hecha por Nestor Madrid Malo⁴, a partir de la reseña del censo de 1777: “*Como el número total de almas era de 2.653 y las casas eran 389, se tiene que el término medio de personas por casa es de 6.5. Por otra parte, estimando que cada manzana tuviera unas 25 casas se tendría que quizá aquel pequeño “sitio” podría contar con unas 21 manzanas, que ocuparían, sin incluir calles y plazas, más o menos igual número de hectáreas. Como quien dice, tres calles de siete cuadras de largo por tres de ancho o cuatro calles de cinco cuadras por cuatro de ancho*”.

B) La segunda versión sobre el origen del sitio de Barranquilla la plantea Porfirio Ospino⁵, sustentado en el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, considerando que es el mismo lugar que encontró Don Pedro de Heredia en 1533 durante sus correrías por tierra adentro, luego de su paso por Galapa: “*De aquí se partió el Gobernador el mismo día y llegó a dormir en la costa del río Grande, no halló allí 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 tenían por mercaderías e iban a aquel río Grande a atracar con aquella mercadería y con sal y otras cosas*”.

Ospino afirma que el tráfico determina el eje de unas rutas comerciales, que es donde aparecen las poblaciones. Parte del caño Clarín que nace en Ciénaga (Magdalena) atraviesa la Ciénaga Grande y desemboca en el río Magdalena, frente a Barranquilla (lo que habría permitido las rutas por canoa desde la Gobernación de Santa Marta). Aunque cuestiona el número de habitantes que Madrid Malo señala, parte de tres manzanas tomadas a partir de la rivera del caño del Mercado que daría como frontera por el occidente la antigua calle Ancha (hoy Paseo Bolívar), hasta la iglesia de San Nicolás, como límite hacia el sur, ese costado de la plaza de San Nicolás para llegar hasta la plaza Ujueta, principal puerto de la época a orillas del

⁴ Barranquilla, *El Alba de una Ciudad*, pág. 14. Editorial Kelly. Bogotá 1986.

⁵ Investigador vinculado a la oficina de Planeación Distrital de Barranquilla. Autor de la ponencia “Estructura Física de la ciudad”.

caño Arriba o antiguo caño de Soledad. Hacia el norte, el límite sería el primer cementerio, situando el origen de la ciudad en el eje marcado por la intersección de los caños del Mercado y la iglesia de San Nicolás.

El desarrollo de la ciudad no debió ser mayor a las posibilidades que se podían tener dentro del rígido esquema del monopolio español y la gran dinámica económica y urbana debió producirse a partir de las libertades que se obtuvieron con la guerra de la Independencia y las consecuentes facilidades para el comercio de los variados productos con que la naciente república intentaba articularse a la economía mundial. Se puede destacar de este período el título de Villa otorgado a Barranquilla por Manuel Rodríguez Torices, Presidente Gobernador del Estado de Cartagena, el 7 de abril de 1813, como premio al patriotismo, en las vísperas de emprender la campaña guerrera contra Santa Marta, último reducto que se mantenía fiel al Rey de España.

C) El biólogo Efraín Leal, expositor del tema “La Ciudad y el Medio Ambiente”⁶, ubica el nacimiento de Barranquilla en unos conglomerados indígenas, que para la época de la conquista eran tres: Camach, Siape y La Concepción, situados donde está el actual barrio Barlovento, frente al viejo Edificio de la Aduana.

III. CIUDAD DESDE 1857

1. LA GRAN TRANSFORMACIÓN: 1835 - 1905

Pocas poblaciones en Colombia se han convertido en urbe tan rápida y exitosamente como Barranquilla. De ser un Sitio de Libres⁷ y un poblado de artesanos y comerciantes, en menos de 50 cincuenta años pasa a ser cabeza de región y un verdadero botafuegos de progreso y desarrollo en época de la República y, de allí tras otros pocos años, se consolida como gran ciudad durante la primera mitad del siglo XX.

De aquellas descripciones de las crónicas de la Colonia y la Independencia donde se la define como sin importancia pasa a ser, en 1835, “*un poblado limpio de casas blancas y con calles más aseadas que las de Santa Marta*” (viajero inglés citado por Nichols, quien

⁶ Vinculado al Departamento Administrativo del Medio Ambiente, Dadima.

⁷ “A pesar de ser reconocidos como iguales a los españoles, los criollos, mestizos y artesanos, no constituyeron una clase social propiamente dicha, ni en el orden jurídico ni en el económico. El derecho indiano les situó en un plano de igualdad con los propios españoles peninsulares aquí radicados. Pero la realidad fue otra. Con reiteración fueron apartados de los altos puestos de la vida política y administrativa de las ciudades coloniales”. Capdequi, J. M. y otros. “El Estado Español en las Indias”. Citado en: *Barranquilla: en Busca de una segunda oportunidad sobre la tierra*. Documento del equipo de la Fundación Social, Regional Barranquilla.

también nos dice que en ese momento la ciudad tenía 11.212 habitantes, la mitad que Cartagena y casi los mismos que Santa Marta).

Comienza a presentarse un gran éxodo de comerciantes de Cartagena y Santa Marta hacia Barranquilla, lo mismo que la de un número importante de inmigrantes extranjeros, siendo los británicos los pioneros, fruto de lo que era el dominio económico inglés sobre las recientemente emancipadas colonias hispanoamericanas⁸ y su participación en la guerra de la Independencia. Además, se encuentran también para esta época holandeses de Curazao, alemanes, franceses y norteamericanos que tuvieron preeminencia en el desarrollo de las actividades económicas de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX.

También debe tenerse en cuenta para analizar el despegue de Barranquilla las medidas económicas que favorecían el libre cambio y fortalecían la actividad comercial, dos condiciones características de la ciudad, que desde sus inicios se manifestó con vocación comercial, como sitio de intercambio y de paso. Ya en 1857, recibe el título de ciudad, cuando ya existía la navegación a vapor por el río Magdalena y poco a poco desplazaba a Cartagena y Santa Marta con su puerto de Sabanilla⁹. Su crecimiento demográfico ya daba saltos contundentes, siempre más por inmigración que por aumento de la natalidad (pasó de 3.215 habitantes en 1813 a 6.114 en 1851).

En los datos registrados por el censo de 1851, Barranquilla estaba por fuera del listado de las primeras 30 ciudades del país. En primer lugar estaba Bogotá, con 29.646 habitantes, seguida por El Socorro, con 15.015. Medellín era la cuarta, con 13.755, y Cali la sexta, con 11.848 habitantes. De las ciudades de la costa, Mompox era la quinta en el ámbito nacional con más de 13.000 habitantes y Cartagena ocupaba el puesto 14, con 9.896¹⁰.

Pero, el suceso que realmente consolida a Barranquilla como un hecho urbano surgido del comercio exterior del país, es la construcción del ferrocarril de Bolívar, en 1871, con lo cual se acabaron las dificultades en el transporte de mercancías desde el puerto marítimo de Sabanilla hasta el puerto fluvial de Barranquilla, las que se movían con dificultad, en bongos y champanes, a través del desaparecido caño de La Piña. En el lapso de cinco años la cifra de habitantes se incrementa 42.72%, al

⁸ Rodríguez Becerra, Manuel y Restrepo, Jorge. "Los empresarios extranjeros en Barranquilla 1820-1900 en el Caribe Colombiano". *Selección de textos históricos*, pág. 139. Ediciones Uninorte. Barranquilla 1998.

⁹ Entre 1865 y 1886 salieron por ese puerto 4.154 toneladas de tabaco, en comparación con las 546 toneladas que se exportaron por Cartagena y Santa Marta. (Eduardo Posada Carbó. "Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla". Citado por Porfirio Ospino.

¹⁰ Ya la diferencia entre Barranquilla y Cartagena era apenas de unos 3.000 habitantes.

tener en 1875 una población de 16.549 habitantes¹¹. Es decir, una tasa de crecimiento a un ritmo de 8.54% anual.

Hay otra serie de hechos durante la finalización del siglo XIX (además de la instalación de la primera fábrica de jabones la Española) que son fundamentales en su desarrollo. En 1880, se inaugura el acueducto, siendo R.A. Joy el primer presidente de su junta directiva, y en 1885, Pedro A. Osío junto con Pedro Blanco Soto obtienen del Gobernador Román la concesión para establecer el alumbrado público¹². Estos dos servicios básicos para el desenvolvimiento de la actividad urbana fueron producto de la iniciativa privada y fundamentales para el desarrollo de las actividades industriales. El servicio de transporte urbano aparece con el tranvía en 1890.

Durante esas décadas prodigiosas de finales del siglo XIX en Barranquilla había fábricas, salón de danza y drama, logias masónicas y muchos otros síntomas de prosperidad y librepensamiento. No hay que olvidar que precisamente por su nacimiento atípico y sin otro sentido que intercambiar mercancías, pudo albergar como Sitio de Libres a todos los que el reino español toleraba o excluía, además de traficantes, contrabandistas, agiotistas, comerciantes, librepensadores, artistas y toda esa gama de personajes que suelen rodar por las ciudades sin un patrón político y económico definido. Esta es una característica que según Carlos Bell¹³: *“Es lo que da origen a ese carácter de mestizaje que tenemos los barranquilleros; ese mestizaje es el que ha permitido ese talante tolerante y laxo con la ética, pero, al mismo tiempo, en política hemos sido tradicionalmente liberales, impulsando los barrios más modernos, siempre construyendo e innovando”*.

La costumbre o manía del barranquillero de tumbar para construir de inmediato y cambiar lo que sea, sin respetar su valor histórico porque considera que la ciudad no tiene historia ni valor patrimonial para las generaciones venideras, lo demuestra Elías Pellet¹⁴ (citado por Manuel Torres): *“Hemos visto desaparecer calles enteras, que eran*

¹¹ Periódico *El Promotor*. Archivo Histórico de Barranquilla. Citado por Porfirio Ospino.

¹² Una nueva contextualización de Barranquilla en el plano nacional nos muestra que la ciudad en 1870 ocupaba el puesto número 11 y Sincelejo el 12. De igual forma, ciudades de la Costa como Mompox y Cartagena salían del listado de las primeras 30 ciudades, como también otros puertos ubicados sobre el río. Todo esto, según Fabio Zambrano (en su *Estudio Poblacional de Colombia*), era consecuencia de los cambios operados en los sistemas de transporte. Las ciudades que ocupaban los primeros lugares eran las que poseían más de un medio de transporte o la combinación de varios de ellos.

¹³ Arquitecto, ex candidato a la Alcaldía del Distrito de Barranquilla. Autor de la ponencia “Situación Política y Reordenamiento Físico de la Ciudad”.

¹⁴ Ciudadano norteamericano residente en Barranquilla, propietario de una de las imprentas de esta ciudad y editor de un periódico en inglés (lo que fortalece aún más la hipótesis del papel de protagonistas de los extranjeros en el desarrollo espectacular de esta ciudad).

*antes de casas pajizas reemplazadas por edificios sólidos de ladrillo... Creemos igualmente que ninguna ciudad de Sudamérica haya tenido un progreso tan señalado*¹⁵.

Según Porfirio Ospino, a partir de 1897 y hasta 1905 se produce un desplazamiento de la elite social por el corredor de la carrera 45 hasta lo que hoy es la calle Murillo. Se empieza a localizar una nueva tipología de vivienda, muy distinta a la colonial: calles estrechas con casas de dos plantas que reemplazaron el bahareque, con tejas de barro y balcones y, al interior, patios centrales y laterales sobre los cuales se organizaban las alcobas y los espacios de recreación. Se desarrolla el concepto de “quinta” (vivienda campestre) en la zona que se conoce como el sector de Las Quintas. Por la carrera 46, arriba de Murillo (donde quedaba el Colegio Americano), sobrevive la Quinta del Coronel Diego Castro, quien fue el primer Gobernador en 1908.

A finales del siglo XIX existía el Mercado Público (4.640 metros cuadrados de construcción), una fábrica de hielo a vapor, el Hospital Público de Caridad, el Cementerio Universal, telégrafo, teléfono, alumbrado eléctrico, fuentes de soda, clubes sociales, imprentas y periódicos. Eusebio Grau¹⁶ describe la ciudad así: *“Es el puerto principal del río Magdalena y, por consiguiente, la estación obligada de los vapores que surcan el río. En la ciudad existen valiosos edificios, talleres, muelles, etc., que son indispensables para el servicio fluvial. Barranquilla es al mismo tiempo puerto de mar, pues está unida a este (Puerto Colombia) por una línea férrea”*.

El primer plano que se conoce de Barranquilla data de 1897 y fue levantado por Cayetano Moreno y David Granados (la ciudad ocupaba 386.47 hectáreas y una población aproximada de 21.953 habitantes). En éste se puede notar cómo la urbe comienza a alejarse de los caños en una tendencia que se mantiene hasta hoy, en busca de los terrenos más altos y menos anegadizos, lo que según Manuel Torres es un hecho de gran importancia, pues nos permite sacar algunas conclusiones, siendo la más sobresaliente la inexistencia de una cultura de frente y hacia el río, ya que, por el contrario, pese a su carácter de ciudad portuaria no es éste un elemento de peso dentro de su idiosincrasia, lo que ha conducido al abandono de la relación con el río y de la conexión urbana y cultural con los caños.

¹⁵ Pellet E. P. *Cosas que hemos visto de Barranquilla o el Panorama de un Cuarto de Siglo*. Págs. 3 y 4. Imprenta Americana, Barranquilla, 1892.

¹⁶ *La Ciudad de Barranquilla en 1896*. Pág. 14. Imprenta de La Luz. Bogotá, 1898. Citado por Manuel Torres.

