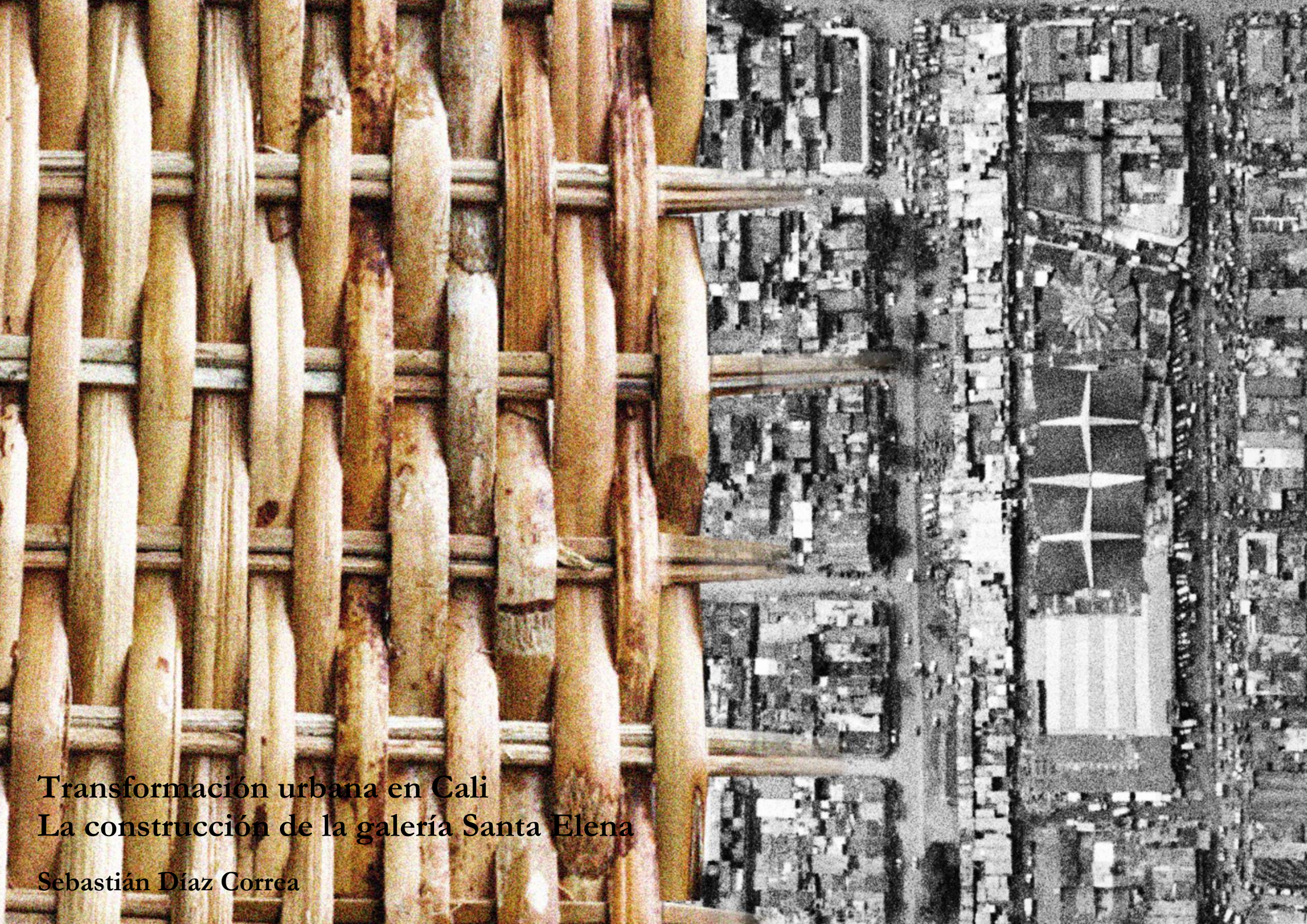




Transformación urbana en Cali
La construcción de la galería Santa Elena

Sebastián Díaz Correa

Transformación urbana en Cali

La construcción de la galería Santa Elena

Sebastián Díaz Correa

Monografía de pregrado dirigida por:
Rosa Emilia Bermúdez Rico

Universidad del Valle
Facultad de Ciencias Sociales y Económicas
Programa de Sociología
Santiago de Cali
2023

Doy gracias por el apoyo y acompañamiento a mi familia materna,
a unos buenos pocos amigos y a mi compañera sentimental.
Agradezco a la profesora Rosa Emilia por no claudicar en este proceso.
Una mención especial merece mi madre y mi abuela materna por
afrontar con tenacidad los embates que la vida les ha deparado;
asimismo, para aquellos que se fueron durante este tiempo:
a mi abuelo materno, a mi amiga Ángela Sandoval y a Gilma.
Por último, agradezco por el proceso mas no por el producto.

Resumen

Este trabajo de investigación analiza, por medio de la revisión documental, entrevistas y material gráfico, el proceso de urbanización del barrio Santa Elena en la ciudad de Santiago de Cali para el periodo 1940-1970. Se toma como eje central la construcción de la galería del barrio. Se trabaja desde la perspectiva de la sociología urbana para dar cuenta de los procesos sociales y económicos en el proceso de urbanización de la ciudad y se analiza cómo la construcción de la galería se convirtió en un dispositivo central del proceso de urbanización. Se analiza de qué manera este nuevo equipamiento construye una nueva producción del espacio, regida por la triada lefebvrea de lo percibido-lo concebido-lo vivido. Para lo anterior es necesario conocer los modos de pensar y vivir la ciudad moderna, conocer la importancia de las plazas de mercado como instituciones creadoras del desarrollo de la Ciudad y conocer los proyectos de modernización de la ciudad de Cali previstos por la administración municipal en el periodo 1940-1970, los cuales pronosticaban el crecimiento de una ciudad, por entonces poco desarrollada en infraestructura, que con los Juegos Panamericanos (1971) fueron el detonante de diversas obras que la llevaron a expandir sus fronteras.

Palabras clave: Santiago de Cali – Proceso de urbanización – Producción del espacio – Barrio Santa Elena – Plaza de mercado – Catalizador urbano

Abstract

This research work analyzes, through documentary review, interviews and graphic material, the urbanization process of the Santa Elena neighborhood in the city of Santiago de Cali for the period 1940-1970. The construction of the neighborhood public market is taken as the central axis. We work from the perspective of urban sociology to account for the social and economic processes in the urbanization process of the city and analyze how the construction of the public market became a central device of the urbanization process. It analyzes how this new equipment constructs a new production of space, governed by the Lefebvrian triad of what is perceived-what is conceived-what is experienced. For the above, it is necessary to know the ways of thinking and living the modern city, to know the importance of public markets as creative institutions of the development of the City and to know the modernization projects of the city of Cali planned by the municipal administration in the period 1940-1970, which predicted the growth of a city, at that time little developed in infrastructure, which with the Pan American Games (1971) was the trigger for various works that led it to expand its borders.

