FRAGMENTOS DE UNA BARRANQUILLA QUE NO FUE

Restituciones de una ciudad abortada entre 1935 y 1939

Autor: Arq. Urb. **Harold Dede Acosta**

Pontificia Universidad Javeriana, Universidad Nacional de Colombia, Politecnico di Milano

harolddede@gmail.com

RESUMEN

Entre 1935 y 1939, momento decisivo en la consolidación de Barranquilla como puerto marítimo y fluvial, los barranquilleros vislumbraron la etapa final de su proyecto de modernidad; volcándose hacia el porvenir, imaginaron proyectos realizables con las ganancias del nuevo puerto, teorizaron las directrices de crecimiento de la ciudad y, basados en el crecimiento económico del momento, predijeron el ascenso definitivo de Barranquilla como primera ciudad de Colombia. Ocho meses después Hitler invadió Polonia, desestabilizando un sistema-mundo principalmente europeo, del cual Barranquilla era apéndice, puesto de avanzada y periferia. Los proyectos imaginados serían interrumpidos y las predicciones y cuentas permanecerían fantasmas de lo que pudo ser. Este artículo, aparte de un ejercicio capaz de hacer emerger una serie de productos culturales no construidos en gran medida olvidados, se propone también decantar, a través de ellos, las bases ideológicas que regían a la ciudad y la sociedad que la habitaba durante su concepción.

Palabras Clave: Historia urbana, Barranquilla, ciudad imaginada

ABSTRACT

Between 1935 and 1939, a key timeframe in the consolidation of Barranquilla as a river and sea port, the barranquilleros envisaged the final stage of their project of modernity; turning towards the future, they imagined projects they could put in motion with the revenues from the new port, theorized the guidelines for the city's growth and, based on the economic boost of the time, predicted the final rise of Barranquilla as Colombia's biggest and most prominent city. Eight months later, Hitler invaded Poland, destabilizing a mainly European world system of which Barranquilla was both outpost and periphery. The imagined projects were abandoned, and the predictions remained ghosts of what could have been. This article, besides an exercise capable of forgotten unbuilt cultural products, aims also to drain from them the ideological bases that reigned the city and its peoples during their conception.

Keywords: Urban History, Barranquilla, imagined city

1 RETROFUTURISMO

En 1932, el escritor José Osorio Lizarazo, quien viviera en Barranquilla unos años, dejaría embebida en su obra de ciencia ficción Barranquilla 2132 un valioso documento histórico sobre el tipo de sociedad y las ideas que impulsaban la Barranquilla de principios del siglo XX:

“Se pensaba entonces en el progreso continuo e indefinido, y todas las fantasías sobre el futuro se encaminaban a conceder mayor amplitud a ese mismo progreso. Pero no se pensó que pudiera ocurrir una transformación que él, hasta entonces, solo había vislumbrado. (...) Se asombraba Rogers de la descripción inverosímil. Los hombres de su época se mostraban ufanos con su civilización. Tenían la certidumbre de poseer la verdad definitiva, estaban seguros de tender hacia su dicha perdurable, establecían ilusiones fantásticas con imperturbable seriedad ¡Y todo descansaba sobre el error, sobre el vacío, sobre la nada!” (Osorio Lizarazo, 1932; 44).

La salida de Barranquilla de la gran depresión, envuelta en su gran optimismo característico, mantuvo una estrecha relación con la etapa final de una de las luchas de la ciudad, ya en la década de 1930, histórica, así como uno de sus proyectos de modernización más significativos, y de todos ellos, el más titánico: la apertura de las Bocas de Ceniza, la desembocadura del río Magdalena en el mar Caribe, que permitiría a los buques de alto calado tocar puerto directamente en los muelles de la ciudad, consolidando Barranquilla como la ciudad tres veces puerto: marítimo, fluvial y aéreo.

El proyecto de los tajamares de las Bocas de Ceniza fue la gran aventura de Barranquilla en su consolidación como ciudad moderna; su actual ejecución resultó en el triunfo del maquinismo y del progreso técnico como paradigmas fundadores de la ciudad. Los beneficios que traería dicho proyecto eran equiparados por los barranquilleros de la época al efecto que tuvo sobre el río Hudson la apertura del canal del Eiríe (). En otras palabras, la clase dirigente de la época pretendía consolidar la posición de Barranquilla como un centro de intercambio de carácter continental y mundial, tal como lo era Nueva York.

En 1935 los barranquilleros veían su proyecto de modernidad en su etapa final, cuando el primer buque atravesó las Bocas de Ceniza por el canal navegable puesto parcialmente en función gracias al recién terminado tajamar occidental. Esto llevó a una suerte de apoteosis en la que la clase dirigente no solo logró generar consenso entre el grueso de los barranquilleros sobre la noción de Barranquilla como ciudad moderna en una fase cuasi terminada, sino que vendió dicha idea de forma definitiva a vecinos nacionales y extranjeros, proyectándose finalmente, en los últimos años de la década de 1930, como <<la ciudad del futuro>>, capaz de guiar a Colombia por su camino del progreso, y lista para competir con otras grandes capitales latinoamericanas como Río de Janeiro o Buenos Aires. Por este motivo, la década de 1930, y particularmente sus últimos cuatro años, son uno de los momentos de más intensa imaginación urbana en la historia de Barranquilla.

1.1 Barranquilla y su modernidad

Barranquilla es uno de los cuatro centros metropolitanos de primer orden que, junto a Cali, Medellín y Bogotá, conforman el sistema geopolítico Colombiano. Sin embargo, a diferencia de los tres anteriores, Barranquilla, además de ser una ciudad relativamente nueva, carece de acta fundacional. Su historia, desdibujada entre la tradición oral y el mito, se reescribe de forma acomodaticia en servicio del discurso imperante al cual recurre cada generación de clases dirigentes en miras de su propia legitimación.

Hereditaria del comercio de Cartagena de Indias, Barranquilla como hecho urbano surge, está atada y es indisoluble del proceso de conformación de la República de Colombia. Se trataba de una anomalía dentro del sistema urbano colombiano; siendo en sus orígenes un “sitio de libres”, pueblo pajizo luego de ser incendiado por Valentín Capmani durante la reconquista, era refugio de piratas, puerto de contrabandistas y asiento de esclavos antillanos en fuga (Blanco, 2011). Su origen orgánico (siendo primero un lugar habitado y luego oficializado) la distanciaba de las ciudades fundadas por los conquistadores españoles y herederas de la tradición castellana. Por esta razón, sólo a partir de la llamada <<revolución del medio siglo>> se comienza a moldear alrededor de Barranquilla un verdadero proyecto de ciudad. Bajo el mandato del presidente Tomás Cipriano de Mosquera se decreta en 1857 la apertura al comercio exterior del puerto de Sabanilla (ensenada

del mar Caribe vecina a Barranquilla), propulsando el mencionado proyecto de ciudad. Éste era, por fuerza, uno distinto al de las antiguas ciudades coloniales. Barranquilla era <<la hija de la república>>, y como tal estaba llamada a encontrar la forma de representar los valores del nuevo país (El Progreso, 1857).