La marcada segregación del territorio¹⁷ lo corrobora la descripción que hizo en 1897 el viajero francés Pierre D'Espagnanat¹⁸ en su libro *Recuerdos de la Nueva Granada*¹⁹, en el cual escribió: “*Pero mientras la proximidad del río atrae hacia la izquierda, los barrios opulentos, el enjambre humano se extiende sin cesar hacia la llanura derecha, mezclándose las cabañas de paja con la pobre vivienda diseminadas por la campiña rojiza, vivienda cada vez más pobres y diseminadas a medida que acercan el cementerio*”. Esta periferia pobre que señala D'Espagnanat corresponde a los barrios Chiquinquirá, Rebolo y una parte de San Roque, que sumaban 39% del área total de ese momento. El barrio Abajo, en el otro extremo, con condiciones similares a la de los anteriores, representaba 18%, para así sumar un total de 57.32%²⁰.

El plano de 1905 muestra la misma extensión de la ciudad, pero ya varias manzanas habían sido subdivididas iniciándose el proceso de densificación. Según Sergio Paolo Solano²¹, entre 1899 y 1904, 69% del movimiento de la propiedad raíz urbana correspondió a solares ubicados hacia el occidente, alrededor de la actual calle 45 (calle Murillo/barrios Las Quintas y Abajo), y al suroccidente de la calle 17 (antiguo camino a Soledad, barrio Rebolo), lo cual –según cálculos de P. Ospino- indica un aumento de población de 52.34%, al pasar de cerca de 21.000 habitantes a 40.115 habitantes en un período de ocho años, lo que significa una tasa de crecimiento anual de 6.54%. Este incremento se debería a la disolución de las relaciones sociales premodernas en otras regiones del país, pero, fundamentalmente, a corrientes migratorias generadas por la Guerra de los Mil Días (1899-1902). Este hecho marcaría el comienzo de una constante: la de ser Barranquilla una de las ciudades preferidas para la llegada de la población desplazada por las distintas formas de violencia que ha experimentado el país (especialmente las regiones del interior), hecho que sirve para explicar los altos índices de pobreza que hoy registra la ciudad, muy superiores a los de otras ciudades principales del país.

2. DESPEGA LA URBANIZACIÓN: 1905 - 1922

Al comienzo de este período la ciudad disfruta de dos líneas de tranvía, cuenta con 40.115 habitantes, no se había producido ningún desarrollo en la zona existente

¹⁷ En 1952, Barranquilla se encontraba dividida en dos sectores: el norte, correspondiente a la parroquia de San Nicolás, con las mejores casas de habitaciones y negocios importantes, y el sur, correspondiente a la parroquia de San Roque, caracterizado por la pobreza de sus cabañas y sus habitantes. (*Barranquilla: en busca de una segunda oportunidad sobre la tierra*. Fundación Social Regional Barranquilla, 1998).

¹⁸ Citado por Porfirio Ospino.

¹⁹ Conde, Jorge. *Desarrollo de Barranquilla 1871-1905. Historia General de Barranquilla*. Sucesos 1. Academia de la Historia de Barranquilla. 1997. Citado por P. Ospino.

²⁰ Información de Porfirio Ospino.

²¹ Citado por Porfirio Ospino.

entre los caños y el río Magdalena, no había buenos hoteles y las calles estaban en mal estado. Se inicia la actividad industrial: “En 1906 una compañía europea producía ladrillos de arena y cal con maquinaria alemana; en la misma época había ya fabricantes de azulejos y de tejidos de algodón, de harina, maderas, calzado, velas, jabones, agua mineral, cerveza y hielo”²². Los hechos urbanos más importantes fueron la aparición de la primera invasión, correspondiente a 6 manzanas del barrio Montecristo (aledaño al barrio Abajo) en 1916²³ y la realización de la primera urbanización, el barrio El Prado, en 1922.

Según Porfirio Ospino, estos dos hechos marcan un cambio radical en la forma tradicional como se venía construyendo la ciudad y, en adelante, serán la constante dialéctica de su desarrollo urbano. Por un lado, las urbanizaciones impulsadas por norteamericanos asociados con miembros de la elite local, como es el caso de Karl C. Parrish y Manuel de la Rosa, propietario de la finca El Prado, los cuales intuyeron la demanda de una elite que ya había acumulado capital, proveniente en su mayor parte del comercio, para vivir acorde con el nuevo modelo de vida moderna; y, por el otro lado, las invasiones de inmigrantes nacionales que buscaban oportunidades en la ciudad de mayor pujanza en el país.

El barrio El Prado representa 55.45% del área total de la expansión de la ciudad, frente a 45.31% del desarrollo tradicional definido por Ospino como “predio a Predio” (PP), y 17.35% de invasión. La urbanización El Prado se ubica a continuación del barrio Las Quintas (hoy Rosario) y del camino a La playa (carrera 50) sobre los terrenos más altos de la planicie y desde donde se podía apreciar el río y la Sierra Nevada de Santa Marta, siendo esto determinante para consolidar la tendencia de ubicación de las clases sociales y su marcada forma de segregación del territorio, a pesar de tener la ciudad un origen de “libres”, condición que aparentemente podía significar una ciudad más libre de los prejuicios de ciudades vecinas coloniales.

El barrio El Prado, según el profesor Manuel Torres, surge como delimitante de localización de los estratos socioeconómicos, pues a partir de allí comienzan a desarrollar barrios de estratos altos, mientras en los otros sectores, como lo reseña Sergio Paolo Solano en *La Modernización de Barranquilla 1903-1930*: “La actividad económica empresarial, por lo general sólo se realizaba a través de la venta de solares y delimitación de los espacios comunes, pero sin incluir los servicios públicos; era tal el desorden que una publicación de la época se quejaba: ‘con excepción de El Prado y Las Delicias, en donde los Señores Salzedo están

²² Nichols, Teodoro, *Tres Puertos de Colombia*, pág. 171. Banco Popular, Bogotá, 1973. Citado por Manuel Torres.

²³ Solano Sergio Paolo. *Ibid.* Pag .92. Citado por Porfirio Ospino.

preocupados en dirigir debidamente la urbanización, en otros 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 terreno. (...) Una combinación de urbanización empresarial e invasiones por parte de los destechados, lo cual comenzó a otorgarle a la ciudad una especie de carácter, pues al lado de la ciudad moderna que surgía al noroccidente (El Prado, Boston, Bellavista, Recreo, Delicias) también existía otra, con elementos de la tradición urbana del agro costeño, con sus connotaciones de enea, madera y barro', la que también reflejaba las supervivencias del siglo XIX".

3. CUANDO LA CIUDAD SE CONSOLIDA: 1922 - 1944

Así, la ciudad –en descripción del profesor Manuel Torres- comienza a crecer en varias direcciones, desde el núcleo básico, que es el distrito central, y trata de llenar el vacío que existe entre los caños y el río; el Terminal Marítimo es un jalón importante en el desarrollo de la localización de una gran cantidad de empresas en sus alrededores, que buscan ventajas al reducir notoriamente los costos de transporte. Por otro lado, surgen barrios como Las Nieves, Simón Bolívar, La Unión, Montes, que van dando respuesta paulatina a los graves problemas de vivienda que comienza a afrontar la ciudad, dejando atrás a barrios que se hallan ligados a los orígenes de la ciudad, como el barrio Abajo, Rebolo, La Luz, entre otros. Hacia el sur de la ciudad surgen barrios de un estrato mayor como San José, Cevillar y El Carmen, donde comienzan a habitar obreros con cierta capacidad adquisitiva, lo que marca el establecimiento de rutas de buses.

El gran factor determinante en el proceso de modernización urbana de Barranquilla lo constituye el definitivo mejoramiento de los servicios públicos (Ley 27 de 1920 y Ley 25 de 1921 que autorizaban la emisión de bonos de deuda pública) y la imparable corriente de invasiones, unas veces espontáneas otras guiadas por intereses económicos y políticos. Llega entonces el empréstito de los banqueros de Chicago y, con ellos, Samuel Hollopeter, encargado de dirigir las recién creadas Empresas Públicas Municipales (E.P.M.), en 1925. De igual forma (como en las E.P.M.) ocurrió con el servicio de energía eléctrica, ya que en 1927 la firma estadounidense Electric Bond and Share compró la vieja planta de la familia Obregón, aumentando radicalmente su capacidad instalada de 4.478 caballos de fuerza. a 11.000. En el aspecto urbano, el estadounidense William Laad construye el barrio Boston al costado sur de El Prado. Empresarios locales deciden incursionar en el reciente negocio de la urbanización, y es así como se desarrollaron barrios como Las Delicias y Olaya Herrera, por N. Salzedo Ramón & Cía, el barrio Recreo

por Francisco Insignares, al igual que otros que aparecen en el cuadro²⁴, aprovechando el nuevo acueducto inaugurado en 1929. El área de urbanizaciones en este período es de 1.087.41 hectáreas (76.02% del área total), 14.16% a invasiones y 9.82% a loteo (parcelación simple de terrenos y delimitación de espacios comunales sin servicios públicos).

4. LA EXPANSIÓN URBANA: 1944 - 1957

La ciudad se restablece de la crisis de 1929 (*crash* mundial) y para este período muestra mejor desarrollo. Porfirio Ospino define 91% del área de expansión de este periodo como correspondiente a urbanizaciones y sólo 8.33% fue producto de la invasión (Barrios La Sierra y La Ceiba²⁵), en la periferia sur. Es de señalar el papel protagónico que empieza a desempeñar el Instituto de Crédito Territorial (I.C.T.) en la construcción de la ciudad, sobre todo, el impulso que le ofrece el general Rojas Pinilla al desarrollo de grandes proyectos de infraestructura y de vivienda, como los barrios San José, Boyacá y La Unión (urbanizaciones obreras), y en la parte alta aparece Ciudad Jardín y Bello Horizonte, desarrollados por Parrish & Cía²⁶. A partir de allí se establecen unas reglas de juego para que todos participen con el Estado en la construcción de la infraestructura y la vivienda.

5. ESFUERZOS POR LA PLANEACIÓN: 1957 - 1963

Se caracteriza porque en su inicio se expidió el Plan Regulador formulado con base en la Ley 88 de 1947, y se creó la Oficina del Plan Regulador de Barranquilla (hoy Departamento Administrativo de Planeación Distrital). Cuando se disponían a administrar el plan, se produjo una invasión masiva de 40 hectáreas (has.) en la periferia de la ciudad que echó por tierra la estructura proyectada (Administración Restrepo). Es curioso notar que durante este periodo la inversión industrial que partió de cero en 1900 y llegó a 49.86% en 1948, desciende a 30.54% en 1949²⁷. La ciudad abarcaba 2.881.85 has., es decir, 43.48% del área que ocupa actualmente.

Porfirio Ospino analiza en detalle el área y encuentra que 487.83 has. corresponden al crecimiento, predio a predio, del centro histórico, formado por barrios como

²⁴ De acuerdo con lo señalado por Sergio Paolo Solano, esta incursión de empresarios locales en el naciente sector de la construcción obedecía a la crisis que atravesaba el sector de la ganadería. Es el caso del barrio El Valle, desarrollado por la compañía urbanizadora Bellavista, que además era una empresa ganadera.

²⁵ Este barrio se convirtió en la primera zona de tolerancia.

²⁶ Esta compañía acumuló un gran poder económico al participar además en la construcción del tajamar de Bocas de Ceniza, el acueducto (1928), pavimentación de vías.

²⁷ Fuente: Christian Ujueta, autor del Plan Regulador de 1957.

Rosario, San Roque, Abajo, Chiquinquirá y Rebolo, que se desarrollaron entre el siglo XVIII y XIX. Al mismo tiempo, 269.48 has. (9.35%) fueron producto de invasiones y 346.05 has. (12%) corresponden a loteo sin servicios. Las anteriores formas de desarrollo suman 1.103.36 has., es decir, 38.29% del área total de la ciudad en 1957. Las restantes 1.778.85 has. corresponden a las urbanizaciones iniciadas en 1922 con El Prado, seguido de Boston, Bellavista, Delicias, Olaya y otras más promovidas por el capital privado, cuyos diseños obedecían a los nuevos criterios del urbanismo moderno, de gran generosidad en la cesión de zonas verdes representadas por bulevares, parques y antejardines.

Sin embargo, en muchos casos no hubo articulación entre una urbanización y otra, quedando interrumpida la continuidad de bulevares. Según Cristian Ujueta²⁸, El Plan intenta articular la ciudad a través de varios proyectos, especialmente viales, pero el bajo nivel de gestión –que ha caracterizado a la ciudad- para concretar todos sus planes, no permitió que los objetivos se logaran. Otra razón que aduce para que el Plan no tuviera incidencia en el posterior desarrollo de la ciudad, fue la carencia de instrumentos de gestión que permitieran implementarlo (la Oficina Administradora del Plan Regulador, era sólo una dependencia más de la entonces Secretaría de Obras Públicas, Fomento y Turismo).

Según Carlos Bell, el mecanismo del Plan Regulador permitió, de alguna manera, un liderazgo relativo del municipio en la organización y construcción de la urbe, porque, por primera vez, se estructura una idea de ciudad mediante el diseño de una propuesta vial, la distribución de actividades y los equipamientos y la extensión de la ciudad, a través de zonas o sectores, como unidades físicas previamente concebidas en su extensión, su densidad y sus servicios. El sector inmobiliario –en especial la principal promotora de la época Parrish & Cía- contó de esa forma con unos principios normativos de carácter público que le permitieron operar legalmente como parcelador de nuevos suelos urbanos para estratos altos y medios. Ubicados principalmente en la periferia, ofrecían en el mercado lotes con servicios públicos, y, a continuación, produciendo vivienda “por encargo” con base en el empleo de los nuevos hacedores de la ciudad: los arquitectos de universidad y, por supuesto, los veteranos maestros de obra. Se produjo el auge de la vivienda unifamiliar y de los barrios de baja densidad, con generosa provisión de espacios para vías, zonas verdes, ante jardines, retiros laterales y equipamiento comercial.