Keywords: Santiago de Cali – Urbanization process – Space production – Santa Elena neighborhood – Public market – Urban catalyst

Contenido

Introducción.....	7
Santiago de Cali: una ciudad en expansión	8
Plaza de mercado: una mirada caleidoscópica.....	14
Justificación	20
Objetivos.....	20
Método	21
Marco conceptual	24
Proceso de urbanización.....	24
Producción del espacio	25
Capítulo I. Modos de pensar y vivir la ciudad moderna	27
Políticas higienistas	27
La Carta de Atenas.....	32
El derecho a la ciudad	34
Capítulo II. Las plazas de mercado en Latinoamérica.....	36
Argentina	36
Chile	39
Colombia	40
Ecuador	43
México	44
Perú	45
Capítulo III. Santiago de Cali: un proyecto de ciudad moderna.....	47
Plano de Cali Futuro.....	48
El Plan Piloto.....	51
Plan General de Desarrollo de Cali (PGD)	53
Juegos Panamericanos.....	54
Capítulo IV. El barrio Santa Elena	56
Nacimiento y configuración del barrio.....	57
Entremés placero	65
La Galería Santa Elena	70
Conclusiones	80
Bibliografía.....	85
Anexos:.....	90

Índice de imágenes

Imagen 1. Pirámide poblacional Cali, años 1951, 1964, 1973	11
Imagen 2. Cambios de la retícula urbana.....	12
Imagen 3. Mercado de pueblo	15
Imagen 4. Diagrama catalítico	18
Imagen 5. Primer Mercado Abasto Proveedor (1925)	37
Imagen 6. Nuevo Mercado del Abasto (1933).....	38
Imagen 7. Mercado Central de Concepción (1960)	39
Imagen 8. Barrio del Mercado, Chapinero (1900).....	42
Imagen 9. Plaza de Cisneros, 1910	42
Imagen 10. El Pedrero (sin fecha)	43
Imagen 11. Expansión urbana de la ciudad de Cali	48
Imagen 12. Valla publicitaria de los Juegos Panamericanos (c. 1970).....	55
Imagen 13. Negocio de Magaña y Martínez (sin fecha)	58
Imagen 14. Publicidad barrio Santa Elena.....	60
Imagen 15. Vista aérea del barrio Santa Elena y su galería, años 60	62
Imagen 16. Placa conmemorativa trabajadores de EMCALI.....	63
Imagen 17. Ubicación de las galerías de Cali y su estrato económico (1980).....	67
Imagen 18. Antigua Galería Central (c. 1970).....	68
Imagen 19. Congestión en calle cercana a la Galería Central (c. 1970).....	69
Imagen 20. Construcción de la galería Santa Elena (c. 1962).....	71
Imagen 21. Aspecto exterior de la galería Santa Elena.....	73
Imagen 22. Aspecto exterior de la galería Santa Elena por la actual calle 23 (1974)	74
Imagen 23. Félix Candela y el logo de su constructora Cubiertas Ala.....	75

Índice de Tablas

Tabla 1. Caracterización entrevistados.....	23
Tabla 2. Mortalidad por número de casos según las 10 primeras causas en Cali, 1940-1949	31
Tabla 3. Mortalidad por número de casos según las 10 primeras causas en Cali, 1970-1979	31
Tabla 4. Distribución de los comerciantes en el sistema de mercados públicos de Cali, por plaza y tipo de producto, Febrero de 1969.....	70

“El verdadero viaje del descubrimiento no consiste en buscar nuevos paisajes, sino en tener nuevos ojos”
Marcel Proust

Introducción

Desde la sociología urbana se estudian los hechos que contribuyen a la urbanización de las ciudades, ya no sólo desde la división rural-urbano, sino desde la confluencia entre lo social y lo espacial, teniendo en cuenta los diferentes enfoques de la geografía, la arquitectura, la tecnología, el urbanismo, la sociología, la economía, las ciencias políticas y demás áreas que integran la ciencia, la técnica y la sociedad. Esta manera de pensar la ciudad desde diferentes puntos de vista permite aproximarse a la comprensión de los hechos urbanos, los cuales muestran cambios en la sociedad, así como transformaciones del espacio (Lamy, 2019). Los procesos de urbanización tienen un sentido recíproco, es decir, los cambios que sufre la ciudad tienen un impacto sobre sus habitantes, así como las nuevas necesidades de éstos (escuelas, hospitales, centros de trabajo, lugares de residencia, lugares de entretenimiento, etc.) transforman físicamente a la ciudad; esta relación en doble vía es un proceso inacabado que incide y modifica las formas de concebir y vivir la ciudad. La relación entre los fenómenos sociales y el espacio donde se llevan a cabo son del interés de la sociología urbana que hacen de estos “la condición y el eje de su análisis” (Lamy, 2019, p.13). Desde ésta se analizan factores como lo económico, cultural, político y social, pero también se tiene en cuenta aspectos como la incidencia arquitectónica, lo cual denota una época en concreto, avances tecnológicos y una manera específica de concebir los diferentes espacios de uso social, los cuales pueden estar sujetos a un poder hegemónico vigente o ya inexistente. La ciudad funciona como un recordatorio de los aciertos y fallos de la planificación urbana.

La Carta de Atenas, desarrollada por Sert y Le Corbusier en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1933, estableció unos principios básicos de la organización de las ciudades, y por ende de los barrios, en cuanto a las zonas de residencia. A esto se le suma la diferenciación de los espacios de ocio y de trabajo, así como que los lugares de residencia fueran espacios soleados, abiertos y salubres para evitar cualquier tipo de problemas de salud.

El proceso de urbanización en la sociedad moderna colombiana está caracterizado, aparte de los clásicos factores económicos derivados de la industrialización de las ciudades y de la transformación de la sociedad rural, por la época de *La Violencia*, que favoreció también la transformación rural colombiana durante los años 1950 y 1960 y que se convirtió en un detonante de la migración interna del país (Aprile-Gnisset, 1992; Vásquez, 2001; Mosquera, 2012; Urrea, 2012). Esta particularidad del caso colombiano hizo que muchas familias de las zonas más afectadas por la violencia bipartidista emigraran a las ciudades, enfrentando grandes cambios ante la nueva condición de urbanitas. Estos cambios en las costumbres de los campesinos suponían un gran reto para ellos, así como para la ciudad misma, dado que el aumento de la población exigía mayor infraestructura para soportar a los nuevos residentes, así como sus exigencias.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el trabajo de investigación se concentrará en un hecho concreto para hablar sobre el proceso de urbanización del barrio Santa Elena: la construcción de la plaza de mercado del barrio en el periodo 1958-1962. Así, la pregunta central de este ejercicio de investigación será: ¿De qué manera la construcción de la galería Santa Elena influyó en el proceso de urbanización del barrio Santa Elena? Dado

que la ciudad se erigía como una de las ciudades más importantes del país junto a Bogotá y Medellín, la llegada de migrantes fue convirtiendo al barrio, en aquel entonces llamado Urbanización Santa Elena, en un lugar atractivo para vivir. Teniendo en cuenta el cambio al que se enfrentaban sus escasos habitantes por entonces, es de interés en este trabajo conocer de qué manera la galería generó nuevas dinámicas sociales (de apoyo, económicas, de esparcimiento...) y cómo el espacio próximo a ésta generó nuevas maneras de experimentarlo.

En Colombia, el proceso de urbanización, el cual se refiere al incremento de la población en las ciudades o zonas urbanas con relación al total de la población y el equipamiento de éstas, es decir, las nuevas construcciones derivadas de las necesidades que esa nueva población requiere, como viviendas, centros de salud, sistemas de servicios básicos como agua potable, energía, recolección de basuras, transporte, etc., así como la necesidad de generar nuevas fuentes de trabajo, evidenció el proceso de transformación de la sociedad rural campesina de mediados del siglo XX. De acuerdo con el estudio realizado por la Universidad Externado de Colombia en el 2007¹, para el año 1938, la población colombiana pasó de dos millones y medio, es decir el 29,1%, a trece millones y medio en el año 1975, el 59% de la población residente en cabeceras municipales de todo el país. Para el año 1938 la ciudad de Cali contaba con 101,883 habitantes, de los cuales 88,366 se encontraba en la cabecera, y pasó a tener 991,549 habitantes en el año 1973, de los cuales 971,891 se encontraba en la cabecera (Morales, 2018). Lo anterior muestra cómo la ciudad fue incrementando su población, por ende, la expansión de sus fronteras y su proceso de urbanización.