Ahora bien, en El Pintor de la vida Moderna, Charles Baudelaire da una de las primeras y más lúcidas definiciones de lo moderno: “aquello que es de nuestro tiempo, porque no existe una palabra para describirlo” (Baudelaire, 1868; 14). A través de la conexión con el mundo, y por lo tanto, la adopción de lenguajes universales y refinamientos europeos (modernismo), la inserción de maquinismos, innovaciones tecnológicas e infraestructurales (modernización) Barranquilla comienza a construir sus propios significados y significantes de modernidad (Caballero, 2000). Los últimos lustros del siglo XIX ven cómo Barranquilla logra consolidar su posición estratégica como sitio de intercambio comercial entre el interior de Colombia y el resto del mundo, y ven el nacimiento de las infraestructuras que permiten a la ciudad dicha consolidación (proyectos de modernización tales como el ferrocarril y el muelle de Puerto Colombia), dejando un <<terreno abonado>> para el cambio de siglo (Caballero, 2000).

1.1.1 El Progreso: la única permanencia histórica de Barranquilla

“Barranquilla procera e inmortal / ceñida de agua y madurada al sol / sabia joven del árbol nacional / del jubiloso porvenir crisol / ilusión del Caribe blanco azul / de Colombia ceñida en el umbral / da su voz y su músculo al progreso / Barranquilla procera e inmortal / coronada de firme amanecer que conduce a su espalda el porvenir / las sirenas de fábrica y taller son rumor arterial de su existir / Barranquilla sabe cantar y sobre el yunque martillar / tajamares de Bocas de Ceniza, cuchilladas del río sobre el mar / al Caribe central colombianiza su robusta actitud de navegar”¹

Si bien la clase dirigente de Barranquilla utiliza la modernidad como slogan para diferenciar su proyecto de ciudad de las ciudades coloniales de origen español, en 1852 se importaría el concepto motor de la modernidad de Barranquilla. El Callejón de la Iglesia, la vía procesional más antigua de Barranquilla, sería rebautizada como <<callejón del Progreso>>, una primera, y muy diciente mención del concepto como columna vertebral del sistema ideológico de la ciudad (Dede, 2012).

En esta línea argumentativa, entre 1935 y 1939 la ciudad proyectó la forma definitiva que asumiría a la conclusión de sus procesos de modernidad, portadora de los frutos de casi un siglo consagrado al avance técnico y al mejoramiento de sus condiciones habitacionales. Ésta forma definitiva sería capaz de bloquear el molde de constante actualización que sufría la ciudad y bloquearía su estructura urbana y su forma urbis de forma invariable. En palabras de la época:

“Barranquilla ha hecho el recorrido olímpico del progreso, y tiene en sus recias manos el trofeo que certifica su magno esfuerzo” (Revista Mejoras, 1938).

El aborto de esta ciudad imaginada se propone como un hecho decisivo en el devenir de la ciudad. Su desmorone significó la pérdida de posibilidad para Barranquilla de consolidar un sistema monumental sólido y contundente, capaz de perpetuarse en el tiempo. Bajo la égida del progreso, la historia de Barranquilla no sería más que un elemento residual; cada generación, la ciudad sería destruida sistemáticamente, resignificándose ideológicamente y actualizándose apresuradamente a las últimas expresiones de vanguardia internacional, al punto de poder afirmar, no sin mucho desatino, que lo que hoy se conoce como la Barranquilla contemporánea no es más que un reducto de innumerables Barranquillas abortadas, remendadas en una sola unidad aparente; Barranquillas cuyas modernidades perdieron vigencia y fueron reemplazadas, y cuya estructura urbana obsoleta yace inaccesible, sepultada bajo una nueva capa de ciudad que sufrirá un nuevo aborto y negación en la próxima generación.

En ese orden de ideas, es posible proponer que en Barranquilla el rol que desempeña el monumento arquitectónico, o el conjunto patrimonial como dispositivo de control en sentido Foucaultiano (Foucault, 1978) se

¹ Fragmento del himno de Barranquilla, escrito por Amira de la Rosa en 1942.

desplazó hacia una única permanencia histórica, con la salvedad de ser inmaterial y siempre moldeable: el progreso.

2 LA CIUDAD IMAGINADA (SIMBOLOGÍAS DE BARRANQUILLA)

Construyendo sobre el anteriormente mencionado terreno abonado de sus procesos tempranos de modernización finiseculares, entre 1903 y 1939 Barranquilla terminó de elaborar su inventario de modernidad, adicionando relativamente pocos, pero cruciales elementos a la ciudad finisecular, como lo fueron el maquinismo y la inserción de la gran industria manufacturera; readaptando los procesos de modernización infraestructural a las necesidades de la creciente urbe, y resignificando su estética y sus expresiones culturales ante las nuevas tendencias del siglo XX. Con el objetivo de contextualizar ideológicamente el caso de estudio, se propone una revisión de varios instrumentos de representación e imagen visual de la ciudad paradigmáticos en la construcción de su ideario moderno, e incluso, de la identidad (provisoria, debido a la citada naturaleza de perpetua resignificación) de la ciudad de Barranquilla.

2.1 Frontón del Banco Comercial de Barranquilla (1905)

Banco Comercial de Barranquilla en 1906

Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango, archivo digital.

El Banco Comercial de Barranquilla, ubicado en la Carrera del Progreso y la Plaza de San Nicolás, fue el sucesor del Banco de Barranquilla, fundado en 1873 por la clase dirigente local, que comenzaba a entremezclarse entre comerciantes locales y extranjeros, élites que imponían el rumbo de la ciudad (Meisel Roca y Posada Carbó, 1988). Fundado en 1904, el Banco Comercial de Barranquilla, a través de su arquitectura, habla de cuáles eran las ideas de esta clase social hegemónica para la ciudad.

Particularmente, el bajorrelieve en el frontón mantiene ocultos, tras décadas de falta de mantenimiento, una de las pistas más contundentes que en la Barranquilla de 1904 ya se había llegado a un consenso en cuanto los elementos que hacían de la ciudad el emporio de riqueza y prosperidad que su clase dirigente pretendían expresar.