Se puede decir que en 1957 termina la etapa ascendente del desarrollo de Barranquilla, en donde el crecimiento económico va unido al crecimiento urbano y

²⁸ Arquitecto, decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma del Caribe. Ponente con el tema “la Ciudad y la Planeación”.

el proceso de urbanización es el más alto de los anteriores analizados, con un 90.57% frente a 9.43% de las invasiones.

6. LA CRISIS TOTAL: 1963 - 1983

Durante estos 20 años la ciudad toca fondo en materia de servicios públicos y las invasiones superan ampliamente el número de hectáreas urbanizadas. La ciudad es un caos, la cosa pública es sinónimo de corrupción, el cordón de miseria asfixia la periferia y se inicia el desarrollo de los municipios aledaños que más tarde se convertirían en área metropolitana (Soledad, Malambo). El suroccidente de Barranquilla alberga más del 60 por ciento de sus habitantes en miseria absoluta y los barrios definidos como privilegiados del norte sufren racionamiento de agua, luz y colapso telefónico.

La otrora Puerta de Oro se ha convertido en una urbe desorganizada y ruidosa, con la malla vial convertida en caminos de herradura y la administración pública parcelada *ad infinitum* entre los políticos del momento es ineficiente cuando no tramposa. Se impone el interés personal al comunitario y se conocen toda clase de negociados con bienes del Estado. Las invasiones llegan a su punto máximo como negocio de políticos y propietarios de tierras, pero todavía habrían de ver más sus ciudadanos en los 20 años siguientes, cuando fue la debacle total.

7. EL ÁREA METROPOLITANA: 1983 - 1993

Sostiene Porfirio Ospino que la ciudad se ha formado predio a predio²⁹ y que en la década de los ochenta el proceso de urbanización decae en beneficio de los municipios aledaños al crearse el área metropolitana y estar completamente poblado el suroccidente, entre otras cosas, porque todo el desarrollo de la vivienda de interés social -agotada la única carga de expansión de servicios que tenían Las Empresas Públicas que eran los alrededores del estado Metropolitano- se va hacia Soledad y Malambo³⁰ una vez creada esta área como tal.

En esa década se presenta el fenómeno de la densificación de la ciudad, precisamente en la parte norte, porque no había manera de prestar los servicios públicos colapsados por la inmigración incontenible que soporta la ciudad³¹. La

²⁹ Ver en Anexo B el cuadro de participación en el desarrollo urbano en Barranquilla 1777-1993.

³⁰ En la década de los ochenta Malambo tiene una tasa de crecimiento de 13.6% (Porfirio Ospino).

³¹ Se estima que sólo en 1998 y el primer semestre de este año, Barranquilla ha recibido más de 90.000 nuevos habitantes, desplazados por la violencia del campo costero y el interior del país.

única urbanización que se desarrolla en esta década es Villa Santos (1978-1989), y lo fue porque la urbanizadora construyó su propio sistema de alcantarillado con vertimiento a una planta de tratamiento y posterior trasvase de las aguas tratadas a la Ciénaga de Mallorquín. Es un período muy similar al de la década de los sesenta, cuando se incrementó la población por las migraciones causadas por la violencia. Hay una enorme participación de la politiquería en la construcción de la ciudad, tanto, que encontramos barrios promovidos por concejales³².

Cuando llega el Estatuto de 1993 se presentan los conflictos porque éste trabaja sobre unas premisas que no se ajustan a la realidad construida de ese momento³³ y, por consiguiente, se presentan todo tipo de reclamos. Esto obliga a que 1994 se hagan modificaciones al estatuto para tratar de hacer un ajuste entre la realidad y lo deseado. Para 1998, la participación de los estratos 1 y 2 representa 60% de la población y es la zona definida como el suroccidente³⁴ de Barranquilla, donde habitan más de medio millón de personas sin alcantarillado ni cobertura de servicios públicos. A este problema se le va a dar solución con un crédito de Findeter, en conjunto con la Triple A (Empresa de Acueducto y Alcantarillado, de carácter mixto), para terminar con la informalidad que tiene un gran peso sobre la ciudad y genera empleo informal, que es disfrazado y demuestra que Barranquilla no aparece entre las tasas de desempleo más bajas del país.

8. LAS NEGACIONES HISTÓRICAS

Para la expositora Pamela Flores³⁵, existen tres negaciones clásicas que han moldeado la apreciación que tiene el barranquillero sobre la ciudad, su fundación y su vocación: “Más allá de una percepción de la ciudad en términos de penuria, está la constante actitud del barranquillero de negar la ciudad. ‘Barranquilla, puerto aéreo, marítimo y fluvial’, es una de las primeras afirmaciones que oímos y repetimos para describir a una ciudad en la cual nunca vemos el río y casi nunca el mar. En las ciudades del mundo que están situadas junto a la orilla de un río o del mar, el agua es una presencia ineludible y la cotidianidad del ciudadano se construye alrededor de ella, como elemento integrador que hace posible el descanso, la distensión, el ocio y el ejercicio de lo lúdico”.

³² Caso de Johnny Robles. Fuente: P. Ospino.

³³ El Estatuto de 1993 dejó por fuera gran número de barrios y habitantes de la periferia que no habían sido censados. (N. de la R.)

³⁴ Concentra 56.8% de la población, estratos 1 y 2. Según aproximación de la consultora Priscila Celedón Consuegra, para el año 2015, de no tomar medidas y emprender acciones inmediatas, el suroccidente albergará 80% de la población total de Barranquilla. (“Barranquilla para Todos”. *Cuadernos para el Desarrollo Local No. 1*. Fundación Social Regional Barranquilla.

³⁵ Investigadora, jefe del Departamento de Comunicación Social de la Universidad del Norte.

Concluye que para los barranquilleros, el río y el mar son casi inexistentes: de hecho hay que ir en su búsqueda, pues la ciudad creció de tal modo que se puede transitar sin el menor riesgo de encontrarlos. De manera que la ciudad, al negarse en su condición portuaria impidió a los habitantes apropiarse de unos espacios que, por tanto, sólo existen en el imaginario como imposibilidad.

Un segundo proceso de negación tiene que ver con el hecho de que les presentan a Barranquilla como una ciudad industrial. “Sin embargo, durante los últimos 20 años hemos visto cerrar más industrias que abrirlas, y de las 180 hectáreas que tiene la Zona Franca, sólo 19% están siendo utilizadas” (Cuadro 1).

Cuadro 1**AREAS INDUSTRIALES EN EL PERÍMETRO METROPOLITANO**

UBICACIÓN	AREA TOTAL (HAS.)	AREA DISPONIBLE (HAS.)
ZONA FRANCA INDUSTRIAL	180	124
PARQUE INDUSTRIAL MALAMBO	255 (incluye reserva)	146
MALAMBO		180
TERMINAL MARÍTIMO	100	50 (para ZAL)
CORREDOR DE LA CIRCUNVALAR		+ - 100
CORREDOR DE LA AUTOPISTA AL AEROPUERTO		+ - 50
BARRANQUILLITA	150	50
TOTAL DISPONIBLE		700

FUENTE: Carlos Vázquez

Una tercera modalidad de la negación tiene que ver con la exclusión del sentido de la historia. Las ciudades conformadas a partir de procesos migratorios, como es el caso de Barranquilla, tienden a percibir la urgencia de fabricarse un pasado que fundamente su devenir: “Barranquilla, por el contrario, 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. En lugar de ello, nos inventamos una fundación mítica (Barranquilla fue fundada por unas vacas que buscaban agua) y una Edad de Oro durante las primeras décadas del siglo, en la cual la naciente urbe fue pionera de un sinnúmero de procesos y modelo de ciudad. En consonancia con esto, Barranquilla eliminó, por negación, su pasado, ignorando hasta la ruina todo lo que no era nuevo y reemplazándolo, cada vez, por lo que sucesivamente fue considerado “moderno”.

IV. LA PLANEACION URBANA

La minuciosa descripción del crecimiento urbano de Barranquilla a través de su tendencia expansiva en términos de construcción y el análisis de la historia económica y social se puede constatar en la forma como la ciudad inició sus albores, la manera como se aleja del río y deteriora los caños y, al mismo tiempo, es la urbe por excelencia hasta bien entrado el siglo XX. Ese mismo carácter “laxo para la ética” y “emprendedor e innovador” que señalaba Carlos Bell, es el que permite la debacle total, el colapso político, social y económico y la posterior recuperación que veremos a partir de la década del noventa.

La forma brutal como la población se multiplica gracias a la inmigración en olas muy definidas en su historia (más que por aumento de la natalidad), la ausencia total, durante muchos años, de instrumentos de planeación, el manejo desabrochado y clientelista de la cosa pública y el diseño de planes y estudios que casi nunca llegaron a implementarse se descubren como algunas de las principales razones para explicar la existencia de dos ciudades, una en el suroccidente, que incluye el cordón de miseria absoluta y otra, el norte, que es como la ciudad sana y abastecida³⁶. Esta situación lleva a Alvaro Parra³⁷ a afirmar que, desde la perspectiva de la planeación, Barranquilla tiene dos grandes desafíos: uno, la construcción de la democracia local, y el otro, convertirla en una ciudad competitiva en todos los campos, no solamente en el económico sino también con el recurso humano, en lo político, en lo social y en lo cultural. La ciudad debe dejar de ser una mera infraestructura física para funcionar como *polis*, es decir, que las decisiones públicas obedezcan a una racionalidad colectiva, a la búsqueda genuina del bien común, en lugar de obedecer a la racionalidad particular de quienes disfrutaban la ciudad.

El ya fallecido profesor Lauchlin Currie³⁸ afirmaba que los códigos de urbanismo sirven para “*hacer más soportables los efectos de las fuerzas económicas o para proteger el valor de las propiedades. De no haber existido, el tránsito se hubiera estrangulado a sí mismo; los edificios hubieran crecido hacia arriba cada vez más, sólo para lograr aire y luz, como los árboles en un parque tropical... Han servido a un propósito muy valioso, han hecho las ciudades habitables al atemperar los resultados de las fuerzas del mercado*”. Pero lo cierto es que sin reglamentación y normatividad una sociedad difícilmente puede afrontar los retos

³⁶ Es una división considerada maniqueista por muchos estudiosos de la ciudad, porque en este sector los servicios públicos siguen racionados y deficientes y la malla vial presenta grave deterioro.

³⁷ Economista, director de la Fundación Social, Regional Barranquilla.

³⁸ *Plan Socioeconómico para el Atlántico*. Francisco Posada de la Peña. Ediciones Gobernación del Atlántico. Segunda edición. 1996. Citado por Carlos Bell.

permanentes que le imponen en su seno la interacción social y los movimientos políticos, económicos y sociales, porque la ciudad sería incontrolable y desmedida³⁹.

Según Carlos Bell: “en este siglo ha habido dos momentos importantes de planeación normativa; lo que se llamó el Código de Urbanismo de 1957, dirigido por el doctor Cristian Ujueta, y el actual Estatuto de Uso del Suelo y Normas Urbanísticas del Distrito (Decreto 654 de 1993)”. Sin embargo, para entender el actual Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que se encontraba en etapa de análisis por parte de la comunidad al momento de hacer el ejercicio que produjo este documento, es necesario recorrer las instancias anteriores.

1. SOBRE EL PLAN REGULADOR DE 1957

Carlos Bell describe el ambiente económico y político en que nace el Plan Regulador de 1957: “en los años cincuenta hubo un gran movimiento económico de exportación, porque los precios del café eran muy buenos, tanto, que el ministro Leiva hizo unas mejoras en los puertos de Barranquilla y Cartagena. Se había disparado la economía, había un proceso de crecimiento y de modernización que apoyó un desarrollo urbanístico de la ciudad. Desde el punto de vista político, en el ámbito nacional estaba en el poder el Partido Conservador, pues Manuel Ospina Pérez había ganado las elecciones y estaba en el gobierno. En el ambiente estaba El Bogotazo⁴⁰. Se presenta la contradicción de que son los conservadores (supuestamente retardatarios) quienes dan unos pasos muy importantes hacia el proceso de modernización del país”⁴¹.

El Plan se fundamenta en la Ley 88 de 1947, artículo séptimo⁴², y fue ejecutado con un horizonte de 25 años. Una de las características en las que enfatizó el documento es la parte espacial, pero fue totalmente prospectivo y no contempló con claridad las posibilidades de desarrollo urbano de la zona sur, al no prever la gran expansión que se veía venir. En la práctica, los lineamientos que trazó el Plan Regulador se fueron diluyendo en tanto que los instrumentos que proponía no fueron implementados; sólo se implantó la Oficina del Plan Regulador que sufrió varias

³⁹ De cierta forma, la desmesura del problema barranquillero se debe a la no aplicación de los distintos instrumentos de planeación en forma efectiva y correcta.

⁴⁰ Asonada en Bogotá por el asesinato de Gaitán, que dio origen al periodo llamado la violencia entre 1948 y 1957.

⁴¹ Los planes reguladores surgieron como resultado de la Urbanística Neoconservadora entre 1848 y 1870, en la Europa de Bismarck en Alemania, los *Tories* dirigidos por Disraeli en Inglaterra y Napoleón III en Francia.

⁴² Este artículo dice que todo municipio con más de 200.000 pesos de presupuesto, debe tener un plano regulador.

transformaciones administrativas (Oficina de Planeación y luego dependencia adjunta a la Secretaría de Obras Públicas), que cercenaron su actividad planificadora.