Dentro de esos procesos de modernización que afrontó la ciudad, se destaca principalmente su cambio físico, es decir, la infraestructura urbana, así como la expansión de sus límites. Este cambio se dio por la incapacidad física de la ciudad de acuerdo con el incremento demográfico, ya que debía suplir con distintos servicios como la energía eléctrica, agua potable, vías de transporte, distribución de los alimentos, etc. Así pues, me concentraré en la construcción de las plazas de mercado, las cuales, en sus inicios, mantenían una relación, aún, estrecha entre la nueva sociedad urbana y la “antigua” sociedad rural. Me concentraré específicamente en la construcción de la plaza de mercado del barrio Santa Elena y sus implicaciones en el proceso de urbanización del barrio Santa Elena.

Santiago de Cali: una ciudad en expansión

Extensa es la producción literaria sobre la historia de la ciudad de Santiago de Cali. Exposiciones, documentos oficiales, artículos, tesis, libros, entre otros, han servido para recopilar su historia desde los inicios de la época colonial en el siglo XVI hasta la época moderna en el siglo XX (Arboleda, 1956 y 1957; Vásquez, 1982 y 2001; Aprile-Gnisset, 1992)² y apenas entrado el siglo XXI (Loaiza Cano, 2012)³, por ende, la descripción que aquí se

¹ “Ciudad, espacio y población, el proceso de urbanización en Colombia” (2007), consultado el 11 de septiembre de 2020. <https://colombia.unfpa.org/es/publications/ciudad-espacio-y-poblacion/C3%B3n-el-proceso-de-urbanizacion/C3%B3n-en-colombia>

² Me refiero, sólo por nombrar unas pocas, a las obras de Gustavo Arboleda *La historia de Cali. Desde los orígenes de la ciudad hasta la expiración del periodo colonial*, la cual está compuesta por tres tomos, los dos primeros impresos en 1956 y el tercero en 1957; a las de Edgar Vásquez Benítez, *Historia del desarrollo urbano en Cali* (1982) e *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio* (2001); y a la obra de Jacques Aprile-Gnisset, *La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX* (1992).

³ Hago referencia a la obra *Historia de Cali. Siglo XX*, la cual comprende 3 tomos: Espacio urbano, Política y Cultura, respectivamente. Esta es una obra realizada por el grupo de investigación Nación/Cultura/Memoria del Departamento de Historia de la Universidad de Valle en el año 2012.

presenta sobre la ciudad es breve y resaltaré, a modo personal, los hechos más importantes que ocurrieron durante la mitad del siglo XX.

Desde la designación de Cali como capital del recién constituido Departamento del Valle del Cauca en 1910, la ciudad presentó un acelerado proceso de cambio, tanto en la composición demográfica de sus habitantes, sus relaciones económicas y sociales, su infraestructura, así como sus límites geográficos que aún la convertían en una pequeña urbe. Durante una intensa primera mitad de siglo, la ciudad presenció, por ejemplo, la inauguración del tranvía a vapor (1910-1926) el cual llevaba la mercancía desde el puerto de Juanchito hasta la plaza de mercado ubicada en El Calvario; la inauguración de la primera planta para producir energía eléctrica, la inauguración de la Biblioteca del Centenario y el establecimiento del servicio de aseo y de recolección de basuras (1910); la instalación del servicio telefónico (1912); el primer automóvil en la ciudad (1913); la llegada del ferrocarril (1915), que reemplazó al tranvía y permitió, gracias a la ampliación de la vía férrea, la conexión intermunicipal y departamental con Cartago (1925), Armenia y Popayán (1926); la fundación de la fábrica de textiles La Garantía (1915); la culminación de la primera etapa del acueducto metálico (1916); la construcción de carreteras y mejoría de las vías, con lo cual los automóviles entrarían a ser paisaje diario en la ciudad; el arribo al Aeródromo Long Champ del Telégrafo 1, la primera aeronave en aterrizar en la ciudad (1921); la apertura de la cervecería Los Andes (1924); la fundación del Club Noel (1924); la aprobación para la construcción del alcantarillado (1927); la creación de un nuevo cargo público en la ciudad: Gerente de las Empresas Municipales, la cual estaba integrada por el Acueducto Municipal, el Matadero y la Plaza de Mercado (1930); la instalación de la primera radiodifusora en la ciudad, La voz del Valle (1932); la fundación por parte del Concejo Municipal de la Escuela de Artes y Oficios Antonio José Camacho (1933) (Aprile-Gnisset, 1992; Vásquez, 2001; DANE, 1986).

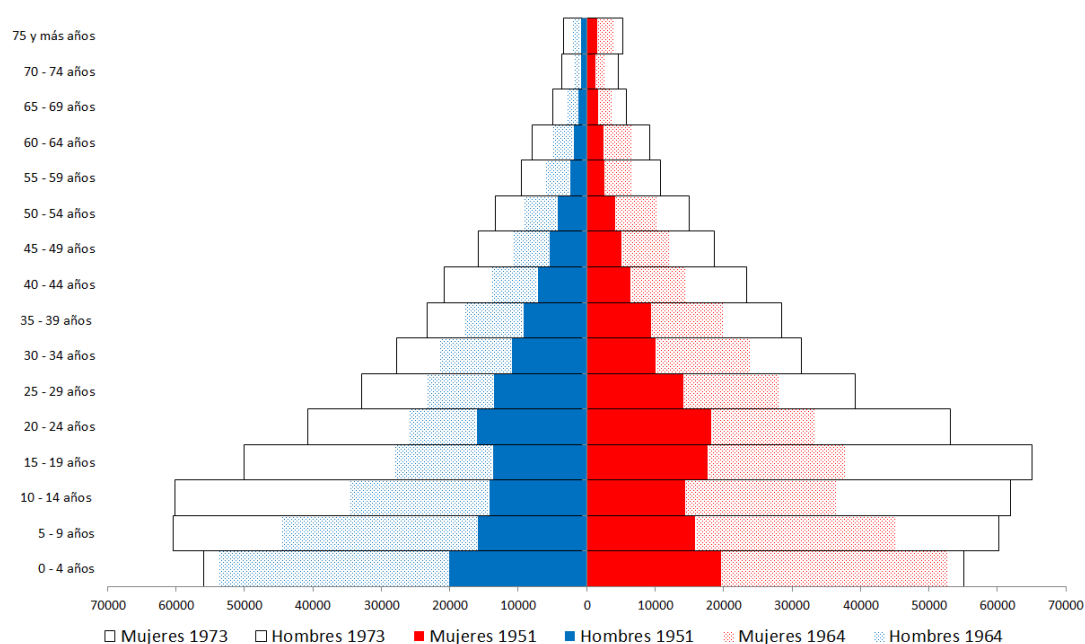
Mención aparte merece la superación de la crisis económica mundial de 1929, donde el departamento del Valle, así como la ciudad de Cali, recuperaron su participación industrial en la economía regional y nacional, con lo cual se vieron inmersos “en el flujo de bienes y capitales de la economía internacional” (Bermúdez, 2007, p.26) y emergieron en la ciudad empresas dedicadas a la labor del caucho, tales como Cauchosol (1935), Croydon (1937) y Grulla (1939) (Ibi.). Cabe resaltar la participación laboral femenina en estas nuevas empresas de la industria manufacturera que se instalaron en la ciudad, dado que, como lo recalca Bermúdez (2007), la mujer obrera, este sujeto social de la modernidad, empezó a desempeñar un papel determinante en la construcción de ciudad del siglo XX en la ciudad de Cali.