A la izquierda aparece Vulcano, el dios herrero, con la representación iconográfica típica del neoclasicismo europeo que lo muestra luciendo una barba, con un martillo en su mano derecha y apoyado sobre un yunque. En el bajorrelieve aparece también la forja de Éfeso, encargado de fabricar las armas de los dioses; en el centro está, entronizada, la diosa Fortuna, quien se identifica porque tiene la cornucopia a sus pies de la que brota la fertilidad y la abundancia, saliéndose del frontón y derramándose sobre la carrera del Progreso. A la derecha aparece Mercurio, luciendo los pies alados, el petaso (el sombrero de viajero, comúnmente también alado) y el bastón de mando o vara mágica con las dos serpientes entrecruzadas.

La industria (Éfeso) y el comercio (Mercurio) combinados producen la fortuna (Fortuna) la riqueza y la abundancia (cornucopia) de Barranquilla.

Detalle de bajorrelieves del Banco Comercial de Barranquilla.

Imagen de alta resolución (fuente: www.gigapan.com) recortada y restaurada de forma digital por el autor.

2.2 Mosaicos del Banco Dugand (1917)

Banco Dugand en 1922 y Mosaicos del Banco en 2012

Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango, archivo digital y fotografía del autor.

Dos mosaicos que contienen simbologías de Barranquilla flanqueaban la entrada del extinto banco Dugand, ubicado en la calle del Comercio. Hoy día se encuentran custodiados en el edificio de La Aduana. En ellos se vuelve a hacer mención a los mismos elementos, Comercio e Industria, como los pilares de la fortuna de Barranquilla, aunque de forma más literal, la cual se generalizó a través de las publicaciones de la época: A uno de los costados el mosaico contiene en primer plano nuevamente a Mercurio y Fortuna (un símbolo de repetición constante en el lenguaje iconográfico de la ciudad a principios de siglo), enmarcando una composición de los elementos de modernización que permitían la prosperidad de Barranquilla: el ferrocarril de bolívar y la navegación a vapor fluvial y marítima. El segundo mosaico humanizaba las dos figuras en una campesina y un obrero, que enmarcan una escena de transformación de materias primas a través de las fábricas.

2.3 Portada del Directorio Comercial Pro Barranquilla (1928)

Portada del Directorio Comercial Pro Barranquilla
Archivo Histórico del Atlántico, fotografía del autor.

La portada del Directorio Comercial Pro Barranquilla, editado por Enrique Rasch Isla en 1928, es una de las publicaciones que adoptó la representación literaria de los mosaicos del banco Dugand. En ella aparecen las fábricas emanando humo de las chimeneas, los transatlánticos y el río, y se agregan los aviones sobrevolando la escena. Todo en blanco y negro, protagonizado por un par de cornucopias de abundancia en primer plano.

2.4 Simbología de Barranquilla: Mural del Banco Popular (1956)

“Simbología de Barranquilla” es un fresco realizado por el maestro Alejandro Obregón en 1956 encargado como mural de entrada del Banco Popular en el Paseo de Bolívar. Hoy día se encuentra custodiado en la plaza de La Aduana. El mural consta de varios elementos de legibilidad incierta, mientras otros claramente identificables, están relacionados directamente con la retórica de la pujanza de Barranquilla. La estructura compositiva de la simbología mantiene el principio de otros murales de Obregón en la ciudad, divida en agua, tierra y aire, los tres puertos de la ciudad.

En el agua aparecen el ancla –haciendo alusión a la navegación– y las hélices propulsoras de un barco transatlántico –representando el impulso de la dinámica empresarial de la ciudad, cuyas turbinas son su puerto marítimo y fluvial–. En tierra aparecen varias herramientas como martillos, cinceles y palas –sugiriendo el trabajo, al cual Barranquilla está consagrada–. También en tierra se encuentra una alusión al torito, el símbolo del carnaval de Barranquilla para la época, y Barranquilla, la mulata de los sueños de Obregón, coronada de herramientas –nuevamente simbolizando el trabajo –. Una rata parada en dos patas puede hacer referencia a la clase política de la ciudad en aquel entonces (Stevenson, 2011), o a una ciudad que parece comenzar a envejecer. Encima de la mulata, está la fórmula de Einstein $E=MC^2$ –referencia directa al progreso de Barranquilla–. En el cielo, el mural está surcado de pájaros y aviones, o un cruce entre pájaros enraizados con aviones de propulsión a chorro.

Dando un salto de dos décadas, es posible evidenciar cómo Obregón basó su simbología en la reinterpretación de una serie de elementos que, ya en 1956, eran supremamente antiguos (para las cuentas de una ciudad ahistórica como Barranquilla) y que se atribuyen a un ideario de ciudad moderna que llevaba en construcción casi un siglo.

Simbología de Barranquilla, Alejandro Obregón
Fotografía del autor.

3 FRAGMENTOS DE UNA BARRANQUILLA QUE NO FUE

3.1 Fantasías, utopías y realidades

Antes de adentrarse en analizar los diversos fragmentos que en conjunto hacen emerger la ciudad que no fue, es importante mencionar ciertas nociones generales sobre la planificación de la ciudad en la década de 1930, la cual, en ausencia de un instrumento normativo o de una institución competente para llevar a cabo dicho ejercicio, asumía características singulares.

Como en las otras ciudades colombianas, la planificación urbana era un vacío normativo en las legislaciones nacionales y locales. La constitución Nacional de 1886 atribuye solo al nivel departamental la facultad de fijar “a iniciativa del Gobernador, los planes y programas de desarrollo económico y social departamental...” (Numeral 2° del Artículo 187), lo que incluía el nivel municipal. También dispuso que por iniciativa del Gobierno será la “ley la que determinará lo relativo a los planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas de los municipios...” (Panza Mejía, 2010; 24). En Barranquilla, las decisiones sobre la planificación y desarrollo urbano se tomaban en el concejo municipal, el cual estaba conformado por la clase dirigente local, compuesta de un contingente significativo de empresarios (extranjeros y nacionales) quienes movían los destinos de la ciudad en aras del desarrollo económico en torno al comercio exterior (Rodríguez & Restrepo, 1994; Solano & Conde, 1993). Como emporio comercial, los destinos de la ciudad de Barranquilla se manejaban de forma independiente a las tendencias del resto de Colombia, y en gran medida, la ciudad fue construida a partir de iniciativas privadas, sobre las cuales el gobierno central ejercía poco o ningún tipo de control directo (Villalón, 2000).