Durante este período la ciudad se sume aún más en el caos urbanístico, no hay control de urbanizaciones ni de construcciones, no hay respeto por ninguna norma. En este sentido, el Plan Regulador estableció una clasificación interesante de las vías urbanas de la ciudad, retomada y mejorada posteriormente por la Misión Japonesa, que diseñó un plan de inversiones para la ciudad, especificó la necesidad de impulsar políticas de renovación urbana en el Distrito Central, proponiendo el caso concreto del barrio Abajo: desde ese momento hasta hoy este ha sido tema recurrente en los procesos de renovación pero no se la ha dado ningún tipo de tratamiento real⁴³.

Los principios urbanísticos que sostenían el código resultante de este primer acercamiento a la planeación normativa fueron:

- Separación de las tres zonas de actividad (habitar, trabajar y recrear) integradas por la cuarta función (circular), las que se articulaban por medio de una zonificación estricta de los ejes viarios y las zonas verdes.
- Superación de la calle corredor y, por tanto, abandono del espacio público parametrado y definido.
- Configuración de la ciudad sobre los parámetros higienistas de asoleación y visuales, mas que por el ambiente exterior configurado.
- Concentración de los edificios representativos en el centro histórico o en el nuevo centro cívico.
- Creación de grandes zonas de vivienda con algunos comercios menores y estratégicos centros comerciales.
- Presencia de grandes zonas de parqueo y control de flujos de tráfico.
- Jerarquización de vías, separación del auto y el peatón y las autopistas como símbolo de lo moderno⁴⁴.

2. EL PIDAM

Cuando se cumple el horizonte del Plan Regulador de 1957, la administración municipal dicta el Plan Integral del Area Metropolitana (Pidam). Manuel Torres describe brevemente este instrumento: “Se haya dentro de los parámetros fijados por el Decreto 1306 de 1980, que definió la obligatoriedad para los municipios con

⁴³ Información de Manuel Torres.

⁴⁴ Exposición Carlos Bell.

población superior a los 20.000 habitantes de diseñar Planes Integrales de Desarrollo. La ciudad de este momento es vista no como ciudad aislada sino ubicada dentro del contexto regional, definiendo su carácter de metrópoli regional (siendo este uno de sus aportes especiales). La población, la economía urbana, la industria (tratada genéricamente), el comercio (se le regula pero no se incentiva), la construcción, el empleo urbano, el sector público, las vías, el medio ambiente y los servicios públicos son analizados. Se retoma el tema de la Renovación Urbana del Distrito Central (Barrio Abajo, Mercado Público, Barranquillita y Villanueva)”.

El profesor Torres lo describe: “El Pidam propone un conjunto diferenciado de acciones urbanas (redesarrollo, rehabilitación, desarrollo y conservación), aborda todos los aspectos relacionados con el desarrollo urbano de la ciudad pero no presenta un análisis de fondo del desarrollo económico que fije derroteros claros para orientar a la ciudad. En cuanto a su aplicación, el equipo que adelantó el estudio no concertó con el Concejo Municipal y su aprobación fue demorada. Sin embargo, ha sido una herramienta real de trabajo para la planificación de la ciudad, porque presenta un panorama importante para el desarrollo de Barranquilla desde la óptica de un área metropolitana. El considerar a Barranquilla con un área metropolitana que incluía a Galapa⁴⁵ permitió estudiar los problemas del municipio y sus conurbaciones con los otros municipios”.

3. LA MISIÓN JAPONESA

Durante varios meses estuvo en Barranquilla un grupo de profesionales y técnicos japoneses que estudiaron la situación financiera, los servicios públicos y, especialmente, el tráfico de la ciudad (los arroyos de aguas lluvias impresionaron notablemente a la misión). Como resultado de su trabajo presentaron dos planes a consideración del municipio y su área metropolitana: un Plan Maestro de Transporte y un Estudio de Factibilidad para el Distrito de Barranquilla.

Según Manuel Torres, estos dos planes son tal vez, pese a su carácter sectorial o parcial, los que se sitúan más cerca de la realidad urbana de Barranquilla, son los más citados y, en cierta forma, ejecutados, pero de manera puntual, perdiéndose así el efecto que desde el punto de vista urbanístico deberían haber tenido. Estos dos trabajos, que son hitos en el trabajo urbano del país, en el medio barranquillero no fueron suficientemente valorados desde el punto de vista científico sino más bien referencial, porque en la práctica no se aplicaron adecuadamente, debido a diversas circunstancias. Por ejemplo, antes de la elección popular de los alcaldes, el periodo

⁴⁵ El D.N.P. acogió el concepto excluyendo a al Municipio de Galapa (quedaron Soledad y Malambo).

de gobierno de los burgomaestres era totalmente variable y por lo tanto no estaba dentro de las prioridades (del de turno) abocar trabajos de la magnitud de los que proponía la Misión Japonesa. Solo por el tesón de algunos visionarios fue posible desarrollar algunas obras que al no contar con un contexto general de trabajos complementarios no cumplieron el efecto deseado.

4. EL ESTATUTO URBANO DE 1993⁴⁶

El actual Estatuto Urbano que rige a Barranquilla y que será reemplazado una vez se apruebe el Plan de Ordenamiento Territorial en estudio, rige desde 1993. El arquitecto Carlos Bell describe el momento político en que surge:

“El actual estatuto surge enmarcado en unas condiciones políticas: en primer lugar, la Ley 3ª de 1986, que establece la elección popular de alcaldes; en segundo lugar, existía una nueva Constitución Política que le abrió espacio a nuevos actores sociales, especialmente en Barranquilla, en el que el Movimiento M-19 llegó a tener mucha importancia y abrió un espacio político que le cerró las puertas al bipartidismo; y en tercer lugar, la nueva mecánica electoral del tarjetón. Todas estas constituyeron condiciones muy especiales que abrieron una nueva historia política en la ciudad. En el marco de esa nueva historia política surge el Estatuto Urbano que es otro principio normativo, redactado y legalizado como norma sometida a un Estado de Derecho. En ese marco es donde el Movimiento Ciudadano, que lidera el actual alcalde Bernardo Hoyos, coge forma y logra acceder al poder político, como resultado de un descontento y de todo un registro de protestas que nunca se habían canalizado en un esfuerzo político. El bipartidismo está debilitado y se le conceden facultades especiales al Alcalde⁴⁷ para que organice un nuevo estatuto urbano, que resume como principio normativo el ordenamiento urbano bajo unas condiciones políticas y de autoridad muy especiales”.

5. EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT)

Es un valioso instrumento de gestión que se encuentra en etapa de análisis y discusión por parte de la comunidad y la administración, y debe ser aprobado antes de enero del 2000, en cumplimiento de las disposiciones de la Ley 388 de 1997. El conjunto de acciones políticas, administrativas y de planeación para el desarrollo físico de la ciudad, dadas sus implicaciones de implantación, debe satisfacer las

⁴⁶ Ver en el Anexo C el cuadro de Tipología del Desarrollo Urbano de Barranquilla 1897-1993. Fuente Porfirio Ospino.

⁴⁷ Primera elección de Bernardo Hoyos, actual alcalde.

necesidades básicas y de desarrollo personal de los ciudadanos, quienes podrán hacer seguimiento y control, siempre y cuando se asuman como parte beligerante democrática para usar los instrumentos de que los dotó la Constitución de 1993⁴⁸.

Con el POT, Barranquilla⁴⁹, como las demás ciudades de Colombia, tiene la oportunidad de cambiar el curso de su destino y ofrecer a las generaciones venideras una ciudad digna del siglo XXI, donde los nuevos ciudadanos puedan vivir y desarrollarse como individuos libres, conscientes y orgullosos de su pertenencia a ella.

V. CIUDAD RESULTANTE DE UNA REGION

Como se anotó en páginas anteriores, sólo en la década del ochenta se introduce el concepto de Barranquilla como distrito con área metropolitana y se le analiza como urbe principal en el contexto regional; mientras tanto, se le consideró una ciudad aislada, de vocación portuaria e industrial contradiciendo su verdadera actividad primordial, el comercio, y atrasando su función de catalizar el desarrollo regional. Sin embargo, se ha mantenido como puntal de la región Caribe⁵⁰.

Rafael Tovar Vanegas⁵¹ explica el tipo de región en la que se encuentra Barranquilla e identifica algunas situaciones y problemas por las que atraviesa el Caribe: su sistema urbano presenta la ventaja de poseer una composición relativamente equilibrada en tamaño y distribución territorial, pero en el nivel subregional, los sistemas son desiguales. Los desequilibrios más protuberantes afectan, principalmente, al sur de los departamentos de Cesar, Bolívar y Magdalena, y a La Mojana (donde se aprecian los focos más persistentes de violencia), que son un importante potencial productivo agrícola que, sin embargo, está aislado, con deficiencia de apoyo y dificultades de accesibilidad a los servicios. Algunos centros intermedios como Valledupar, Santa Marta, Sincelejo y Montería se presentan especialmente dinámicos, con tasas de crecimiento importantes frente a los centros mayores (Barranquilla y Cartagena).

En cuanto al crecimiento demográfico y físico de las ciudades de la Costa Caribe, afirma Tovar que se ha dado de manera acelerada y ha desarrollado ampliamente las capacidades de incorporación regulada del suelo al proceso de urbanización, de

⁴⁸ Ver en el Anexo F los objetivos y estrategias del POT.

⁴⁹ Ver en el Anexo D el Plano de crecimiento por épocas 1777-1997. Fuente: Porfirio Ospino

⁵⁰ Está integrada por ocho departamentos, 182 municipios y tiene una extensión aproximada de 132.288 k., equivalentes a 21% del territorio nacional.

⁵¹ Arquitecto. Especialista en gestión y planificación del desarrollo urbano y regional. Autor de la ponencia "Hacia una visión modélica de la estructura territorial de la Costa Atlántica".

generación de empleo, de construcción de vivienda y de servicios públicos. La marginación y la informalidad urbana se establecieron como fenómenos perdurables que han modificado radicalmente la imagen de la ciudad y las concepciones sobre la planeación. Una gran parte de los pobladores de los centros ribereños nunca accede a puestos estables de trabajo, les toca ingeniarse oportunidades de subsistencia en la mal llamada “economía informal”, que representa 80% del total de la población activa, mientras que el resto se dedica actividades como la pesca, la agricultura y la ganadería.

En lo económico ha aumentado la concentración del ingreso, derivado de la inequitativa distribución de las cargas y beneficios que genera la proyección y ejecución de obras públicas sin control del mercado del suelo y sin atender las reales necesidades de las ciudades. Los procesos de urbanización ilegales en condiciones de pobreza y altos niveles de segregación física, económica y social han aumentado, y ese deterioro del ordenamiento territorial de las ciudades ha reducido la calidad de vida del habitante perdiendo competitividad y productividad. Se han reducido los estándares de suelo destinados a los sistemas urbanos generales: vías, equipamientos, espacio libre y hay una distribución injusta de los beneficios del desarrollo urbano⁵² y, en general, la región Caribe muestra deterioro del medio ambiente urbano y del patrimonio histórico y cultural.

La construcción masiva de proyectos de vivienda de interés social sólo es realidad en centros de mayor jerarquía, caso de Barranquilla. En el resto de las poblaciones, la vivienda popular es insuficiente, inadecuada e injusta. Gran parte de su población urbana habita en espacios pequeños (muchas veces arrendados), congestionados, sucios, inseguros, antitéstéticos y sin servicios ni infraestructura.

En cuanto a la visión del desarrollo humano y la convivencia en toda la región, el expositor recuerda unos datos alarmantes, proporcionados en septiembre de 1997 por el programa Escaribe, del Departamento Nacional de Planeación⁵³, según los cuales la miseria afecta a más de 1.700.000 personas: *“De un total regional representado en el 28% de la población actual, sumado al promedio regional de pobreza que es del 52%, obtenemos que el 80 por ciento de la población está afectada por esos índices. En los departamentos de la costa Caribe los niveles de pobreza son superiores a los del promedio nacional y en cuanto a desarrollo humano se refiere, según la definición de Naciones Unidas de 1990 (está definido por tres aspectos básicos: una vida larga y saludable, buenos conocimientos y un nivel de vida decoroso y están medidos por la esperanza de vida al nacer, el nivel de escolaridad y el ingreso per capita), la*

⁵² Debido a la carencia de gestión de suelo y a la ausencia de voluntad de los gobiernos locales para intervenir en la recuperación de las plusvalías sociales urbanas.

⁵³ Estrategias para la Gente Caribe, 1997.

costa Caribe⁵⁴ está por debajo del promedio nacional en cada una de esas variables, siendo más crítico en el área rural que en la urbana”.

Dentro de ese panorama regional el arquitecto Christian Ujueta sostiene la tesis de que el desarrollo portuario, además de ser el motor de su desarrollo, al no concebirse un proceso integral de articulaciones regionales, pudo haber sido la génesis de la decadencia misma de la región, porque la región se embarcó en la industrialización barranquillera, donde varias compañías compraban y exportaban algodón, cueros, maderas y otros productos regionales.

El arquitecto Ujueta describe la situación: “Se dejó de sembrar caña en Bolívar y Atlántico, tabaco en Córdoba, algodón en el Atlántico y disminuyó el banano en el Magdalena. Tampoco los dirigentes barranquilleros vislumbraron a tiempo la negativa influencia que sufría la ciudad con el auge del puerto de Buenaventura, el ferrocarril del Pacífico inaugurado en 1915 que empalmaba con el de Caldas, la carretera al mar (1926-1945), que recogían todo el café, para llevarlo a Estados Unidos y Europa por el Canal de Panamá (1914). Barranquilla se había convertido en El Dorado y causa indirecta del abandono y estancamiento de la región”.