Para inicios de la mitad del siglo XX, la ciudad había incrementado su población 11,8 veces con respecto al inicio de siglo (1900, 24.000 habitantes – 1951, 284.186 habitantes) (DANE, 1986). Este incremento cuantitativo se vio acompañado de un incremento cualitativo en cuanto a los servicios que debía ofrecer la ciudad y en cuanto a la forma de ésta, otrora, colonial. Durante la mitad del siglo XX, la ciudad afrontó un cambio significativo, no sólo en valores absolutos, sino también en cuanto a su composición demográfica. Antioquia, Caldas, Cauca, Nariño, Pacífico colombiano y otros municipios del Valle del Cauca, fueron algunas de las regiones de las que más migrantes llegaron a Cali. Para los periodos intercensales de 1951, 1964 y 1973, la población fue de 284.186 habitantes para el primer año; 637.929 habitantes para el segundo año y, para el último, de 991.549 habitantes (Ibi.). La población tuvo un incremento de casi 3,5 veces entre el primer y el último año mencionados. Para aquel entonces, un gran número de la creciente población en las ciudades tenía que ver con la

situación de la migración del campo a la ciudad, y no por su tasa de crecimiento vegetativo. Derivado por la atracción de la industria y por el desplazamiento ocasionado por la violencia en el país (Vásquez, 2001; Aprile-Gnisset, 1992)⁴, Cali sería una de las mejores opciones de refugio, dado que la ciudad ya se encontraba dentro de las tres primeras del país, en cuanto a su dinámica económica, tamaño y porque se imponía como un núcleo urbano en el suroccidente colombiano (Urrea, 2012). Como se ve en la Imagen 1, para el año 1951, la ciudad tenía una población con crecimiento lento. Un mayor peso en el grupo de edad inferior para los hombres con el 7,1% (20.144) mientras que las mujeres contaban con el 6,9% (19.710). En el año 1964 vemos un notable aumento de la pirámide poblacional para cada grupo de edad, confirmando el crecimiento rápido de la población caleña. En el último año, si bien la población siguió creciendo, lo hizo de manera creciente para todos los grupos de edad excepto para el inferior, por lo cual podemos ver un descenso de la tasa de natalidad. Para este año vemos una reducción de 2,2 puntos porcentuales para las mujeres y 2,3 puntos porcentuales menos para los hombres. Asimismo, vemos para cada periodo censal un incremento de la expectativa de vida, principalmente para la mujer. Se pasó de tener un total de 1.668 mujeres (0,6%) en el año 1951, a tener 5.344 (0,6%) en el año 1973 en el grupo de 75 años y más. En el caso de los hombres, para el año 1951, habían 896 (0,3%) y para el año 1973, 3.386 (0,4%) en el grupo de 75 años y más. Esto se traduce en mejores condiciones de salud, asociadas a un mayor acceso a la alimentación, buenos hábitos alimenticios y mayor cobertura de la atención hospitalaria.

⁴ Si bien estos dos factores son reconocidos por ambos autores como causales del incremento de la población en la ciudad para la época, cada uno otorga un mayor protagonismo a un factor en particular. Por ejemplo, Vásquez (2001) dice, desde su formación como economista, que la razón principal del incremento de la población fue el atractivo que generó la ciudad en cuanto al crecimiento de la industria y la necesidad de mano de obra, es decir, que el campo dejó de ser atractivo y se buscó un mayor bienestar en la riqueza que la ciudad ofrecía. “El humo hace la prosperidad”, diría Mumford. Por su parte, Aprile-Gnisset (1992) dice que el incremento poblacional de la ciudad estuvo dado mucho más por el desplazamiento que se llevó a cabo en el campo y no por una atracción económica de la ciudad. Desde una posición marxista, Aprile-Gnisset dice que la concentración de la población estuvo dada por el desarraigo de la tierra natal del campesino en una guerra agraria de clases por la acumulación de tierras. Por esto, el autor dice que la urbanización no fue más que un proceso de expulsión del campo a la ciudad y no de atracción de la ciudad por sobre el campo. Revisando información de la Federación Nacional de Cafeteros, Aprile-Gnisset muestra que el “vaciamiento” del campo no tuvo que ver con una crisis de éste, lo cual llevó a migrar a la ciudad, cuando en realidad la producción cafetera iba en aumento, principalmente para las décadas del 50 y del 70, en lo que se conocería como “la bonanza cafetera”. Diría el autor: “(...) fueron las regiones agrarias económicamente más dinámicas, productivas y prósperas del país, aquellas que más padecieron un despoblamiento por emigración durante los años 1940, 1950 y 1960” (Aprile-Gnisset, 1992, p.587). Una muestra del planteamiento de Aprile-Gnisset lo encontramos en el trabajo de Urbano Campo, seudónimo del autor, *Urbanización y violencia en el Valle* (2017) en la cual relata a través de varios testigos cómo estos fueron despojados de sus tierras a mediados del siglo XX en municipios como El Dovio, Tuluá, Sevilla, Trujillo, entre otros, los cuales tenían una vocación agraria y estaban habitados, principalmente por antiguos latifundistas y terratenientes adeptos al partido Conservador. Asimismo, Michael Taussig y Anna Rubbo, en su libro *Esclavitud y libertad en el Valle del Cauca* (2011) cuentan cómo en Puerto Tejada y municipios del valle del río Cauca, los campesinos afrodescendientes fueron perdiendo sus tierras después de una larga lucha contra el amo blanco, dueño de la industria azucarera con sus ingenios, obligándolos a salir de sus tierras productivas, principalmente de cacao. Uno de los destinos de estos desterrados fue la ciudad de Cali.

Imagen 1. Pirámide poblacional Cali, años 1951, 1964, 1973

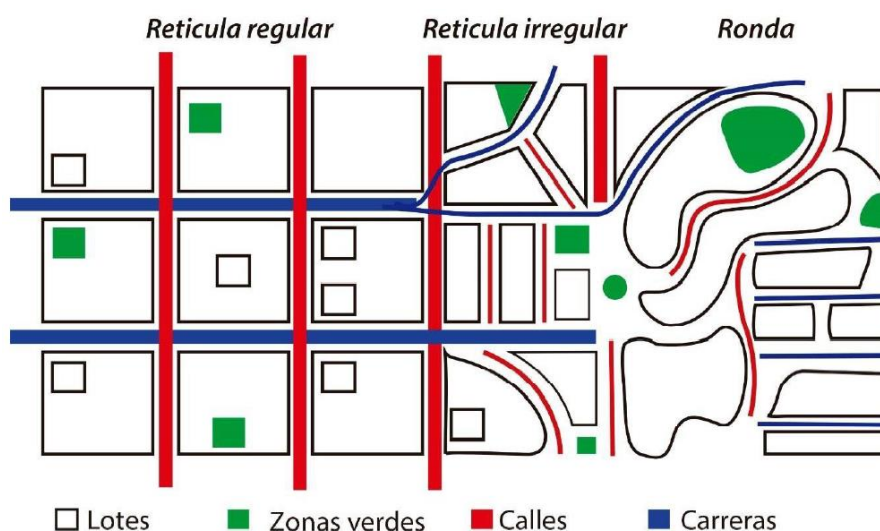


Fuente: Elaboración propia a partir de DANE, “Calistadístico 450 años”, (1986)