No sería hasta 1958 que, respondiendo a la ley 88 de 1947 que exigía la implementación por los municipios de un plan regulador como “instrumento orientador del crecimiento de la ciudad”, Barranquilla estableció la Oficina del Plan Regulador, “como oficina adscrita a la Secretaría General de la Alcaldía, cuyo objetivo básico era el control físico de la expansión de la ciudad con fundamento en el plano de zonificación previsto para tal propósito” (Panza Mejía, 2010; 26). Durante la década de 1930, el control de los destinos de la ciudad estaba aún en manos del Concejo Municipal, el cual delega a la Sociedad de Mejoras Públicas la función de monitorear los asuntos de regulación de ejes de crecimiento y directrices de expansión de las nuevas urbanizaciones. De

igual manera, los procesos de modernización e infraestructura estaban desde 1925 en manos de las Empresas Públicas Municipales, creadas a partir de un préstamo que Barranquilla asume en Chicago con la Central Trust Co. con el objetivo de abordar sus necesidades de mejoramiento infraestructural más apremiantes, principalmente aquellas de servicios públicos y necesidades urbanas básicas (Villalón, 2000).

Como consecuencia, los fragmentos de la Barranquilla que no fue no constituyen en sí un ejercicio urbano en sentido riguroso, y su inclusión bajo el estandarte de una u otra corriente teórica del urbanismo moderno puede parecer un poco forzada. No obstante, ciertos rasgos del proceso imaginativo que Françoise Choay (1965) identifica al centro de las diferentes corrientes del urbanismo, parecieran dibujarse sobre los procesos de proto-planificación en la ciudad de Barranquilla.

Para Choay, la utopía consiste en una estructura tripartita: su fundamento yace sobre la crítica de una sociedad existente, juzgada errónea, y propende por el establecimiento de una nueva sociedad la cual se le opone punto por punto, donde la transición de una a otra exige la concepción de un espacio construido modelo, soporte de las nuevas instituciones capaces de sostener la nueva sociedad (Choay, 1965 y 1969). En contraposición a las utopías, el entorno construido de las ciudades modernas (la realidad, planificada o no) se intersecta con procesos globales de naturaleza sociológica y psicológica. La ciudad es multi-codificada, sujeta a una sobreabundancia de estructuras semióticas producidas en relación con actividades no semióticas, e inmersa en un constante proceso de cambio. Éste afecta todos los otros artefactos culturales de manera más veloz de lo que afecta el entorno construido, trayendo como resultado la ciudad hipo-significante (Choay, 1969).

Aunque a partir de Choay es posible otorgar una base teórica capaz de explicar los procesos de imaginación y producción urbana desarrollados en Barranquilla en la década de 1930 y sus pérdidas de vigencia en el devenir de la ciudad, es importante establecer que en la Barranquilla de la época nunca se puso en marcha un proyecto utópico el cual cuestionara radicalmente la sociedad existente.

Un instrumento teórico capaz de enriquecer la comprensión de los procesos de imaginación de Barranquilla es el <<Teatro del Progreso>> expuesto por Rem Koolhaas (1978) en su Manifiesto retroactivo para Manhattan, profundizado por otros autores como Max Page (2003) en su recuento sobre la destrucción creativa de Manhattan: En apartes anteriores se ha abordado el concepto de progreso como motor ideológico de la ciudad de Barranquilla. Koolhaas explica al Teatro del Progreso como el proceso radical por el cual el barbarismo se domina a partir del refinamiento (europeo) a través de una despiadada erradicación de cualquier evidencia del pasado (Koolhaas, 1978). Tal como el palco escénico de un teatro, la ciudad genera entonces en forma de bucle sucesiones sistemáticas de refinamientos que con el paso del tiempo (hipo-significación) se transforman en barbarismos y son respectivamente reemplazados por nuevos refinamientos. Page (1999) desglosa este proceso, utilizando en específico el caso de la Quinta Avenida, y lo enmarca, a través de Le Corbusier, con el mote de <<ciudad provisional>>.

3.2 La ciudad del Futuro

“Se ha afirmado con marcial énfasis que Barranquilla es la ciudad del futuro, frase que naturalmente no ha encontrado opositores retóricos, y que ha quedado inscrita de hecho como una verdad que pide a gritos la lápida. La ciudad no solo ha batido palmas a ese diagnóstico, sino que ha hecho sucesivas ediciones de aquel axioma, con el júbilo orgulloso de conservar, protocolizado, el afortunado augurio que alindera su pista de triunfos definitivos” (Mejoras, 1938).

Los años siguientes al fin de la Gran Depresión se viven en Barranquilla con un aire de optimismo. La ciudad sufre un crecimiento económico vertiginoso en la cual sus principales fuentes de prosperidad se expanden significativamente. Por medio de un estudio realizado por la Sociedad de Mejoras Públicas bajo orden de la Contraloría general de la República, se evidenció que entre 1932 y 1937 la ciudad aumentó 5,5 veces su parque industrial, pasando de 347 a 1935 fábricas e industrias (Mejoras, 1938; 33). De igual forma, por medio del acuerdo 10 de Abril 30 de 1937, el Concejo Municipal exoneraba de impuestos a las industrias que se instalaran en la ciudad, medida que vio resultados inmediatos con las instalaciones de la fábrica textilera Viscosa & Rayón y la fábrica de Aluminio Reynolds, ambas serían importantes polos económicos de la ciudad por venir. De igual manera, Barranquilla se expandía demográfica y físicamente de forma exponencial, y no había signos de que dicha dinámica cesara, pasando de 38.555 habitantes en 1905 a 150.395 habitantes en 1938, lo cual equivale a un aumento de 4 veces en un poco más de treinta años, y entre 1925 y 1935 controló en promedio el 60% de los movimientos aduaneros del país (Mejoras, 1938; 17).

Todo lo anterior enmarcaba la coyuntura perfecta en la cual Barranquilla consolidaría su posición imperante en el sistema urbano del país, así como del macro-territorio de las Antillas del cual era un engranaje importante. En 1938, la Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, cuya incursión en los asuntos del crecimiento urbano descontrolado comenzaba a adquirir peso, plantea la construcción de un plano de Barranquilla Futura. Ahora bien, en la época, la única herramienta concreta de planificación con la cual contaba la ciudad era el plano elaborado por la compañía W. R. Hebard & Co. de Nueva York, comisionado por la Dirección de Obras Públicas del Municipio, donde estaban proyectadas cada una de las principales calles de Barranquilla y demarcados sus respectivos ejes de crecimiento, que debían servir de base para los alineamientos de las nuevas construcciones. El plano de Barranquilla futura de la Sociedad de Mejoras Públicas tenía como objetivo la “elaboración de un plan armónico para el futuro desarrollo de la ciudad” (Mejoras, 1938; 36). Dicho plano, el cual nunca vería la luz, desencadenó una serie de directrices para afrontar las necesidades de la ciudad de entonces, las cuales fueron discutidas por las instituciones locales. Las necesidades o proyectos de mayor envergadura, en resonancia con el ideario de aquel entonces, conforman los diversos fragmentos que componen la Barranquilla que no fue.