Según Ujueta, “en el Primer Foro de la Costa Caribe realizado en 1981, conscientes de la baja de la producción de la región se enumeraron los sectores que contribuirían a la reactivación: la producción de sal, el gas natural, la energía eléctrica, el desarrollo agropecuario y el carbón; hasta se planteó la autonomía regional y los temas de la infraestructura física y social para el desarrollo sostenible. ¿Y qué ha pasado desde entonces? La población rural pasó de 69% a 31% y la población urbana creció del 31% a 69%”.

De cualquier manera, Barranquilla se presenta como la ciudad mejor dotada en infraestructura de servicios y equipamiento urbano de la región, es por eso que sigue atrayendo una desmesurada inmigración y su administración no puede planificar hacia el futuro porque está permanentemente rebasada por los problemas sociales resultantes del aumento de población incontrolado por olas de cientos de miles en el término de poco tiempo. Ahora bien, si Barranquilla, que ha sido la ciudad puntal de la región, adolece de toda clase de problemas debido a la ausencia y/o deficiencia en la aplicación de los instrumentos de planeación, en el ámbito regional ésta se ha hecho mucho menos. Tal vez la realización de los Foros del Caribe ha creado conciencia en la clase dirigente del sector político y del empresarial privado de la necesidad de desarrollar proyectos regionales independientes al desarrollo particular

⁵⁴ La estructura productiva de la región presenta un significativo desbalance: industria (17%), agricultura y ganadería (28%), sector institucional (7%). (Rafael Tovar V).

de cada departamento, para que el Caribe colombiano abandone la línea de miseria como ámbito regular de su población.

Por su parte, Alvaro Parra, analiza la situación regional: generalmente la planeación se ha hecho en lo físico, para las obras de infraestructura, pero no concibe la construcción de espacios para la conversación, para la vitalidad, para la felicidad, para que los ciudadanos sean partícipes en la construcción de la ciudad que sueñan, con una visión que conciba la infraestructura en relación directa con el ciudadano que habita la ciudad.

Mirando el futuro, Rafael Tovar Vanegas anota las potencialidades de la región que casi todas tienen a Barranquilla como eje principal y que Barranquilla puede liderar:

- **ZONA DEL RÍO MAGDALENA:** El río fue el eje del comercio y puede retomar su importancia como eje de transporte de mercancía a granel y participar en corredores de transporte multimodal para el manejo de carga integral, para que pueda volver a ser un eje integrador de la Costa con el resto del país.
- **CONEXIÓN SUBMARINA DE FIBRA ÓPTICA (N.A.P.):** Tal vez el proyecto con más posibilidades para Barranquilla y la Costa, que sirve al resto del país y Sudamérica. Su potencial está en la multiplicidad de servicios a las comunicaciones, que pueden brindar los operadores localizados en Barranquilla.
- **RED VIAL:** Sin perder la visión de servicio nacional de la red vial debe cambiarse la visión para verla no sólo como “la ruta de los contenedores” (visión andina) sino con una visión regional endógena. Se hace necesario trabajar sobre la interconexión regional.
- **CORREDOR TURÍSTICO:** Nuevamente es necesario un cambio de óptica, que observe el corredor turístico del Caribe en forma integral, que potencie en Urabá, la Sierra Nevada de Santa Marta y en la Guajira el turismo ecológico, y se combine con la aplicación de un plan integral de recuperación y mejoramiento de las playas del continente y San Andrés para hacerlas aptas para el turismo internacional y nacional.
- **BOSQUES Y SELVAS, ZONA DE RESERVA:** Todavía la Costa Caribe conserva importantes áreas boscosas y selváticas (Serranía de los Motilones, Ciénaga Grande, La Mojana, la Depresión Momposina y otras áreas), que deben

ser estudiadas para crear nuevos parques naturales y declarar zonas en conservación.

- **USO DEL SUELO:** Es necesario aumentar las reservas indígenas (devolución de tierras) y determinar las áreas en proceso de recuperación del ecosistema. Se requiere la definición de un tope máximo para las tierras dedicadas a la ganadería, ya que su ésta desplaza los cultivos de la región.

El economista Adolfo Meisel Roca⁵⁵ trabaja en una propuesta para un modelo de desarrollo de la Costa Caribe y una nueva visión de cómo debe ser el crecimiento regional, al que relaciona directamente con Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, las grandes ciudades portuarias e impulsadoras de la región, por lo que enfatiza en el desarrollo urbano, con base en la historia económica de esta región donde siempre ha primado un polo de desarrollo urbano, que ha jalonado el desarrollo de la Costa, pero que, también, ha tenido una debilidad permanente en su capacidad de exportar.

“Si vamos al cierre del periodo colonial, encontramos que a finales del siglo XVIII, en Mompox y Cartagena había un porcentaje de población muy alto (aproximadamente el 15% de la población regional), cuya preponderancia era enorme sin que hubiera un sector exportador (las exportaciones eran marginales, específicamente de oro, que provenían fundamentalmente de Antioquia, Chocó, Cauca y un poco del sur de Bolívar). Las zonas rurales producían para proveer el consumo regional de Cartagena y sus mercados estaban concentrados en el Canal del Dique y en las haciendas-trapiches que producían miel y panela. En general, era una zona rural sin un aparato productivo desarrollado, con una ciudad muy limitada que era Cartagena, que era la segunda en población de la Nueva Granada, pero que por su ritmo de crecimiento, su movilidad económica, entre otros aspectos, probablemente era la principal ciudad, por su apertura al comercio exterior y los tributos que circulaban. Cartagena era realmente el motor de la economía regional. Luego, en el siglo XIX, viene la crisis de la Independencia y todo el país entra en decadencia (30 años). La Costa se ruraliza, Cartagena no se recupera durante todo el siglo y su población baja a 8.000 (censo de 1870), para llegar a 1905 con menos de 9.000 habitantes”.

Según Mesiel Roca, “el despegue de Barranquilla comienza a mediados del siglo XIX, pero realmente el gran empuje de la ciudad se produce con la inauguración del Ferrocarril de Sabanilla (1871), se concentra en ella un porcentaje creciente de la economía de la costa y se convierte en la propulsora de la economía regional. En un

⁵⁵ Historiador y economista, gerente del Banco de la República, Sucursal Cartagena.

trabajo reciente que hice con Jaime Bonet⁵⁶, logramos un cálculo de ingreso *per capita* en los departamentos (solo hay cifras disponibles a partir de 1950) por un método indirecto, a través de los depósitos bancarios desde 1925”.

Meisel Roca afirma que lo sucedido en el Atlántico es bastante dramático para la economía de la costa, porque al tener Barranquilla un porcentaje tan alto de la economía nacional echó hacia abajo la economía del resto de la región, que tampoco era muy fuerte: “Si uno coge el ingreso *per capita* de la Costa como un todo, en 1925 estaba por encima del promedio nacional, pero tenía unos departamentos ganaderos muy pobres, con un ingreso *per capita* por debajo del promedio nacional, y presentaba una dualidad: una economía urbana sólida y una rural, endeble. Y ahí se ve la diferencia de lo que es la Costa con el resto del país, porque si uno viaja a los santanderes, a Antioquia o Boyacá, encuentra en las zonas rurales una estructura social diferenciada, más gradual, con una mejor distribución del ingreso, porque la historia económica de esos departamentos es la historia de muchas poblaciones, cada una con su vitalidad económica, sus estructuras políticas, su vida cultural y circuitos económicos; en cambio, cuando estamos en la Costa la estructura social es más abrupta”.

Según Meisel, “ese comportamiento de la región se encuentra desde la Colonia, la Costa de La Rochela y Cartagena que era todo un circuito Caribe integrado. Para esa época, Cartagena tenía más 500 españoles con sus familias que tenían un ingreso permanente proveniente de los subsidios de Ecuador, recibía todos los impuestos del comercio exterior de la Nueva Granada, además del situado. Luego, tenemos el caso de Barranquilla señalado por Salvador Camacho en sus crónicas, donde la describe con gran ritmo económico y abierta al mundo. Eso nos indica que la Costa ha crecido, en cierta forma, cuando el motor de su movimiento urbano ha estado funcionando y ha tenido los peores períodos, justo cuando ese motor urbano se frena⁵⁷”.

Ahora bien, la Costa es una región inmensamente rica con buenos recursos naturales, pero en términos relativos no es de las regiones mejor dotadas. Desde el punto de vista de la calidad de sus tierras, si se la compara con un país de zona templada, no son las mejores tierras del mundo ni de Colombia. Trabajos recientes sobre crecimiento económico están demostrando en forma bastante clara que hay

⁵⁶ Lo que hicieron fue comparar los ingresos departamentales con los depósitos bancarios y encontraron, por ejemplo, que en 1925 el ingreso per capita más alto estaba en Barranquilla y de allí entra en declive (en términos relativos). Para el periodo 1950–1995 la economía nacional creció en el orden de 2% anual y la de la Costa 1%, pero si se saca la planta en realidad creció el 1.5%, o sea que la planta explica la mitad de la diferencia entre la Costa y el resto del país.

⁵⁷ De 1810 a 1850 se frenó Cartagena y entró en crisis total. Entre 1870 y 1930 ocurre el gran desarrollo, gracias a las exportaciones de café por los puertos de la Costa.

una relación entre la dotación natural de factores, la calidad de la tierra, la cercanía a las costas y el crecimiento económico. Hay otras variables que son la calidad de las políticas económicas, la cercanía al mar y la actividad de la tierra. Esto lleva a Meisel Roca a afirmar: “A lo largo de la historia, aquí nunca se ha tenido un sector exportador muy sólido: hubo un mejor periodo entre 1850 y 1930, pero durante el periodo colonial no era la región exportadora del país, era el departamento de Cauca, y luego Antioquia y Chocó⁵⁸”.

Meisel cree que lo que sí es viable para el desarrollo de la región es que las zonas rurales se conviertan en zonas con crecimiento exportador y que el desarrollo de los puertos y de las áreas urbanas exportadoras de manufactura jalone el desarrollo rural. Considera que Barranquilla no va a crecer porque el resto de la Costa tenga una economía interna, sino que el resto de la Costa crecerá el día en que Barranquilla tenga una economía vital.

VI. CIUDAD DE CONTAMINACIONES

Barranquilla ha tenido un crecimiento movido por la inercia y ha sido jalonada por consideraciones económicas sin tener en cuenta otros elementos, como el patrimonio natural y el patrimonio arquitectónico, principalmente. Parece que en la conciencia del barranquillero se evapora la noción de en qué sitio está, su temperatura, el suelo, el clima, las estaciones, la historia...

Según el biólogo Efraín Leal, Barranquilla es una ciudad entrópica (donde la gente grita y le gusta el sonido alto), con un medio ambiente agresivo, que en el centro es peor. No tiene corredores naturales, que como cinturones verdes amortigüen la cantidad de partículas de hollín, de óxido de nitrógeno, de óxido, de azufre y otros, que caen con las lluvias. La lluvia ácida, que causa estragos en la piel y las vías respiratorias de los habitantes, contiene ácido sulfúrico y ácido nítrico diluidos, como consecuencia de la ubicación del sector industrial (Vía 40 desde La Aduana hasta el Corregimiento de Las Flores). No existe una infraestructura de evacuación de desechos ni se trata el agua que va a los caños y al río Magdalena. Leal, anota: “Esos caños que en 1947 eran cristalinos, ahora son cloacas y, difícilmente, lograremos darles vida de nuevo”.

La ciudad está dividida en dos cuencas, la norte, que va al río Magdalena, y la de la Ciénaga de Mallorquín, cuyo sistema de lluvias es muy especial: una estación de

⁵⁸ El 95% de las exportaciones era oro.

lluvias, con aguaceros torrenciales, y otra de sequía, con mucha sed en tiempo de brisa. En Barranquilla se desconocen las cabeceras de agua de la ciudad, donde nacen los arroyos, y no se cuidan.

La ciudad tiene un clima isomegatérmico (sobre 24°C), que hace que la evaporación y el déficit de agua sean muy altos, por lo que cuidar jardines y zonas verdes es complicado y difícil. Se necesita conocer la fauna y la flora propias para lograr una fito-arquitectura óptima, con plantas nativas propias (muchas de ellas medicinales) que no necesitan ser regadas constantemente, para tener sitios bonitos que cumplan su función ecológica y estética.

El biólogo Leal sostiene que, como consecuencia del crecimiento por inercia, la industria se asentó en el norte, sin tener en cuenta que los vientos del noreste y el norte peinan la ciudad y esparcen sobre ella los fluidos, los gases y los residuos tóxicos. La contaminación aérea es enorme: 115 microgramos de partículas de polvo por metro cúbico en la zona comercial (lo permitido son 100 mcg.). La contaminación sonora no es menos grave: en el centro alcanza 90 decibelios (lo permitido son 65); en la zona comercial, 75 decibelios; en los bares, estaderos y discotecas levantan hasta 150 decibelios y los picós, 300. Esto causa graves lesiones al oído, desórdenes cardiovasculares y embotamiento. Hay que añadir la contaminación visual, especialmente del distrito central, a pesar de las campañas que se han realizado para desmontar avisos y colocarlos en la posición y tamaño correctos.

Potabilizar el agua en Barranquilla es siete veces más costoso que en el resto de país, porque además de la carga orgánica que arrastra el río de toda Colombia, la ciudad le arroja cargas de materia orgánica altísimas y ésta acaba con el oxígeno disuelto: “El río parece una alcantarilla, ni gusanos hay en su fondo, el fitoplancton está seco”.