Pero la ciudad no sólo afrontó la migración interna del país, la cual es la de mayor porcentaje, inclusive desde antes del siglo XX ya se podía encontrar migrantes europeos, como alemanes, italianos y franceses. Una vez entrado el siglo XX, la ciudad experimentó una presencia de residentes de otras nacionalidades, como libaneses, españoles y un considerable número de judíos. Uno de los principales motivos que llevaron a estos migrantes a habitar la ciudad de Cali fue huir de los diferentes conflictos bélicos que amenazaban a sus países, principalmente durante la Primera y Segunda Guerra Mundial, así como la Guerra Civil Española y la caída del Imperio Otomano (Tertulias del Cali Viejo. Segundo libro, 1998, pp.93-197). Varios fueron los aportes que realizaron estas comunidades migrantes a la ciudad de Cali. Por el lado alemán, la construcción del teatro Jorge Isaacs a cargo de Hermann S. Böhmer y la fundación del colegio Alemán; por el lado libanés, promovieron la actividad comercial de telas en la ciudad con la fundación de Almacenes Sí y de Textiles El Cedro por parte de las familias Zaccour y Daccach. Fueron los primeros en realizar ventas a crédito, permitiendo así la accesibilidad de las diversas mercancías a todos los sectores sociales de la ciudad; por el lado español, el colegio Hispanoamericano y algunas panaderías y reposterías; la comunidad judía se especializó en las labores del comercio y posteriormente en la adquisición de varios negocios, el judío alemán Antonio Dishington fundó la empresa de textiles La Garantía y se construyó el Colegio Hebreo; los franceses, por su parte, contribuyeron con la ladrillera La Sultana de Roberto Galiath en 1955, la Alianza francesa y el Liceo francés, la fundación del hospital San Juan de Dios en 1750 por el médico Leonard Sudrot y los aportes académicos, décadas después, de Jacques Aprile-Gnisset; los italianos, desde sus aportes arquitectónicos de los edificios Otero, el teatro Jorge Isaacs, entre otros (Ibi.). “La variada procedencia regional [e internacional] de las inmigraciones hacia Cali (...) [favoreció] la presencia de múltiples valores culturales, a veces contradictorios, cuya mezcla puede explicar los rasgos característicos de la población de Cali” (Vásquez, 1983, p.6). El crisol en el que se

convirtió la ciudad entre los siglos XIX y XX explicaría las diversas formas de ver, concebir y vivir la ciudad, por lo que puede ser un inicio para comprender, parafraseando a Vázquez (1983), por qué somos así los caleños.

Imagen 2. Cambios de la retícula urbana



Fuente: Piamba, Isabel (2018). Las obras de infraestructura vial en Cali con motivo de los VI Juegos Panamericanos, seguimiento en el diario El Crisol

En cuanto a la estructura física de la ciudad, la década del cuarenta mostraría que los antiguos límites de las décadas anteriores se volvieron cada vez más estrechos y se necesitaba ampliar las fronteras de la creciente ciudad en expansión. Ante la variopinta estructura social que se había ido conformando desde sus inicios, la ciudad necesitaba desarrollar un modelo urbanístico que se correspondiera con las nuevas exigencias de una población tan diversa como sus lugares de procedencia. Concebir “un modelo de hábitat o de ciudad divorciado de un modelo de sociedad” (Aprile-Gnisset, 2012, p.86) era algo que no se podía permitir. Para el año 1940, a través del Acuerdo No 35 se ordenó levantar el plano de Cali Futuro, el cual debía localizar “nuevos barrios, vías, parques, escuelas, etc.” (Vásquez, 2001, p.226). Esta labor estaría a cargo del urbanista austriaco Karl Brunner, reconocido ya por sus trabajos realizados en la ciudad de Bogotá. La idea del plano de Cali Futuro era cubrir la potencial demanda de vivienda en la ciudad, derivado del desarrollo económico y la migración. Luego de romper con los límites de la ciudad concéntrica, ésta empezó a ampliarse en sentido Norte-Sur (Yumbo-Jamundí), conformándose como una ciudad lineal con el eje Cali-Yumbo como uno de los más importantes de conexión industrial y comercial para la ciudad de Cali (Aprile-Gnisset, 1992). El crecimiento de la ciudad era inevitable, por lo tanto, el tema de la vivienda se convirtió más que en un derecho, en una oportunidad para que el capital inmobiliario tomara cada vez más fuerza, convirtiendo así los terrenos ejidales en la única posibilidad de conseguir un terreno para vivir para los sectores más humildes de la ciudad. Para Mosquera (1984) :

(...) el problema no se resuelve radicalmente mientras la vivienda sea un artículo más de consumo y no un servicio público; mientras la tierra sea propiedad privada y objeto de especulación desmedida, por su carácter de bien no reproducible (Mosquera, 1984, p.2).

Por lo anterior, para el año 1948, el Congreso Nacional proclamó la Ley 41 del 17 de noviembre, la cual pretendía encontrar una solución al problema de la vivienda popular y acabar con la “Urbanización pirata”. Para ello se recurrió al ICT (Instituto de Crédito Territorial), creado en 1939, y el cual funcionó hasta el año 1991. Para el año 1966 se creó el Instituto de Vivienda de Cali (INVICALI), el cual funcionó hasta el año 1994. A pesar de su existencia, ambas entidades se vieron empañadas por sus malos manejos e ineficiencia para combatir el déficit de vivienda (Mosquera, 1984; Aprile-Gnisset, 2012). Para Mosquera (2012), tres fueron los factores que incidieron en la expansión física de la ciudad: en primer lugar, el crecimiento demográfico; en segundo lugar, las acciones populares de reclamo para poder acceder a la vivienda; por último, las políticas públicas a nivel local y nacional de desarrollo urbano, de las cuales hacían parte, además de las ya mencionadas más arriba, el Banco Central Hipotecario (BCH) (Mosquera, 2012).

Continuando con los planes de organización de la ciudad, los urbanistas alemán y español, Paul Lester Wiener y Josep Lluís Sert, a través del Acuerdo N.º 99 de 1949, firmaron el segundo plan urbanístico para la ciudad, el Plan Piloto. Este retomó lo hecho por Brunner y su mayor aporte fue visualizar la expansión lineal de la ciudad, por lo que trazó las pautas, en materia de infraestructura vial para el siguiente plan urbanístico: el Plan General de Desarrollo de Cali (PGD) en 1970. El PGD fue un plan muy ambicioso, ya que proyectó el futuro de la ciudad, desde su formación de Área Metropolitana, a 30 años, concibiendo el cambio vial que necesitaba la ciudad para un mejor sistema de transporte dentro de la misma, así como de su conexión intermunicipal.

En esta mitad del siglo XX la ciudad sufrió un cambio físico sin precedentes, dentro de la construcción de diferentes equipamientos⁵ y vías de transporte, también ocurrieron eventos que acabaron con lo ya construido. De esta etapa se recalca los siguientes acontecimientos: la inauguración de la Facultad de Medicina de la Universidad del Valle (1952); construcción de la Biblioteca Departamental del Valle del Cauca y la fundación de la CVC (1954); la puesta en marcha de la Central Hidroeléctrica de Anchicayá que abastecía a la ciudad (1955); la explosión del 7 agosto (1956); la inauguración del Hospital Universitario del Valle (1956); la inauguración de las unidades residenciales República de Venezuela (1957) y Santiago de Cali (1970)⁶; la Plaza de toros (1957); la Universidad Santiago de Cali (1958); la

⁵ Tomo la definición de “equipamiento” como “aquellas dotaciones que la comunidad entiende como imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social y cuya cobertura ha de ser garantizada colectivamente” (Hernández Aja, 2000, p.88).