3.2.1 Bocas de Ceniza y el macro-territorio

De izq. A derecha: Planos del proyecto final de Canal Navegable en 1919 y 1935 y construcción del tamar occidental.
Fuente: Archivo Histórico del Atlántico digital / Revista El Economista 1955.

Como ya se ha hecho mención anteriormente, los tajamares de las Bocas de Ceniza y el canal navegable del río eran la gran aventura del progreso de Barranquilla. Para su realización, la clase dirigente de Barranquilla desplegó todas las herramientas que ponía a su disposición las invenciones del siglo XX. El incidente aún recordado en Barranquilla de los <<Mártires de la Aviación>>, que llevó a la muerte a varios de los pioneros de la aviación de América Latina el 8 de Junio de 1924, sucedió debido a la filmación cinematográfica propagandística ante el ministro de Obras Públicas que se encontraba en la ciudad, otorgando a Barranquilla sus propios héroes. Éste hecho aislado, aparentemente anecdótico, se cita como evidencia de la importancia que tenía para la ciudad la apertura del canal navegable (Villalón, 2000).

Históricamente, la estructura urbana de Barranquilla funcionaba sobre la tensión del puerto fluvial, localizado en el centro tradicional de la ciudad, y el puerto marítimo, localizado en la Bahía de Sabanilla, a unos 15 kilómetros del perímetro urbano. Los proyectos de modernización de Barranquilla tenían como eje central la consolidación de la comunicación entre estos dos puertos, y el rápido ascenso de Barranquilla se dio gracias al desarrollo de dichos proyectos. La anterior generación había construido ad portas del siglo XX el ferrocarril que conectaba Barranquilla a la bahía de Sabanilla, y concluido el muelle de <<Puerto Colombia>> en 1898, utilizando tecnología de punta para alzar el que sería en la época el tercer muelle más largo del mundo. Las obras de las Bocas de Ceniza no se quedarían atrás en envergadura: la propuesta final, diseñada por los ingenieros Black Mc.Kenney & Steward en 1919 pretendía domar la desembocadura del Río Magdalena y permitir la entrada a puerto en Barranquilla (El Economista, 1955).

El 11 de Septiembre del 1935 se inició el tráfico de vapores de gran calado por Bocas de Ceniza, y hasta principios de 1939 se concluyó la construcción del Terminal Marítimo y se instalaron en el canal navegable las luces y señales de navegación que permitieron a las naves movilizarse a cualquier hora del día o de la noche.

Todas las líneas de vapores que tocaban en Puerto Colombia ordenaron a sus naves, entrar hasta el nuevo Terminal de Barranquilla.

Desde 1935 en adelante comienzan los debates sobre el destino de la bahía de Sabanilla, del muelle de Puerto Colombia y del Ferrocarril, las infraestructuras en servicio del comercio exterior finisecular que entrarían en obsolescencia una vez el canal navegable fuera terminado. Es entonces cuando se establece el primer centro de turismo, actividad tradicionalmente de importancia residual para la ciudad, y se comienza a imaginar la transformación de Puerto Colombia y todas las Playas de Salgar, en un centro balneario al estilo de los sitios de veraneo europeos. La línea argumentativa del Centro de Turismo hacía alusión a Barranquilla como un lugar donde era posible escaparse de los períodos invernales en el hemisferio norte, así como hacer negocios en la ciudad. El Hotel del Prado y el Country Club establecieron sus puestos de avanzada en las playas de Salgar, y el ferrocarril de mercancías mutó como medio de transporte turístico para alcanzar el mar.

De Izq. A derecha: Balnearios en la Playa de Salgar en la década de 1930; turismo de domingo en el Ferrocarril de Barranquilla; postal del hotel Pradomar en Salgar; Poster publicitario del centro de turismo de Barranquilla en 1936.

Fuente: Archivo Histórico del Atlántico digital

3.2.2 El Pórtico dorado de Colombia

De Izq. A Derecha: Plano de Barranquilla en 1907 donde se marcan los muelles y cobertizos de mercancías sobre el caño de las Compañías; Fotografía aérea de 1939 que muestra la puesta en marcha de la reconversión del borde del caño de las compañías; postal de la década de 1940 a partir de fotografía aérea donde se aprecian los jardines de la intendencia fluvial y el acueducto.

Fuente: Archivo Histórico del Atlántico digital; fotografía aérea: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Una vez consolidado el nuevo Terminal Marítimo, era preocupación de la Sociedad de Mejoras Públicas, de la Cámara de Comercio y del Centro de Turismo, el embellecimiento del acceso a Barranquilla desde el río; Era para esto necesario la relocalización de las fábricas y depósitos comerciales localizados por conveniencia a lo largo del recorrido del Ferrocarril, vecino a los muelles fluviales de la ciudad, hacia las inmediaciones del Puerto Marítimo, el cual sería el nuevo punto de llegada de las mercancías. Esto permitía vislumbrar la adquisición de los terrenos que bordean los caños del río, inmediatos al centro tradicional de la ciudad, y su conversión en zonas dedicadas al ocio y el embellecimiento, “para el deleite del visitante que por río se aproxima a la ciudad” (Mejoras, 1938). Específicamente, estos terrenos constituían todo el borde del caño de las Compañías, e iban desde la avenida Olaya Herrera (carrera 46), en donde empalmaban con el Paseo Rodrigo de Bastidas y los antiguos muelles fluviales de la ciudad, pasando por la Intendencia Fluvial y siguiendo todo el recorrido hasta el hidropuerto de Veranillo, donde funcionaba la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), en la Avenida Once de Noviembre (Calle 58). Este proyecto se llevó a cabo en parte en compañía de las Empresas Públicas Municipales a través de la conclusión de una pompa del acueducto en la zona.

3.2.3 El Parque Once de Noviembre: el bosque urbano de Barranquilla

Izq. A derecha: Fotografía de los predios adquiridos del Parque Once de Noviembre; Imaginación del parque; Postal de los Juegos Latinoamericanos y del Caribe de 1946 con la piscina olímpica ya terminada.