Según Leal, la evolución del sector comercial y el jalonamiento brutal de la economía arrasan con el mantenimiento ecológico: “Tenemos dos tendencias en el comercio: la popular, que se mantiene en el centro, y la del comercio exclusivo, que va subiendo, por esa concepción de que el norte siempre es mejor. Primero fue la calle 72, después la calle 76, saltamos a la 79 y a la 84 y ahora mismo vamos por la calle 93, extendiéndose sobre las zonas residenciales”. Sugiere no entusiasmarse con las cifras de área libre disponible para recreación y disfrute del ciudadano del cuadro de usos del suelo, porque cuando se habla de áreas libres sólo significa que no hay edificaciones y, además, engloba espacios públicos, andenes, parqueaderos, escenarios deportivos, parques (algunos están en el cauce de arroyos), zonas verdes y el área destinada a parques zonales y de barrio.

Cuadro 2**DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO EN BARRANQUILLA**

AREA	HECTAREAS (Has.)	% DEL AREA TOTAL
TOTAL	19.500	
URBANIZADA	8.566	
LIBRE	1.722	
OTROS USOS	6.844	
• Residencial	4.100	59.9
• Comercial	850	12.4
• Industrial	1.380	20.1
• Institucional	514	7.6
OCUPAR (perímetro año 2000)	2.986	15.3
RURAL Y RESERVA	7.948	40.8

FUENTE: Efraín Leal.

Dice Leal que el uso del suelo es tan aberrante que, mientras los indicadores internacionales establecen que una ciudad con calidad de vida proporciona a cada habitante 15.5 metros cuadrados de espacio de recreación, Barranquilla sólo ofrece 0.93m²/h.⁵⁹ Además, en la zona rural están construyendo rellenos sanitarios sin clasificar basuras⁶⁰ y en los barrios del sur los habitantes las están depositando en la cuenca de los arroyos; arroyos que ya no tienen reducto vegetal en su entorno porque está invadido. Es tal la presión de la ciudad sobre su zona rural que ya está produciendo un éxodo entre los campesinos de Las Nubes, los Saltos de Sevilla, Las Margaritas y Juan Mina (aledaños a Barranquilla).

Leal sostiene que en el futuro, una propuesta ambiental para la ciudad debería abarcar el compromiso de sentirla y necesariamente ha de contemplar el panorama ciudadano de una manera holística y sistémica, bajo unas premisas diferentes a las conocidas ahora, guiadas siempre por esquemas de rentabilidad y máximo aprovechamiento económico del suelo. Estas premisas serían:

- Reconocimiento de la noción del lugar. El Aluna (Espíritu del Lugar).
- Reconocimiento y localización de los ciclos de la energía, el suelo, el aire, el agua, los elementos que nos rodean.
- Reconocimiento de los espacios de hábitat (fisiografía, edafología, arqueología).
- Definición de una estructura y una volumetría urbana, que permita economía de energía. Hacer la ciudad menos entrópica.

⁵⁹ Bogotá está en los 5m²/h y Medellín en 2.72m²/h.

⁶⁰ La A.A.A. está desarrollando un programa de reciclaje doméstico en los edificios de las zonas de alta densidad, al norte de la ciudad..

- Reconocimiento y determinación de la vida silvestre, aérea y acuática, y de la fauna que coexiste en el lugar.
- Respeto a la vida existente en el sitio, permitiendo corredores naturales y la coexistencia de espacios de reproducción de la vida silvestre.
- Creación de una infraestructura de evacuación de desechos y aguas, para reciclarlos y que no contaminen las fuentes.
- Adecuación del trazado de vías y la volumetría barrial con respecto a la topografía del sitio y a las líneas permanentes del paisaje.

VII. LA CIUDAD Y SU GOBIERNO

Para analizar la situación de gobernabilidad existente en Barranquilla, el expositor Blas Zubiría Mutis⁶¹ definió tres variables: la gobernabilidad, la democratización y la gobernanza (término recién introducido). Definió la gobernabilidad como aquellas condiciones de equilibrio entre las demandas sociales y políticas de los gobernados y la capacidad que tienen los gobernantes para atenderlas (orden, bienestar y oportunidad de desarrollo integral de los ciudadanos); la democratización del sistema como la resultante de la posibilidad de los ciudadanos de participar en los procesos políticos de cambio social y de control de la economía; e introdujo el término de gobernanza, del que nos dice se refiere al buen gobierno, porque pretende *“promover el buen desempeño de los gobiernos en términos de libertad, equidad, pluralismo, derechos humanos y sobre todo eficiencia”*⁶².

En cuanto al contexto nacional en que se produce el caso Barranquilla, el expositor considera como referencias importantes las siguientes:

- a) El dominio del bipartidismo y el Frente Nacional, opción que excluye sistemáticamente otra opción política, y la sociedad neopatrimonial y clientelista que ha hecho de las relaciones entre el Estado y el ciudadano una forma antidemocrática y desigual agravada por la corrupción.
- b) La Constitución de 1991 y sus desarrollos legislativos que posibilitan la participación del ciudadano en los procesos de planeación y le permiten controlar a los gobernantes.
- c) La descentralización y la reforma municipal.

Estas novedades en el marco de ese contexto nacional son importantes porque representan una oportunidad para la ciudad que, mediante el Acto Legislativo N° 1

⁶¹ Politólogo, profesor de la Universidad del Atlántico.

⁶² Saenz Zapata, Orlando y Rodríguez Pico, Clara Rocío. *Gobernabilidad y Gestión Social en México y Colombia. Estudio de Caso sobre Barranquilla*, Colombia. Pág. 5. Citado por Zubiría.

de 1993, fue convertida en Distrito Especial, Industrial y Portuario, lo que le permitió acceder a las transferencias de la nación a los 32 departamentos y los 4 distritos (situado fiscal para atender educación y salud). Lo que permite a Zubiría concluir: “Si tenemos en cuenta que la ciudad es en estos momentos una ciudad estratificada y escindida -fruto de varios fenómenos, tales como la crisis económica de larga duración, estudiada por Adolfo Meisel Roca, y un crecimiento urbano no planificado- entenderemos que esa inyección de recursos se convierte en una buena oportunidad para alcanzar una mayor equidad social”.

Zubiría precisa los procesos políticos recientes en la ciudad, donde se concretan las posibilidades de gobernabilidad hacia el futuro: la crisis del clientelismo bipartidista que comienza a expresarse como consecuencia de la crisis social y económica que vive la ciudad. El caso de las Empresas Públicas Municipales destruidas por la corrupción administrativa generó en la ciudadanía un rechazo abierto hacia esos sectores de la política tradicional. Este rechazo estuvo representado, además de las movilizaciones⁶³ de los años setenta y ochenta, en que la legitimidad de los grupos clientelistas nunca estuvo garantizada, como lo demuestran las altas tasas de abstencionismo electoral. Frente a esta crisis la conclusión política más importante es la pérdida de legitimidad de dichos partidos, lo que posibilitó el surgimiento de nuevas fuerzas políticas locales. En este punto, la investigación de Saenz y Rodríguez trae una conclusión importante de tener en cuenta para la gobernabilidad en la ciudad: *“En pocas ciudades como en Barranquilla se ha vivido de manera tan intensa el proceso de apertura política que se desarrolla en Colombia desde hace más de un lustro (...) Este proceso ha estado protagonizado por nuevos actores sociales que entraron a jugar en la escena política local, para disputarle espacios de poder a los dirigentes tradicionales y a los grupos clientelistas que venían manejando la ciudad y la habían conducido hasta una situación de deterioro generalizado”*⁶⁴.

El actor más importante para comienzos de la década de los noventa fue la Alianza Democrática M-19, formada por varias agrupaciones guerrilleras desmovilizadas y con una amplia aceptación en el seno de la sociedad civil, como lo demuestran las estadísticas arrojadas por la elección presidencial en mayo de 1990 (Navarro Wolf, candidato de la Alianza, 57.018 votos; Gaviria Trujillo, del Partido Liberal, 47.862 votos) y las elecciones para la Asamblea Nacional Constituyente en diciembre del

⁶³ El expositor Carlos Bell hace una clasificación de esos movimientos: durante el periodo 1960-1990 se presentaron unas 120 protestas importantes en la ciudad, de las cuales, 33% fue organizado y acompañado de mitin público; y un 12.3% fue consecuencia de acciones indirectas e invasiones. La base territorial donde se produjeron se repartió así: en los barrios subnormales, 28%; en los barrios populares, 44%; y en los barrios interclasistas, cuando las protestas eran de toda la ciudadanía, 26%. El 67% fue sin organización (15% sindicalistas), pero de igual forma modificaron el proceso de crecimiento urbano y, por tanto, influyeron en la gobernabilidad.

⁶⁴ *Ibíd.*, N. al P. N°56.

mismo año (AD-M19, 67.966 votos; segunda lista liberal, 20.310 votos)⁶⁵. A la par que se da este fenómeno en los sectores medios y populares de Barranquilla, también aparecen otros actores políticos, representantes de los sectores modernizantes de la clase dirigente local que, preocupados por la crisis económica de la ciudad, analizan los desfases de Barranquilla para afrontar los retos y exigencias planteados por el programa de apertura económica implementado en el gobierno Gaviria, especialmente en lo referido a la infraestructura de servicios y obras públicas.

El enfrentamiento entre estos nuevos sectores y los grupos clientelistas tradicionales los acerca a la Alianza Democrática M-19 y se logra que los candidatos Gustavo Bell Lemus y Bernardo Hoyos Montoya accedan a la gobernación y la alcaldía, respectivamente. A partir de ese momento, se abre un espacio para que se consolide la fuerza política más importante de esta década en la ciudad, que hoy tiene la responsabilidad de manejar la suerte de la ciudad: El Movimiento Ciudadano liderado por Bernardo Hoyos Montoya.

Bernardo Hoyos consolidó un movimiento propio, en la medida en que le dio a su primera candidatura un carácter cívico-popular y declaró desde un comienzo la ausencia total de compromisos con los partidos tradicionales y la independencia de toda organización de izquierda democrática, a pesar de haber sido escogido dentro de una consulta interna de la AD-M19.

La candidatura de Hoyos Montoya generó la confianza y el entusiasmo de amplios sectores sociales, que veían la posibilidad de redención a través de los compromisos adquiridos: moralización de las entidades públicas, rescate de los servicios domiciliarios, administración de puertas abiertas y en permanente contacto con la comunidad. Sin embargo, en esa primera etapa se comenzó a demostrar que la posibilidad de una nueva gobernabilidad más democrática no era nada fácil. Un hecho significativo lo demuestra: la renovación política que representó la elección popular de alcaldes no se vio reflejada en las elecciones al Concejo, donde los grupos tradicionales lograron una capacidad de maniobra política, que es una de las constantes de la gobernabilidad en Barranquilla. La coalición política que había llevado a Bernardo Hoyos a la alcaldía se rompió, por lo que terminaron en alianza con grupos representantes del clientelismo tradicional; y estas alianzas se siguen presentando, según los intereses coyunturales de la política.

No cabe duda de que el Movimiento Ciudadano se consolidó como un actor político, a pesar del liderazgo carismático ejercido por Bernardo Hoyos Montoya y

⁶⁵ Datos de B. Zubiría.

las debilidades organizativas propias de nuestras colectividades políticas, lo que permitió al alcalde ser reelegido y que miembros de su colectividad estén presentes en las corporaciones públicas. Siempre, según Zubiría, el proceso ha estado atravesado por una serie de dinámicas que han influido en la gobernabilidad de la ciudad: en primer lugar, el rompimiento inicial con sectores como AD-M19 y Voluntad Popular, así como la posterior división que se dio en el seno del propio movimiento, durante la alcaldía de Edgar George González, que ha beneficiado el reacomodo de las fuerzas tradicionales clientelistas. Y en segundo lugar, la posibilidad de que sectores sociales amplios del suroccidente de la ciudad se expresen sobre la base de un trabajo permanente y directo con ellos, ha generado ciertos procesos donde han estado involucrados los mismos actores sociales, organizaciones no gubernamentales, la administración distrital y sectores políticos.

El reacomodo de las fuerzas clientelistas, que han estado presentes en la administración de la ciudad a lo largo de la década, ha generado hechos que van en contravía del discurso y los postulados públicos que maneja. Zubiría presenta como ejemplo el estudio sobre las finanzas públicas adelantado por Armando Montenegro, y señala algunos aspectos perversos: los gastos de funcionamiento del distrito se triplicaron durante el período 1990-1995. Desde 1993, se crearon más de 1.700 cargos y una gran parte de ese empleo lo originó el Concejo, la Contraloría y la Personería, cuya nómina llegó a ser superior a 1.336 personas.

Anota Montenegro en su informe: *“Las nóminas de la contraloría y la personería de Barranquilla, con más de 400 y 500 empleados, respectivamente, son de las más abultadas del país y constituyen uno de los ejemplos más claros del estéril crecimiento de la burocracia (... La planta que depende del Concejo se ha triplicado desde 1990 y el personal del Concejo propiamente dicho se multiplicó por 3.8 veces. El de la personería por más de tres y el de la contraloría por dos. Si la ciudad hubiera mantenido el nivel real de los gastos que tenía en 1992, estaría ahorrando más de \$70.000 millones en este año, con los cuales se podría desarrollar el plan de inversiones del plan de desarrollo de la ciudad, que en los periodos de gobierno de las últimas tres administraciones ha quedado inconcluso por falta de recursos”⁶⁶.*

Adicionalmente a ello, como lo señala un documento de la Fundación Social: *“prácticamente la inversión social se ha mantenido estancada en el período 1992-1996, con un promedio del 18%, por debajo del promedio nacional (22%)”⁶⁷.*

⁶⁶ Montenegro, Armando y otros. *Situación Financiera y Principales Programas de Inversión. Diagnóstico y recomendaciones*. Barranquilla, mayo de 1996.

⁶⁷ Barranquilla: *en busca de una segunda oportunidad sobre la tierra*. Equipo de la Fundación Social, Regional Barranquilla. Pág. 92.