⁶ Ambas unidades residenciales fueron las primeras urbanizaciones cerradas de la ciudad, aunque inicialmente se concibió que fueran abiertas (García y Peralta, 2014). En primer lugar, la unidad residencial República de Venezuela fue un gesto de solidaridad del gobierno venezolano con los damnificados de la tragedia del 7 de agosto de 1956, tras la explosión de seis camiones del ejército que estaban cargados con dinamita. Asimismo, debido a la tragedia, se realizó, por Decreto Nacional de 1957 el “plan de vivienda para los damnificados de la ciudad de Cali”, en el cual se autorizaba a la Corporación Nacional de Servicios Públicos para que realizara “la construcción de habitaciones económicas, por un total no inferior a diez millones de pesos (...) que serán adjudicadas preferencialmente a las personas que hayan perdido su vivienda en los sucesos ocurridos el 7 de agosto último en la ciudad de Cali” (Aguablanca protagonista, 1984, p.1), dicha construcción de viviendas se

Oficina de Planeación Municipal de Santiago de Cali (1959); la inauguración de la plaza de mercado Cristóbal Colón (1962); el cambio de nomenclatura (1964); la pavimentación de la carrera 1ª entre calles 25 y 53 (1966); la pavimentación de la Calle 5 entre carreras 1ª y 10 (1968); el inicio de construcción de la Autopista sur oriental (1968), la inauguración de las universidades Autónoma de Occidente y San Buenaventura (1970); la realización de los Juegos Panamericanos, la inauguración del Aeropuerto Palmaseca, el Hotel Intercontinental y de la Universidad del Valle, sede Meléndez (1971); la inauguración del Centro Administrativo Municipal y la demolición del Hotel Alférez Real (1972)⁷; la inauguración de la Universidad Icesi (1979) (Vásquez, 2001; DANE, 1986; García y Peralta, 2014; Piamba, 2018); y la construcción de nuevos barrios, tales como: El Cedro, primera etapa; Villacolombia, Normandía, Lleras Camargo, la Nueva Floresta, Santa Mónica Popular, entre otros (Vásquez, 2001). Todos estos acontecimientos, además de mostrar las direcciones en las cuales la ciudad fue expandiendo sus límites, nos revela que la ciudad es un espacio histórico-social que no se construye de manera organizada y que tampoco se hace únicamente desde las políticas públicas implementadas por el municipio, sino que también se hace desde la ilegalidad y desde los deseos de sus propios habitantes.

Plaza de mercado: una mirada caleidoscópica

“Los mercados son mecanismos para facilitar el intercambio de mercancías y servicios. Como tales, la presencia de mercados define la no auto-suficiencia. Las plazas de mercado son los loci donde se realizan intercambios concretos. Facilitan la venta y la adquisición de mercancías y servicios que no se pueden conseguir fácilmente, o en absoluto, dentro de un círculo social o de una unidad más pequeña”

Sidney Mintz

“(…) los mercados supusieron un progreso en la mejora de la calidad de vida. Pero su importancia va mucho más allá de los beneficios directos sobre la dieta de los ciudadanos: fomentaron nuevos modelos arquitectónicos y urbanísticos, impulsaron la vertebración urbana y la sociabilidad, propulsaron el comercio dentro y fuera de sus propios recintos, y contribuyeron a la visibilidad de la mujer en la vida pública”.

Jordi Martí Grau

A modo de un estado de la cuestión se encontró una amplia producción sobre las Plazas de mercado, también llamadas Mercados, Mercado de abastos, Central de mercado, Central de abasto, o Galerías, como se le suele llamar en Cali. Estas denominaciones hacen referencia a un lugar específico y edificado donde se realiza, de manera constante, la actividad de compra y venta de alimentos y otros productos de básica necesidad, donde confluyen muchas personas, otorgándole a estos espacios la particularidad de ser el lugar de mayor

realizaría en la Urbanización Aguablanca. Por otra parte, la unidad Santiago de Cali, fue concebida para ser las residencias de los deportistas que participaban de los Juegos Panamericanos de 1971.

⁷ La demolición del Alférez Real hizo parte del “Plan Muelas” adelantado por la Alcaldía de Cali para acabar con las antiguas y “antiestéticas” edificaciones que recordaban el pasado de la ciudad como un villorio. Por su parte, la construcción del CAM se realizó donde antes se encontraba el antiguo Batallón Pichincha, demolido por la centralidad del nuevo equipamiento. Estas demoliciones “significó que un conjunto de nuevas obras comenzaran a aparecer por distintas partes de la ciudad desde el 1º de abril de 1971, como símbolo de la ciudad nueva” (Vergara, 2009, p.46).

diversidad social y cultural dentro de la ciudad. Se diferencia, entonces, de los llamados Mercados móviles o Tianguis, como se les conoce en México.

Durante la búsqueda bibliográfica se encontraron trabajos de grado, principalmente de arquitectura y diseño urbano, así como de las áreas de historia, antropología y economía. Desde la sociología, el tema de las plazas de mercado resulta secundario al tema de investigación de los trabajos encontrados, y siempre se trataba a estos espacios como zonas marginales, inseguras, insalubres y en decadencia dentro de la ciudad. También se encontraron diversos artículos desde las áreas anteriormente mencionadas, prevaleciendo el tema de la reorganización de las plazas de mercado como revitalizadores de la actividad comercial en la ciudad. Hecha esta aclaración, me referiré con el mismo significado a las diferentes maneras de llamar a las plazas de mercado que ocupan un lugar edificado en la ciudad, puesto que, de la construcción de estas, nació el interés de este trabajo de investigación.

Desde el surgimiento de la ciudad (*polis*) en la antigua Grecia, el mercado se encontraba en el *ágora*, lugar polifuncional y más importante, en el cual se realizaban actividades “administrativas, políticas, judiciales, comerciales, sociales, culturales y religiosas” (Helmer, 2018, p.35). El mercado es donde se concentra el fin último de la ciudad: el intercambio. Diría Weber que para poder hablar de “ciudad” es indispensable tener “un *intercambio* regular y no ocasional de *mercancías* en la localidad, como elemento *esencial* de la actividad lucrativa y del abastecimiento de sus habitantes, por lo tanto un *mercado*” (Weber, 1964, p.939). Para Mumford, el mercado fue “en gran parte, un producto de la seguridad y la regularidad de la vida urbana” (Mumford, 2012, p.124), por lo que era indispensable tener un lugar fijo donde obtener, almacenar y distribuir los alimentos y mercancías que requería el ser humano. En esta relación de intercambio, existía la posibilidad de adquirir una mercancía, fuese en mal estado o falsificada. Es por esto que el *ágora* se concebía como un lugar donde el comercio no debía “atentar contra la verdad y, en consecuencia, tampoco debe atentar contra la justicia y la paz en la ciudad (Helmer, 2018, p.44). Siglos después, estas regulaciones estarían a cargo, no de la buena fe, sino de la creación de unos cargos en las diferentes plazas de mercado de

las ciudades: la figura del higienista, el cual se aseguraría de que no se vendiera productos en estado de descomposición, y la figura del regulador de precio y peso, el cual revisaría las pesas en las que se pesaban los alimentos y así no realizar cobros excesivos. Estas medidas, al igual que en el *ágora* para los atenienses, y lo que representaba la verdad para Platón, debía brindar un valor objetivo y permanente, así pues, no se dependería de “las intenciones subjetivas, variables y posiblemente fraudulentas, de los vendedores” (Helmer, 2018, p.45).