Fuente: Archivo Histórico del Atlántico digital

Empalmando con el Hidropuerto de Veranillo, y recorriendo un vasto terreno hasta El Prado, la Sociedad de Mejoras Públicas promocionaba lo que sería el Parque Once de Noviembre, un gran pulmón verde que debía transformar 13 hectáreas “resecas y sedientas”, que serviría a todos los Barranquilleros. Hacia 1938, varios de los terrenos destinados al parque habían sido adquiridos. La revista de la Sociedad expresa:

“LO QUE ES HOY: - Un vasto potrero, sin verdura pratense –y eso que está en “El Prado”, donde escuálidos semovientes se esfuerzan vanamente por alimentarse ingiriendo ramillas casi secas, todo entre extensos basurales que prestan servicio gratuito a las personas pobres del vecindario (...) LO QUE PUEDE SER MAÑANA: -Bosque amenísimo en el que los árboles cuidados esmeradamente proyecten una gran umbría sobre las vías interiores, oportunamente curvilíneas, para prolongar la sensación de frescura que les brinda el follaje hospitalario, en el que los pájaros, desde nidos secretos cual conviene a su dicha, trinen suavemente sus dulces gorjeos” (Mejoras, 1938; 35).

El plan de trabajo para el proyecto sometido en consideración de la Sociedad de Mejoras Públicas el 23 de Mayo de 1938, contemplaba la colaboración de todas las fuerzas vivas de la ciudad: entidades públicas del departamento y del municipio, así como de la Industria, del Comercio, del público y de las colonias extranjeras y de otros departamentos. El plan contemplaba la arborización y el arreglo de las parcelas por las diversas colonias extranjeras presentes en la Barranquilla de la época, así como la ejecución y el sostenimiento de las obras a cargo de la sección técnica de las Empresas Públicas Municipales, las cuales se encargarían también de manejar los fondos recaudados por la Sociedad de Mejoras Públicas.

El parque incluía la localización y el proyecto de una piscina olímpica que debía servir para los V Juegos Olímpicos Centroamericanos y del Caribe en 1946; la localización y proyecto de un estanque para peces y plantas acuáticas, la localización del sitio donde debería colocarse la fuente luminosa que se encontraba en el edificio de la Exposición Nacional de 1938 en El Prado, la localización y proyecto de un sitio de recreo para niños y la localización y proyecto de una Concha Acústica para conciertos al aire libre y la construcción del Jardín Botánico de Barranquilla, todo embebido en el parque.

Fragmento de la planta del proyecto para el Parque 11 de Noviembre

Fuente: Revista Mejoras

3.2.4 La Ciudad Jardín

El Barrio El Prado, y su famoso Boulevard Central, fue un hito de la planificación urbana en Colombia y en gran medida en el ámbito Caribe transnacional. Desde su conclusión a finales de la década de 1920, El Prado marcó una pauta certera en las urbanizaciones privadas que desarrollaban los barrios residenciales que daban acogida a la creciente población de Barranquilla, así como de las entidades oficiales que regulaban el crecimiento de la ciudad (Ortega, 2009).

Anteriormente se mencionó el plano de W. R. Hebard & Co. que era el documento referente para el trazado urbano de Barranquilla. En 1937, El Concejo Municipal, respaldado por la sociedad de Mejoras Públicas y la dirección de Obras públicas municipales, propenden por establecer lineamientos para la expansión de Barranquilla que incluyen como ley retrocesos de antejardines y la inclusión de patios centrales para mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad, utilizando como modelo el barrio El Prado. En adelante, Barranquilla debía expendirse en baja densidad por su territorio, teniendo en cuenta que “cada nuevo edificio o residencia que se construyera se dejara un espacio para patio central destinado para jardín, a fin de proporcionarles ventilación y luz solar, y mantener el aire fresco y oxigenado en la ciudad. Esta forma de construcciones de acuerdo con nuestro clima, nuestras costumbres y tradiciones, contribuyen a hacer más risueñas y saludables las residencias, porque los árboles y las flores desde los más remotos tiempos hasta nuestros días han sido siempre considerados en todas partes del mundo como el más preciado ornato (...) y por acuerdo municipal se exija a toda casa que se construya en ciertas vías, como la “Avenida Caldas”, por ejemplo, desde la carrera de La Paz hasta Murillo, y en sectores y barrios fuera de los centros y arterias de intenso tránsito y movimiento comercial, además del patio central, un espacio hasta de cinco metros de ancho en el frente para jardín.” Adjunto a estas disposiciones, la Sociedad de Mejoras Públicas ratifica su acompañamiento a las obras de pavimentación llevadas a cabo por las Empresas Públicas Municipales, a través de la arborización de las calles y aceras de la ciudad, en aras de consolidar todas las periferias residenciales barranquilleras en una <<ciudad jardín>>.

3.2.4 El Centro y su proyección

Esquema del área prevista para la expansión del centro y fotografía aérea de Barranquilla en 1939

Fuente: Instituto geográfico Agustín Codazzi. Síntesis gráfica realizada por el autor

Finalmente, el centro de la ciudad, en los años 30 hervidero del intenso intercambio comercial de Barranquilla, sería puesto a prueba radical por primera vez. Tal y como predijo Samuel Hollopeter, director de las Empresas Públicas Municipales, el centro comercial estaba llamado a extenderse más allá de sus límites tradicionales, comprendidos entre la carrera del Progreso (carrera 41) y la avenida Stuart (carrera 45) y entre el caño del Mercado y el Paseo de Bolívar (calle 35). Durante décadas, probablemente siglos, este reducido espacio de unas cuantas cuadras había concentrado toda la actividad comercial y visto el nacimiento de los primeros ensayos fabriles de la ciudad. En la ciudad moderna llevada a su apoteosis, sus calles estrechas y tortuosas podían finalmente ser reemplazadas por el terreno alto, teniendo en cuenta que la relación con los caños del Magdalena ya no sería necesaria debido al nuevo Terminal Marítimo. El trazado de las amplias arterias que comunicaban el centro con los barrios residenciales era también una determinante en la expansión del centro bajo los estándares de lo que en ese momento comenzaba a ser moderno.

Plano del proyecto de ampliación de la carrera del Cuartel en 1938 que incluía la realización del puente que condenaría la navegación en los antiguos muelles fluviales de la ciudad mientras mejoraba el acceso a la isla La Loma.

Fuente: Revista Mejoras, Archivo Histórico del Atlántico

El punto de inflexión y epicentro de toda la refacción urbana del área central de Barranquilla sería el Paseo de Bolívar. En sus inicios un arroyo que flanqueaba el borde occidental del centro tradicional, fue transformado en camellón a finales del siglo XIX, y desde entonces se catapultó como el más prominente de los escenarios del Teatro del Progreso en la Barranquilla de principios del siglo XX. En el período de imaginación que este artículo trata, el Paseo retomó su rol protagónico, transformándose de límite a eje articulador del centro tradicional con el centro expandido. El Paseo de Bolívar debía ser por fuerza ampliado y habilitado para la circulación de grandes volúmenes de automóviles, así como debía ser un articulador con los barrios residenciales del sur de la ciudad. Para tal motivo, se propuso la ampliación del paseo —que en la época iba desde la carrera del Progreso hasta la Avenida Stuart —hacia el sur, hasta tan lejos como el hospital de Barranquilla, mientras debía permanecer como remate el edificio Palma, ornato arquitectónico de Barranquilla, y la ampliación de la calle Córdoba, la calle que ocupa el costado oriental del paseo, hasta la Intendencia Fluvial, empalmando así con la Avenida Olaya Herrera y los muelles fluviales embellecidos.