En su análisis, Zubiría insiste en que la propuesta de construir ciudad desde el suroccidente⁶⁸ que aparece en el Programa de Gobierno del Alcalde Hoyos y en el Plan de Desarrollo, es clave en el aspecto central de la gobernabilidad democrática: “En la investigación que he citado se concluye que, a pesar de que las propuestas políticas de gobernabilidad prometían hacer frente a las prácticas de corrupción e inadecuados manejos de los recursos públicos, en la práctica no se han logrado avances sustantivos en la democratización del poder local. El estudio de Saenz y Rodríguez expone varias razones: algunas apuntan hacia el liderazgo carismático ejercido por Bernardo Hoyos; sin embargo, considero la más importante la que señala que *“resulta evidente que, no obstante el peso del ejecutivo en el gobierno local, su accionar resulta insuficiente para cambiar prácticas y estilos políticos fuertemente arraigados. De hecho, como se señaló en repetidas ocasiones, la falta de gobernabilidad obligó a los dos dirigentes del Movimiento Ciudadano (Hoyos y George), muy temprano en su respectivo gobierno, a transar con el Concejo Distrital y con los políticos locales. Es más, esta cultura política permisiva de prácticas tradicionales de ejercicio político, es de alguna manera aceptada por un amplio grupo de ciudadanos ligados a las redes clientelistas, interesados en mantener las antiguas reglas de juego”*.

El argumento central de esta conclusión es que la elección de gobernantes locales provenientes de fuerzas renovadoras no es en sí misma una garantía de avance en el proceso de democratización, sino que los elementos del contexto, expresados a través del peso de sus corporaciones de elección popular y de los esquemas tradicionales de hacer política, limitan el alcance que el gobierno pueda tener. En relación con este aspecto es de señalar la facilidad con que los partidos tradicionales logran adaptarse al nuevo juego político y salir en el mediano plazo fortalecidos, incluso, en detrimento de fuerzas renovadoras como la de AD-M19, sobre las cuales se edificó el proceso de cambio⁶⁹.

Zubiría insiste en que para lograr que el suroccidente se convierta en ciudad no sólo es necesario mantener una política que privilegie la inversión social por encima del funcionamiento, sino que es imprescindible romper la espina dorsal de los esquemas tradicionales de hacer política, es decir, los amarres clientelistas. También señala que para lograr la gobernabilidad es clave que los mecanismos de participación se implementen en forma efectiva y con una visión y una práctica democráticas, asumiendo de manera consciente todos los riesgos que ello implica.

⁶⁸ En agosto de 1999 fueron aprobados los créditos para desarrollar el plan de inversión en acueducto y alcantarillado que dará servicio a 53 barrios, con un costo de 70.000 millones de pesos. *El Heraldo*, pág. 5ª, 26 de julio 1999.

⁶⁹ Sáenz, Orlando y Rodríguez, Clara. Op. Cit. Pág. 91.

Zubiría concluye: “No cabe duda de que al respecto, la administración de Bernardo Hoyos⁷⁰ tiene un esquema de participación que fortalece su vinculación directa con las masas y es funcional para el tipo de liderazgo que él ejerce, pero es evidente la distancia existente entre la normativa vigente que regula esa participación y la forma que adopta en la práctica. Para lograrlo, la gobernabilidad exige que se supere el nivel primario donde la participación se asume como información únicamente y llegue a niveles políticamente relevantes, niveles de decisión, de gestión, de planificación o control, que se promueva el fortalecimiento de las organizaciones y su autonomía, que rompa la relación de tipo paternalista y mesiánica y posibilite que los procesos de organización sean sostenibles”.

VIII. LA CIUDAD QUE SE SIENTE

Como se ha visto, Barranquilla es una ciudad de origen oscuro, desarrollada a golpes de inmigración e invasión, de actividad comercial poderosa, con pretensiones de urbe industrial y portuaria, cuyo desarrollo urbano es sorprendente, que hoy es prestadora de servicios: educación superior, salud, comercio en general, comunicaciones, alimentos. Políticamente vive un proceso de democratización y apertura, pero sigue atrapada en las consejas de los viejos usos del clientelismo tradicional, puesto que no se renuevan las corporaciones públicas con la misma rapidez que los alcaldes.

La investigadora Pamela Flores presenta una descripción del imaginario colectivo de Barranquilla sustentada en una investigación⁷¹ que realizó para la Universidad del Norte, que arroja datos interesantes sobre cómo percibe y siente su ciudad el barranquillero y cómo actúa con respecto a ella. Es un retrato de una de las idiosincrasias más particulares del país: “En el caso de Barranquilla, una simple y rápida observación nos ilustra acerca del abandono de la mayoría de las plazas y los parques, la falta de zonas verdes, la ausencia de espacios de encuentro, la disminución paulatina de la esquina como lugar de conjunción del sentir, del estar y del transitar la ciudad, la desaparición de la puerta de la calle, como espacio para convivencia, en fin, la pérdida incesante de la ciudad, a medida que ésta crece bajo el signo de una indecible indolencia. Y, sin embargo, la ciudad se usa terca y continuamente. Pero se usa mal. Observaciones de campo realizadas en 15 parques, 12 plazas y 8 centros comerciales, muestran que Barranquilla es una ciudad que se

⁷⁰ Según la encuesta de Gallup y RCN, Hoyos Montoya resultó el alcalde de mayor acogida en su ciudad, con un 80% de apoyo a su gestión contra 16% que no lo aprobó. *El Herald*, pág.4^a, julio 27 de 1999.

⁷¹ *La Reconstrucción del Imaginario Urbano de Barranquilla: de la Ciudad a la Ciudad Soñada*. Barranquilla. 1999

usa precariamente: las calles hacen de canchas, mientras los vehículos transitan por ellas con dificultad. Los niños imaginan parques mientras juegan en espacios deteriorados; las plazas simulan ser lugares para el estar, mientras sus usuarios intentan, no del todo eficazmente, ignorar el ruido, el miedo o el simple malestar que producen”.

La recreación y el encuentro que se han esfumado de las plazas y parques, según Flores, sólo es posible en los centros comerciales. Las razones que da la gente para preferirlos son las mismas que en otras ciudades de América Latina: son cómodos, seguros, funcionan. El centro comercial conjuga la plaza (de hecho, la arquitectura de muchos de ellos la refleja), el parque (muchos poseen zonas de juego infantiles que sí funcionan) y la esquina. Allí, el encuentro o el transitar son posibles. Y como dichos espacios se multiplican en todos los estratos de la ciudad, los usuarios –sobre todo si son jóvenes- tienden a reconocerse cada vez más y, así, de alguna manera, el centro comercial también recupera la noción de barrio. Denominar a los centros comerciales, centros artificiales o a sus zonas para transitar simulacros de calles, es nombrarlos desde la nostalgia. Y es ignorar que imagería corresponde a las relaciones de poder del presente, así como la iglesia, el ayuntamiento y las casas principales que rodeaban la plaza tradicional, concretaban las relaciones de poder de la premodernidad.

La percepción que tiene el barranquillero de su ciudad es lóbrega, por decir lo menos: de 400 habitantes encuestados, menos del 5% asocia la ciudad con olores agradables. Pamela Flores nos sorprende: “En el imaginario del barranquillero, la ciudad huele a basura, humo de carros, alcantarilla o, en el mejor de los casos, a comida o ron. Barranquilla les suena a pitos, motores de carros, picós y no sólo se le asocia con colores como el amarillo (como el sol o la arena), el rojo (el calor, la alegría) o el azul (el cielo, el mar) sino con el gris (el cemento y también la tristeza) y el negro (referible exclusivamente a estados anímicos). Con excepción de la calle 84 que, inequívocamente, se asocia con fiesta, las demás calles raras veces tienen asociaciones gratas: La 82 es intransitable; la 72 está asociada con prostitución; la Vía 40 es soledad; la Circunvalar se asocia a muerte; Murillo, con peligro; el paseo Bolívar, con ruido y calor sofocante. La calle 76 es la calle a donde todos los estratos acuden a resolver las penurias cotidianas en las casas de empeño. Se salvan, algunas veces, la carrera 43 (Veinte de Julio) que, aunque para algunos es intransitable por el tráfico, para otros es ancha y llena de árboles, y la carrera 46 (Olaya Herrera) que, aunque llena de buses, es percibida por muchos como factor de descongestión. Las cualidades masculinas o femeninas de las calles, también están dadas en razón de factores muy negativos. Murillo (calle 45), más que masculina, es machista: excluyente. Tanto los trabajos como las diversiones que allí se realizan son de hombres (talleres de mecánica y bares), la calle 82 es femenina,

porque es frívola, la Vía 40, masculina porque es ruda, y la Circunvalar, femenina por peligrosa. La calle 72 es para muchos homosexual, en todo caso, promiscua; la calle 76 es femenina porque “allí se dejan las cosas que uno tiene”, ya sea en las casas de empeño o en los bares; y el Paseo Bolívar es masculino, porque allí se vende y se compra, se suda o se roba”.

En contradicción con las apreciaciones anteriores, a la pregunta ¿le gustaría vivir en otra ciudad que no fuera Barranquilla?, 87% de los entrevistados del estrato 2 al 6, responde no. 8% afirma que le gustaría vivir en “otra parte por un tiempo”, y sólo 5% restante preferiría vivir en otro sitio. Para los de estrato 1, muchos de los cuales no son barranquilleros y han llegado por razones asociadas a la miseria y/o a la violencia, “la vida es igual en cualquier parte”.

Según Flores, “los eslóganes creados con la pretensión de crear conciencia ciudadana, también ilustran este fenómeno: ‘Barranquilla es tu ciudad, siempre merece una sonrisa’ o ‘Nadie hablará mal de ti, te lo prometo’, retratan ese amor un tanto cínico que relaciona al barranquillero con su ciudad. En el imaginario, la ciudad es ruidosa, pero nadie se calla. Es sucia, pero nadie la limpia. Está atestada, es sofocante y caótica, pero nadie la ordena. La ciudad se siente así, pero se siente bien y es casi como si se temiera que fuera de otro modo. Porque, en últimas, lo que pareciera ser el elemento común en el imaginario colectivo es una inagotable vocación al caos, un horror al orden. Habría que agregar la ignorancia, desde la oficialidad, de los procesos y problemas sociales, lo que contribuye a un imaginario de fragmentación y desconocimiento sustentado en estadísticas mentirosas y en el ocultamiento, a través de los medios de comunicación, de las verdaderas dimensiones de ciudad y de su problemática real, eliminando posibles solidaridades interurbanas al deshacer el tejido social mediante el desconocimiento y el miedo. Así, por ejemplo, el hecho de que en Barranquilla sea tan difícil conseguir un plano de la ciudad, nos oculta la magnitud de la urbe y de su miseria. Las postales y fotografías llenas de árboles que aparecen con frecuencia en las primeras páginas de los periódicos locales nos ocultan que contamos apenas con un metro cuadrado de zona verde por habitante, mientras la Unesco recomienda 12. Las estadísticas oficiales aceptan que 48% de los habitantes de la ciudad están en los estratos 1 y 2, mientras las Organizaciones No Gubernamentales hablan de 77%. Y las estadísticas de violencia y criminalidad crecen, mientras se sigue hablando del ‘ambiente pacífico que nos caracteriza’”.

Flores es terminante: “Con todo, la última década ha sido especialmente reveladora. Por un lado, la magnitud de la problemática social nos ha obligado a reconocer las múltiples ciudades que conforman a Barranquilla. La insistencia que desde diversos sectores, incluida la administración distrital, de la existencia del suroccidente, nos ha

instado a pensar la ciudad desde una perspectiva menos excluyente. El caos urbano se ha vuelto motivo de preocupación de la administración y de la ciudadanía, en virtud de su gravedad. La violencia, que parecía ajena a muchos sectores, invade paulatinamente todos los espacios con lo cual, al miedo, se suma la necesidad de no seguir escamoteando las condiciones que promueven los conflictos sociales y de asumir la ciudad desde perspectivas más racionales y realistas”.

Por su parte, el arquitecto Luis Ernesto Sánchez Bonnet⁷², sostiene en su ponencia “La Ciudad y el Miedo” que, además de la violencia, el Estado de Sitio y la planificación urbana oficial fueron elementos que definieron la construcción de Barranquilla⁷³. Para Sánchez Bonnet, hoy es necesario analizar el nuevo significado que asume la ciudad dentro del actual proceso de globalización: “La ciudad colombiana está asumiendo el reto de pasar de la ciudad del vecindario y la territorialidad, a convertirse en unas redes de individuos o colectividades vinculadas a puntos geográficos dispersos, unidos por la tecnología. El nuevo plano de la ciudad lo están perfilando tres elementos: la tele-transacción, la tele-imagen y el tele-sonido (...) que se convierten en los insumos característicos de un cuerpo desterritorializado donde la velocidad y la comunicación hacen posible una densa red de circuitos informáticos de conexión entre individuos. (...) La ciudad como reinscripción permanente de las huellas de su devenir, remarca en su materialidad sus nuevas exigencias y los nuevos reconocimientos de sus habitantes, dibujando en su paisaje las parabólicas, los cables de TV, las antenas, entre otros, como escenario del “imaginario desterritorializado” que, sustituyendo el intercambio de experiencias entre las gentes, conlleva –como dice Martín Barbero- a ‘devaluar la memoria’, a construir un imaginario de miedo en ese ‘otro’ territorio: *El flujo tecnológico convertido en coartada de otros intereses devalúa la memoria cultural, hasta justificar su arrasamiento. Sin referentes a los que asir su reconocimiento, los ciudadanos sienten una inseguridad, mucho más honda, que la que proviene de la agresión directa de los delincuentes. Es una inseguridad que es angustia cultural y pauperización síquica, la fuente secreta y cierta de la agresividad de todos*”.