El tema de las plazas de mercado ha sido abarcado, principalmente desde la arquitectura, la antropología y la historia. En el caso de los dos últimos enfoques, las plazas de mercado son concebidas como lugares

Imagen 3. Mercado de pueblo



Fuente: Tapias, C.A. (Circa 1927)

que conectan la sociedad moderna (urbana) con la antigua (rural), convirtiéndose en lugares de memoria y que, además, son una expresión viva del campo en la ciudad, en la cual los alimentos convergen con las artesanías y las tradiciones, donde las relaciones suelen estar marcadas por las diferencias culturales y el espacio donde estas se llevan a cabo, se encuentra marcado por la necesidad de ser un lugar salubre e higiénico para los visitantes, y por ende, para los habitantes de la ciudad. Las plazas de mercado también se han visto como espacios de identidad, donde se reafirma la historia de cada individuo por medio de su relación con las actividades de sus antepasados. A lo anterior también se suma que las plazas de mercado son a veces vistas como lugares con un carácter marginal donde las relaciones suponen un conflicto y donde se llevan a cabo actividades ilegales. En las plazas de mercado se puede rastrear la procedencia geográfica de los productos, ver la forma de su distribución, así como “determinar costumbres agropecuarias de siembra, recolección, mantenimiento de campos y animales, detectar interrelaciones socioeconómicas entre los productores, intermediarios, vendedores y compradores” (Castro, 1976, p.4). A estas cualidades de la plaza de mercado se le debe agregar su potencial urbanizador, entendiendo este como un catalizador de la actividad comercial y, en algunos casos residencial.

En la introducción al libro compilatorio de Manuel Guàrdia y José Luis Oyón, *Hacer ciudad a través de los mercados. Europa, siglos XIX y XX* (2010), los autores rescatan el atractivo, la influencia, la importancia, histórica y actual, y la necesidad de conservación de los mercados, recordándonos que su principal función, de carácter económico, fue permitir el comercio de proximidad, teniendo en cuenta que los mercados cubiertos se empezaron a construir durante la expansión de las ciudades en todo el mundo. Fue durante el siglo XIX, en Europa, que los mercados cubiertos sirvieron a las nuevas formas de la arquitectura, del urbanismo y del sistema capitalista. Durante este siglo, las construcciones de los mercados de hierro y vidrio, que reemplazaron a los de metal, se hicieron muy populares en países como Francia, Alemania y Gran Bretaña, y tiempo después, en el siglo XX, empezarían a ver su declive, a excepción de España, país en el cual se siguió construyendo muchos más mercados de este tipo durante el siglo XX que durante el anterior. De acuerdo con los autores, los mercados cubiertos representaron varios fenómenos de cambio, por ejemplo, la “reforma” del antiguo mercado al aire libre, ligado a los principios de higiene: ventilación, iluminación y resguardo (encierro); la reorganización de las calles, y de la vida moral, superando las “crisis de subsistencia de finales del Antiguo Régimen” (Guàrdia y Oyón, 2010, p13); el impacto económico desde la distribución de los alimentos; cambio en los hábitos alimenticios, ligado a una mejora del nivel de vida; control de precios de los alimentos y aseguramiento del abastecimiento de la ciudad; impacto social y de género, al permitir la visibilidad en el espacio público de la mujer, fuese como compradora o vendedora; impacto político administrativo en el manejo de los recursos públicos y privados; creación de nuevas tipologías arquitectónicas con la inserción del hormigón⁸ en reemplazo de las construcciones de hierro y vidrio; impacto

⁸ El hormigón, o concreto, fue el material por excelencia de todo el siglo XX, y del actual. Dada su versatilidad y economía, el hormigón se convirtió en el material de construcción más producido y empleado en las nuevas estructuras físicas de las ciudades. De acuerdo con Jappe (2021), el hormigón se empezó a utilizar en las construcciones públicas francesas y en los proyectos de vivienda popular en la segunda mitad del siglo XIX. Dado que era un material más económico, y accesible para todos, se lo asoció como un “material proletario” (pobre). La aceptación de este material fue lenta para la burguesía francesa y sólo se lo utilizaba en las partes menos visibles de las casas burguesas. Entre las décadas de 1910 y 1940, el hormigón se convirtió en el material predilecto, tanto para las vanguardias artísticas como para la arquitectura moderna. Después de la Segunda Guerra

urbanístico con la creación de nuevos espacios públicos, como el Plan Cerdà para la ciudad de Barcelona; identidad barrial; relaciones económicas con otras regiones o ciudades y su articulación con los medios de transporte y la necesidad, imperativa, de mejorar la infraestructura vial de la ciudad (Guàrdia y Oyón, 2010, pp.11-13). El libro recopila 11 artículos en los que se hace un recorrido por diferentes países europeos y 1 artículo que se ocupa de los mercados en Estados Unidos. Los mercados como Les Halles en París, Covent Garden en Londres y el Quincey Market en Boston, son un ejemplo de la huella urbana que han dejado los mercados, no sólo en el tejido urbano sino en la memoria de quienes fueron testigos de su apogeo. Los mercados, entonces, fueron “polos importantísimos para estructurar los barrios, para «construir ciudad»” (Guàrdia y Oyón, 2010, pp.53)

El trabajo de Diana Lizeth Baquero *Las plazas de mercado como catalizadores urbanos* (2011), es una tesis de maestría en Diseño urbano que propone desarrollar una guía para la solución de problemáticas con relación al uso y configuración del espacio en las inmediaciones de las plazas de mercado en la ciudad de Bogotá. El desarrollo de este trabajo se concentra bajo la teoría de catalizador urbano, la cual explica cómo un elemento urbano, en este caso las plazas de mercado, gracias a su función comercial, contribuye al proceso de transformación espacial en la ciudad, con lo cual se acelera la densidad urbana alrededor de una zona específica. La guía desarrollada por la autora asume como un factor negativo la transformación espacial generada por las galerías, dado que el espacio público se ve deteriorado debido a los vendedores ambulantes sobre las vías peatonales, aumento del tráfico vehicular, la inseguridad y la contaminación ambiental, auditiva y visual. Teniendo en cuenta que el interés de este trabajo de investigación se encuentra en la manera en cómo la construcción de la galería Santa Elena contribuyó al proceso de urbanización y cómo se generaron diferentes maneras de apropiarse del nuevo espacio, se considera un referente para analizar la galería como un “equipamiento urbano”. Por otra parte, la importancia de la galería como un centro de la actividad comercial y de abastecimiento en la ciudad, hace de ella un sitio de encuentro donde convergen actores de la antigua y de la nueva sociedad (rural y urbana). La teoría utilizada por la autora refiere al concepto de catalizador urbano desarrollado por Attoe y Logan (1989), el cual:

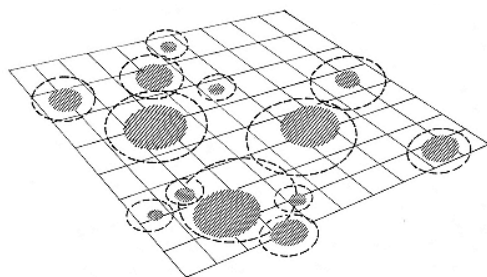
“(…) has a greater purpose than to solve a functional problem, or create an investment, or provide an amenity. A catalyst is an urban element that is shaped by the city (its "laboratory" setting) and then, in turn, shapes its context. Its purpose is the incremental, continuous regeneration of the urban fabric. The important point is that the catalyst is not a single end product but an element that impels and guides subsequent development”⁹ (Attoe y Logan, 1989, p.45).