De Izq. A derecha: Paseo de Bolívar alrededor de 1940; Carrera 20 de Julio en la década de 1940; Calle de San Blas a mediados de la década de 1930; Avenida Stuart en 1939.

Fuente: Archivo Histórico del Atlántico

El Centro Expandido: La carrera del Progreso que nunca fue.

Ilustración elaborada por el autor a partir del trabajo de archivo.

De igual manera, la Calle de San Blas, paralela al Paseo Bolívar hacia el occidente, estaba llamada a convertirse en la arteria comercial de mayor auge en el centro expandido, debido a su localización estratégica, siendo la más cercana al centro tradicional después del Paseo, así como vector que comunica la Carrera del Progreso, la avenida 20 de Julio, la Carrera del Cuartel y la avenida Stuart, las principales vías de comunicación con los barrios residenciales al norte de la ciudad. Era de estas 20 de Julio la avenida de mayor envergadura, y estaría destinada a consolidarse como la espina dorsal de Barranquilla, la “Vía Appia” del comercio de Barranquilla.

Otro de los grandes proyectos de expansión urbana pericentral que se comenzaría a concebir en la época, era la conquista de las islas de tierras anegadizas entre la ciudad, los caños y el río. En particular, las islas que hoy se conocen como La Loma 1 y 2, la primera de las cuales en el argot local se conoce como <<Barranquillita>>. El origen de dicho proyecto venía de 1919, cuando la construcción del canal navegable de las Bocas de Ceniza estaba aún en negociaciones, y como alternativa al Terminal Marítimo se proponía un proyecto que habilitaba la Isla La Loma en una gran dársena capaz de acoger los vapores transatlánticos. Utilizando la misma estrategia que había adoptado la ciudad de Barranquilla medio siglo atrás, la toponimia de las islas se reemplazarían por conceptos universales relacionados al ideario de la ciudad: Progreso y Libertad. Esta expansión por sobre las islas sería un vasto proyecto de especulación inmobiliaria, siendo un ensanche que casi duplicaba el área consolidada de Barranquilla.

Proyecto de dársena en la Isla La Loma y ensanche urbano sobre la misma en 1923, que se iniciaría de forma parcial en la década de 1930.

Fuente: Revista El Gráfico, Biblioteca Luis Ángel Arango.

3.3 Las predicciones completas de Samuel Hollopeter en 1936

“Predicción No. 1

La población de Barranquilla en 1946 será de 300.000 habitantes. En 1926 había muchos escépticos que se negaban a creer que Barranquilla tendría una población de más de 150.000 habitantes en 1936. Un crecimiento tan rápido traerá consigo muchos problemas en relación con la financiación y ensanche de las obras públicas y servicios necesarios. Antes de 20 años Barranquilla será más grande que Bogotá.

Predicción No. 2

Para 1946 el nuevo puerto marítimo se habrá ensanchado a tal grado que podrán acomodarse diez vapores marítimos a la vez, y para esta fecha Barranquilla tendrá una gran propaganda como sitio de recreo para el invierno.

Predicción No. 3

En 1946 esta ciudad tendrá muchísimas nuevas industrias que darán empleo a miles de obreros y mecánicos.

Predicción No. 4

En 1946 Barranquilla tendrá magníficas carreteras que conectarán la ciudad con todos los puntos importantes del departamento del Atlántico y de Bolívar. Habrá también una buena carretera a Santa Marta y a la Sierra Nevada con un “ferry” adecuado para pasar los vehículos al otro lado del río Magdalena. Muchos de los miembros de este Club serán los principales promotores de estas mejoras, y “aunque usted no lo crea”, a pesar de los grandes obstáculos y del enorme costo, para 1946 habrá carreteras con 4 vías para automóviles que se extenderán desde Barranquilla hasta Bogotá, Medellín, y otras ciudades importantes del interior, y los

colombianos comenzarán a conocerse unos a otros. Podría agregarse que para 1966 uno podrá ir desde Buenos Aires hasta Alaska o Nueva York por buenas carreteras y en el automóvil de familia.

Predicción No. 5

Para 1946 habrá servicio diario de correo aéreo, de expresos y pasajeros, desde esta ciudad hasta Nueva York, y servicio bi-semanal aéreo directo a Europa.

Predicción No. 6

Dentro de diez años las fincas en el sector comercial de Barranquilla serán tan valiosas que empezaremos a ver edificios de diez pisos.

Predicción No. 7

Para 1950 el sector comercial de Barranquilla se habrá corrido hacia arriba a Progreso, 20 de Julio y Líbano. Y tan lejos como la Calle Murillo. 20 de Julio será la principal avenida comercial y las fincas más valiosas de la ciudad estarán situadas en esa Carrera, entre el Paseo Colón y la calle Murillo. Este cambio se operará en parte debido a que las calles del Paseo Colón hacia el Caño son demasiado angostas y en parte también a que el terreno alto es mucho más apetecible.

Predicción No. 8

Para 1942 toda la tierra baja situada en los alrededores del nuevo puerto marítimo habrá sido rellenado, mejorando así sus condiciones sanitarias y proveyendo amplios y bien situados lugares para industrias y casas mayoristas.

Predicción No. 10

Para 1942 habrá desaparecido ya una de las calles de esta ciudad el último de los coches tirados por caballos y para 1950 el uso de carros de mula en las calles habrá sido prohibido. En 1946 habrá tantos vehículos de motor que se prohibirá estacionarse en prácticamente todo el sector comercial de Barranquilla."

3.4 Planos de Barranquilla Futura apócrifos

Planos de Barranquilla Futura Apócrifos. Pág. Anterior: Plano del Macroterritorio de Barranquilla. Arriba: Plano de Barranquilla localizando algunos de los proyectos mencionados en el artículo.

Cartografías elaboradas por el autor a partir del trabajo de archivo.