La ciudad vive aferrada nostálgicamente a un imaginario de grandeza que no encaja con la realidad que se vive en ella, pero reconocen que el momento político y las condiciones económicas y sociales que signan a Barranquilla permiten la esperanza, si la participación democrática del ciudadano es efectiva, amplia y vigilante. Todas esas condiciones de vida y los elementos modificadores que moldean a Barranquilla como una ciudad sin identidad clara por la ausencia de referentes históricos y el desconocimiento de su destino, llevan a Miguel Iriarte⁷⁴ a definir la situación: “El problema actual de nuestra ciudad, y de nuestras ciudades, es fundamentalmente un

⁷² Arquitecto, profesor de la Universidad del Atlántico.

⁷³ Al igual que todas las ciudades colombianas.

⁷⁴ Poeta, director de la Biblioteca Piloto del Caribe de Barranquilla.

problema cultural. Radica en la falta de visión, en el desconocimiento de su funcionamiento como conglomerado humano y como espacio cultural, lo que trae como consecuencia la falta de una sana concepción de la política, en la que exista una confluencia de intereses, más allá de los diferendos naturales partidistas o ideológicos, que por no ser depuestos en el momento de la toma de decisiones que tienen que ver con el diseño y la planeación urbana de estas ciudades, trae –entre otras consecuencias- un crecimiento desordenado y caótico que determina la construcción de ciertos fenómenos urbanísticos y sociales que resultan inmanejables con el tiempo”.

Se propone tomar la historia como un referente para no repetir los mismos errores del pasado, que se comentan dentro de ese ambiente nostálgico de quienes viven añorando los tiempos de gloria, pero que van dejando morir la ciudad, incapaces de moldear su destino. Se recomienda el cambio de los patrones de ese imaginario colectivo, para no correr el riesgo de retomar los viejos conceptos para generar propuestas y acciones que no aportarían significativamente en los sentidos deseados y que, por el contrario, seguirán ahondando en las situaciones presentes que se desea transformar o fortalecer, desperdiciando oportunidades importantes como las que se están dando en la actualidad en la ciudad.

Por su parte, el arquitecto Sánchez se acerca al problema desde la perspectiva del individuo: “el imaginario de nuestra urbe, como alternativa a la urbe del miedo, pasa por la construcción de ese sujeto individual y colectivo, esto es, por el reconocimiento de una sociedad civil que construya y se construya a sí misma, en el tejido de la justicia social, la tolerancia y la solidaridad, como marco general del reconocimiento del otro, es decir, como el lugar de la libertad, en el que se valore y se exprese un proyecto de vida de quienes han decidido convivir por principios éticos y por leyes constituidas con base en acuerdos mínimos”.

Finalmente, “*construir ciudad*” es el imperativo con que definen los participantes del taller el proceso que de hecho ya emprendió la ciudad hace poco más de un lustro, al compás de la Constitución de 1991 y las leyes que la reglamentan y, que, en este momento, enfrenta el reto de aprobar un Plan de Ordenamiento Territorial. Estatuto que, como lo comenta Carlos Bell en páginas anteriores, tiene un carácter político, responde a unos intereses económicos y ejercerá todo el peso de la norma sobre la sociedad, lo que exige la participación ciudadana, para que la Barranquilla que se trace responda a las necesidades y los deseos de sus ciudadanos.

ANEXOS

CRECIMIENTO URBANO SEGÚN PERIODOS. 1897-1993.

PERIODO	BARRIO	TIPO DE DESARROLLO	HECTAREAS
A 1897	Centro	Crecimiento predio a predio (PP)	97
	Rosario	PP	68.02
	San Roque	PP	67.99
	Abajo	PP	70.81
	Chiquinquirá	PP	50.91
	Parte de Rebolo	PP	31.74
Total período			386.47

FUENTE: Porfirio Ospino

PERIODO	BARRIO	TIPO DE DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	HECTAREA
A 1922	San Roque	PP			33.66
	Rebolo	PP			15.29
	Abajo	PP			16.42
	Rosario	PP			15.57
	Montecristo	Invasión		1916/17	3.19
	El Prado	Urbanización	Parrish & Cía	1922	130.17
TOTAL					234.72

FUENTE: Porfirio Ospino

PERIODO	BARRIO	DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	Has.
A 1944	Chiquinquirá	Invasión			7.57
	Boston	Urbanización	W. Laad		96.72
	El Recreo	Urbanización	F. Insignares	1926/36	111.96
	Olaya	Urbanización	Salzedo Ramón		89.71
	Las Delicias	Urbanización	Salzedo Ramón	193-¿?	65.74
	Colombia	Urbanización	Cía. General de Urbanizaciones		62.23
	América	Urbanización	Cía. General de Urbanizaciones		6.52
	El Porvenir	Urbanización	Cía. Urbanizadora El Provenir	1944	56.15
	Altos del Prado	Urbanización	Parrish & Cía.	1935	108.36
	Urb. Montecristo*	Urbanización	O. Robayo	193-	3
	El Paraíso	Urbanización	I.C.T.		74.31
	Modelo	Urbanización			34.03
	Santa Ana	Urbanización	B. Sarta		35.32
	Bellavista	Urbanización	Parrish & Cía.		23.34
	La Concepción	Urbanización	Familia Lux		57.64
	San Francisco	Invasión			32.65
	San Salvador	Invasión			17.78
	Rebolo	Invasión			30.63
	Montes	Loteo	Julio Montes		64.69
	Las Nieves 1ª. etapa	Urbanización	Cía. Urbanizadora La Costeña		89.5
	Atlántico	Invasión			17.02
	Alfonso López	Invasión			21.59
	San Isidro*	Invasión	R. Candil A.		49.39
	Loma Fresca	Invasión			8.33
	Buena Esperanza*	Urb./invasión			28.89
	Pumarejo	Invasión			17.66
	Urb. El Valle	Loteo	Cía. Urb. Bellavista S.A.	1942	27.89
	Urb. San Felipe	Loteo	Manotas & Cía.	193-	47.75
	El Lucero	Urbanización	I.C.T.	1964	55.48
	Nueva Granada	Urbanización	C. Goenaga G.	194-¿?	24.78
	Santo Domingo	Urbanización			13.72
	Barranquillita	Loteo			205.72
Total					1.586.08

FUENTE: Porfirio Ospino (* urbanizaciones proyectadas que fueron invadidas)

PERIODO	BARRIO	DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	HECTAREAS
A 1957	San José	Urbanización	Cía. Urb. San José/ I.C.T.	1947	92.55
	Boyacá	Urbanización	I.C.T.	1979 ¿?	20.09
	La Unión	Urbanización	I.C.T.		53.36
	Las Nieves 2ª etapa	Urbanización	Cía. Urb. La Costeña		50
	Simón Bolívar	Urbanización	I.C.T.		107.29
	Cevillar	Urbanización	I.C.T.		35.95
	El Carmen	Urbanización	I.C.T.	1953/58	50.78
	Los Andes	Urbanización			39.05
	La Sierra	Invasión			34.75
	La Ceiba	Invasión			28.92
	La Florida	Urbanización	Parrish & Cía.	1948	5.58
	Ciudad jardín	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	80.45
	Nuevo Horizonte	Urbanización	Parrish & Cía.	1974 ¿?	31.4
	Granadillo	Urbanización	Parrish & Cía.	1954	23.4
	Altos del Prado	Urbanización	Parrish & Cía.	1935/47/54	21.01
TOTAL					674.58

FUENTE: Porfirio Ospino (Invasión de 63.67 has. Urbanización de 610.91 has.).

PERIODO	BARRIO	DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	HECTAREAS
A 1963	Las Palmas	Urbanización	I.C.T.	1962/75	56.34
	La Magdalena	Urbanización	I.C.T.	1961	39.24
	La Alboraya				33.49
	Buenos Aires	Invasión			35.63
	Santuario	Invasión			68.49
	Carrizal	Invasión			101.06
	La Victoria 1º Etapa	Urbanización	I.C.T.		29.42
	El Bosque	Invasión			204.04
	Cuchilla de Villate	Invasión			17.37
	San Felipe	Loteo	Manotas & Cía.		22.08
	Betania	Urbanización	Ricardo Field	1967	21.51
	Las Mercedes	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	9.04
	Los Jobos	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	9.66
	Las Colinas	Urbanización			13.01
	Los Alpes	Urbanización	Parrish & Cía	1974	26.69
	La Campiña	Urbanización			23.39
	La Cumbre	Urbanización	Parrish & Cía.		25.25
	El Tabor	Urbanización.	Parrish & Cía	1972	25.42
	Altamira	Urbanización	Julio Angulo	1949 ¿?	13.45
	El Poblado	Urbanización	Parrish & Cía.	1966	36.17
	Riomar	Urbanización			42.23
	Villa del Este	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	6.26
	San Salvador	Invasión			17.78
	Siape	Invasión			7.96
	Pasadena	Urbanización			16.92
	La Luz	Urbanización	I.C.T./Correa & Heilbrun	1953	70.39
	Rebolo	Invasión			15.22
TOTAL					987.46

FUENTE: Porfirio Ospino.

PERIODO	BARRIO	DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	HECTAREAS
A 1983	La Chinita	Invasión			36.79
	El Ferry	Invasión			21.43
	Barlovento	Invasión			12.29
	Santa Elena	Urbanización	I.C.T.		25.76
	Tayrona	Urbanización	Constructora del Litoral	1971	18.87
	El Limón	Urbanización	Emilio Lébolo	1974	5.02
	Universal	Urbanización	Conidec	1980	12.33
	El Campito	Urbanización	I.C.T.	1974	17.22
	La Victoria 2ª etapa	Urbanización	I.C.T.	1975	51.37
	José A. Galán	Invasión			29.20
	San Nicolás	Invasión	Johny Robles Coop. de Vivienda La Magdalena		12.37
	Villa Blanca	Invasión			16.04
	Ciudadela 20 de Julio	Urbanización	I.C.T.	1973	216.49
	Los Continentes	Invasión			14.04
	Kennedy	Invasión			23.4
	La Sierrita	Invasión			49.97
	Las Américas	Invasión			35.01
	Sto. Domingo de Guzmán	Invasión			16.14
	7 de Abril	Invasión			169.05
	Santa María	Invasión			35.01

Continuación

PERIODO	BARRIO	DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	HECTAREAS
A 1983	20 de Julio	Invasión	Johnny Robles		25.56
	San Luís	Loteo	Luis E. Cuervo del G.	1971	29.43
	El Bosque	Invasión			204.04
	Evaristo Sourdis	Invasión			100.42
	Lipaya	Invasión			19.21
	7 de Agosto	Invasión			14.94
	La Esmeralda	Invasión			80.34
	Ciudad Modesto	Invasión			30.80
	Nueva Colombia	Invasión			36.09
	Carlos Meisel	Invasión			29.78
	La Libertad	Invasión			5.14
	El Silencio	Urbanización	I.C.T.	1975	37.31
	Los Trupillos	Urbanización	I.C.T.	1976	13.07
	Los Pinos	Urbanización	I.C.T.		14.50
	Mercedes Sur	Urbanización	Parrish & Cía.	1968	13.21
	Me Quejo	Invasión			36.62
	La Manga	Invasión			40.46
	La Paz	Invasión			65.97
	Los Olivos I y II	Invasión			82.24
	Por Fin	Invasión			47.96
	El Pueblo	Urbanización	I.C.T.	1977	29.79
	Campo Alegre	Urbanización	Parrish & Cía	1980	93.11
	La Pradera 1ª etapa	Invasión			66.26
	Ciudad Jardín 2ª etapa	Urbanización	Parrish & Cía		48.99
	Los Nogales	Urbanización	William Restrepo & Hnas. / Emilio Lébolo	1972 1973	24.22
	Villa Santos	Urbanización	Urvisa	1978 1989	61.93
	Santa Mónica	Urbanización	B.C.H.	1967	85.7
	Altos de Riomar	Urbanización	Parrish & Cía	1974	53.7
	Altos del Limón	Urbanización	Parrish & Cía.	1974	32.19
	Andalucía	Urbanización	González & Salcedo David Tcherassi	1964 1975	25.06
	El Limoncito	Urbanización	Parrish & Cía	1974 1976	17.38
	El Golf	Urbanización		16.33	
	Las Tres Avemarías				13.16
	La Floresta	Urbanización	I.C.T. Carbó & Navarro	1974	6.62
	San Salvador	Invasión			19.11
TOTAL					2.334.44

FUENTE: Porfirio Ospino.

PERIODO	BARRIO	DESARROLLO	PROMOTOR	AÑO	HECTAREAS
A 1993	Los Girasoles	Urb./Invasión ¿?		1992	
	7 de Abril	Invasión			169.05
	Villa San Pedro I	Loteo	A. Munarris /Fundesac		4.78
	Villa San Pedro II	Loteo	A. Munarris /Fundesac		9.5
	Romance	Invasión			9.8
	California	Invasión			8.66
	Villa Flor	Invasión			7.05
	Cordialidad	Invasión			16.11
	San Pedro Alejandrino III	Loteo	A. Munarris /Fundasac		12.14
	La Gloria	Invasión			4.28
	Las Malvinas	Invasión			70.18
	Los Rosales	Invasión			11.35
	La Pradera	Invasión			66.26
	Urb. Los laureles	Loteo/ autogestión	Asc. Para la Vivienda Popular	1987	5.19
	Urb. El Milagro	Loteo/ autogestión	Comité Cívico El Milagro	1982	0
	Villa Country	Urbanización	Country Club	1981	24.82
TOTAL					419.07

FUENTE: Porfirio Ospino.