4 CIENCIA FICCIÓN

El artículo ha explorado una serie de nociones, imaginarios colectivos y productos culturales no construidos, tales como discursos populares acerca de la ciudad, proyectos no realizados, directrices de planificación y expectativas de crecimiento, de forma fragmentaria, cuya restitución y puesta en relación permite arrojar ciertas luces sobre cómo estaba compuesta la ciudad de Barranquilla de la década de 1930, sino comprender el tipo de sociedad que la habitaba, y el tipo de ciudad que dicha sociedad anhelaba. Como cierre, se propone otro producto cultural que se constituye un último tipo de fragmento de la ciudad que no fue, evidenciando que el material anteriormente expuesto constituye tan solo una versión de una ciudad de Barranquilla que pudo haber sido, pero que no es más que, si bien excitante, una pequeña nota sobre el recorrido de la historia de Barranquilla.

“Ahora, volando de nuevo sobre Barranquilla, Juan Francisco Rogers apreciaba con mayor serenidad que la primera vez la transformación operada en la ciudad. (...) Debajo de la cabina se extendía la ciudad. Trenzaba sus calles en escuadras, formando paralelogramos casi perfectos. Emergía una vegetación miserable en las avenidas, limitadas por las fuertes construcciones de acero y cristal que constituían la última palabra de la arquitectura, que daban armonía y agilidad al conjunto y permitían un leve imperio de la fantasía. Por las dos orillas del río hasta su fusión con el mar se extendían los antiguos muelles de concreto, a cuyo borde llegaron las históricas embarcaciones de todos los países, en los días remotos en que el vapor era el impulso de las hélices y en que los hombres se veían obligados a curvarse sobre las ondas indómitas. De los malecones se habían hecho paseos para peatones y, en las horas nocturnas, una multitud mesurada y silenciosa aparecía sobre el pulido pavimento y proyectaba sus sombras sobre el lecho móvil del río.

Luego, hacia el antiguo barrio de Las Delicias, se elevaban las armaduras aceradas de las torres que habían recibido los dirigibles. Pero el transporte por dirigibles no prosperó (...) Todavía estaba allí el Prado. Las habitaciones casi rústicas y ahora anticuadas ostentaban su aspecto pintoresco y solo entorno del Hotel, conservado prodigiosamente, se levantaban grandes edificios que procuraban competir con la grandiosidad de aquel monumento. (...) Volaba sobre el Prado y se dirigía, siguiendo el río, encajonado entre los muelles hasta los cuales avanzaban su audacia las construcciones de múltiples pisos, hacia el mar. Veía la playa rumorosa agitada por el eterno choque entre el río y el océano. Pequeñas embarcaciones surcaban el agua verde, penetraban por las Bocas de Ceniza y llegaban hasta los muelles. Ya no eran las negras humaredas de los vapores. (...) volvía hacia los barrios más viejos. Las calles que en otro tiempo fueran centrales, llenas de actividad intensa, ofrecían ahora un aspecto vacío y desolado. Estaba acostumbrado a contemplarlas llenas de automóviles, guiados por faros reguladores, cubiertas de una multitud inquieta; ahora sólo ambulaban algunas personas, sin la antigua agitación, con la parsimonia y con la solemnidad que parecían impregnar todos los actos de la nueva humanidad. La calle de San Blas, la Avenida 20 de Julio, el Paseo Colón [Bolívar], prolongado durante algunas cuadras en 1975, que parecía una brecha abierta entre las techumbres incontables, ofrecían un aspecto arcaico que penetraba en el espíritu de Rogers (...) Leves transformaciones se habían hecho, que no alcanzaban a cambiar fundamentalmente el espíritu que impregnó el siglo XX, cuando toda la actividad de Barranquilla se desarrolló en aquel sitio y aún no se había corrido hacia las orillas del río, en busca del mar.” (Osorio Lizarazo, 1932; 56, 57, 58).

El Prado en el año 2132.

Ilustración elaborada por el autor a partir del libro de ciencia ficción de J. A. Osorio Lizarazo.

BIBLIOGRAFIA

BAUDELAIRE, C. (1868). *Le peintre de la vie moderne*. Paris : Fayard/Mille et une nuits.

BLANCO BARROS, A. (2011) *Obras Completas*, Barranquilla: Universidad del Norte.

CABALLERO LEGUIZAMÓN, J. E. (2000). *Barranquilla y la Modernidad, Un Ejercicio Histórico*. Bogotá : Proa.

CHOAY, F. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*. Paris: éd. du Seuil.

CHOAY, F., Baird G. et alt. (1969). *Le sens de la ville*. Paris : éd. du Seuil.

DEDE, H. (2013) *La Carrera del Progreso : Un laboratorio de modernidad en Barranquilla*. (Manuscrito).

FOUCAULT, M. (1975). *Surveiller et Punir*, Paris : Gallimard.

ISLA, E. R. (1928). Directorio comercial pro-Barranquilla.

KOOLHAAS, R. (1994). *Delirious New York A Retroactive Manifesto for Manhattan*. New York: The Monacelli Press

MEISEL ROCA A. y POSADA CARBÓ, E. (1988) *Bancos y Banqueros de Barranquilla, 1873, 1925*. En: Boletín Cultural y Bibliográfico, Número 17. Volumen XXV. Banco de la República.

OSORIO LIZARAZO, J.A. (1932) *Barranquilla 2132*. Bogotá: Laguna Libros

PAGE, M. (1999). *The creative destruction of Manhattan, 1900-1940*. Chicago: University Press.

PANZA MEJÍA, E. J. (2010) *Historia de la Planeación en Barranquilla: Fundamentos conceptuales y normativos para su construcción*. Revista Módulo, 9, 11-34.

RODRÍGUEZ BECERRA, M. y RESTREPO RESTREPO, J. (1994). *Los empresarios extranjeros en Barranquilla. 1820- 1900*. Desarrollo y sociedad, Universidad del Norte.

SOLANO, S., & CONDE, J. (1993). *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*. Uniatlántico, Barranquilla, 11-59.

STEVENSON, A. (2011) *Obregón en Barranquilla*. Barranquilla: La Laguna Ciega.

VILLALÓN DONOSO, J. (2000). *Historia de Barranquilla*. Universidad del Norte ediciones, Barranquilla.

Prensa consultada (General):

Barranquilla Gráfica (1963-1975)

En: Archivo Histórico del Atlántico

El Economista (1963-1975)

En: Archivo Histórico del Atlántico

El Grafico año XIII no. 641 (1923)

En: Biblioteca Luis Ángel Arango

Revista de la Cámara de Comercio de Barranquilla, (1931-1940)
En: Biblioteca Luis Ángel Arango

Revista Mejoras (1927-1939)
En: Archivo Histórico del Atlántico

Semanario El Progreso (1857-1858)
En: Biblioteca Luis Ángel Arango