Mundial, el hormigón armado fue el material por elección en los proyectos de vivienda y de transformación, en general, de la Ciudad Moderna, ya que se ahorra mucho tiempo en las construcciones, lo cual reducía los costos de las obras. Debido al tiempo de vida del material, es decir, su obsolescencia programada, el hormigón es considerado un material capitalista, puesto que contribuye a la circulación constante del capital por medio de su producción masiva, refuerzos periódicos a las estructuras construidas y la mano de obra contratada en el sector de la construcción.

⁹ La traducción es propia: “(…) tiene un propósito mayor que resolver un problema funcional, o crear una inversión o brindar una comodidad. Un catalizador es un elemento urbano que está formado por la ciudad (su entorno de "laboratorio") y luego, a su vez, moldea su contexto. Su propósito es la regeneración incremental y

Imagen 4. Diagrama catalítico

Representación esquemática del proceso catalítico. Las acciones (representadas por la eclosión), ya sean desarrollos, restauraciones, informes o lo que sea, catalizan otras acciones, que a su vez dan impulso a otras.



Fuente: Attoe, Wayne & Logan, Donn (1989). American Urban Architecture. Catalysts in the design of cities

Los autores sostienen que, esta analogía del proceso químico aplicado al diseño urbano tiene el potencial de generar una reacción que puede transformar los elementos urbanos ya existentes a su alrededor. Para la efectividad de este, el diseño debe ser estratégico, por lo tanto, debe adoptar un “programa maestro” y no un “plan maestro”, es decir, tener unos objetivos generales y la forma de lograrlos, y no, tener como única meta el resultado final a futuro (Attoe y Logan, 1989, p.68). Dicho esto, nos encontramos en un nuevo escenario (Lefebvre, 2013) en el cual el tiempo ya no es lo más importante, sino que lo es el espacio, y este nuevo espacio en el barrio (el de la galería Santa Elena), y en la ciudad, permitiría pasar, en términos de Lefebvre (2013), de la producción en el espacio (desde su dinámica meramente económica a través del intercambio de mercancías) a la producción del espacio (dinámica social atravesada por intereses, ideas, experiencia e ideología).

Por otra parte, el trabajo realizado por William García (2017) *Plaza Central de Mercado de Bogotá: las variaciones de un paradigma, 1849-1953*, nos hace un recorrido histórico apoyado en fotografías, planos y mapas de la ciudad y de las plazas de mercado, por la Bogotá de mediados del siglo XIX y su tránsito a la modernidad del siglo XX a través de la construcción, remodelación, reubicación y demolición de la plaza de mercado La Concepción al de la Plaza de Mercado Central. El trabajo versa sobre dos grupos de triadas que durante los siglos en cuestión determinaron las condiciones en las cuales se debía concebir las construcciones en la ciudad, el primer paradigma, ubicado en el siglo XIX se refiere a la *salubridad, aseo y ornato*, el cual, cambiará a *higiene, comodidad y elegancia* para el siglo XX. Este primer paradigma estructurante de las políticas públicas de la ciudad concebía la salud como una necesidad y el ornato como un deseo, los cuales serían logrados a través del aseo. Por aquella época del siglo XIX, Bogotá, así como todas las ciudades del país, afrontaba un grave problema de regulación de los desechos. Teniendo en cuenta que las plazas de mercado eran las mayores generadoras de ingresos a la ciudad por ser los únicos establecimientos autorizados para realizar la compra y venta de víveres y alimentos, serían estos lugares en donde se implementarían las regulaciones para transformar a Bogotá en una ciudad ejemplar a través del embellecimiento de su

continúa del tejido urbano. Lo importante es que el catalizador no es un único producto final sino un elemento que impulsa y guía el desarrollo posterior.”

estructura física y condiciones óptimas de salubridad. Es decir que las plazas de mercado sirvieron como laboratorio para las nuevas políticas públicas de la ciudad. Con la entrada del nuevo siglo, el antiguo paradigma cambió al de la modernidad. *Higiene, comodidad y elegancia*, deberán primar en cada construcción que se realice en la ciudad, es por ello que las plazas de mercado también fueron laboratorio para la arquitectura, puesto que fueron de las primeras construcciones en edificarse con los nuevos criterios y materiales del nuevo siglo. Asimismo, el autor nos muestra cómo las plazas de mercado se convirtieron en una parte importante, no solamente de la ciudad sino del barrio en el cual se instaló, ya que promovió la actividad comercial, lo cual atrajo dividendos desde el valor del suelo a los propietarios circundantes, pero que con el tiempo verían la degradación de su entorno por las dinámicas que las plazas de mercado involucraron.

El trabajo de pregrado en Historia de Marcos Sánchez (2003), *Las galerías de Cali: medio siglo de historia urbana, 1910-1970*, es la única tesis encontrada que centra su atención exclusivamente en las plazas de mercado de la ciudad de Cali. Si bien existen trabajos que hablan sobre las galerías de la ciudad, estos están centrados en algún otro tema por lo que no dedican mucho espacio a hablar sobre estos equipamientos urbanos. Sánchez nos hace un recorrido breve por la Cali del siglo XX, en el que habla, antes de abordar las plazas de mercado, de los aspectos sociodemográficos y económicos de la ciudad en aquella época, la transformación urbana que sufrió la ciudad a raíz del incremento poblacional y de la importancia e influencia del tranvía, siendo este el primer vehículo de transporte público en la ciudad y cómo su vía férrea dejó huella en el trazado vial de la ciudad¹⁰. A través de un recorrido histórico por la primera plaza de mercado de la ciudad, la Plaza de Cayzedo, en su momento Plaza de la Constitución, nos vemos insertos en un recorrido breve por la primera galería cubierta de la ciudad, la Galería Central de Mercado, ubicada en el sector de El Calvario en 1910 y que funcionó hasta 1970 con la construcción de las galerías satélites. Posteriormente, para el año 1936, la Galería Central amplió sus servicios con la construcción de El Pabellón de carnes. Para el año 1930 se construyó la Galería Belmonte, la cual funcionó a la par que la Galería Central, en un proceso, el primero de ampliación del servicio de provisionamiento de alimentos para la ciudad. La galería funcionaría hasta el 7 de agosto de 1956, día de la tragedia de la explosión de los camiones del ejército. A finales de la década del 40 se construyó la galería de la Alameda, con la intención de ubicar a los vendedores ambulantes que se ubicaban en los alrededores de la Galería Central. Para el año 1955 se construyó la galería La Floresta, en el año 1962 la de Cristóbal Colón, posteriormente llamada galería Santa Elena, y también la galería de Siloé. Finalmente, para el año 1964 se construyó la de El Porvenir y la de Alfonso López¹¹. Al final del trabajo, el autor concluye que la descentralización de la Galería Central en las otras galerías satélites no mejoró el área circundante, ya que el traslado de los vendedores a las otras galerías se realizó con el mismo desorden que existía en la antigua Galería Central.

¹⁰ También se la conoce como “cicatriz urbana”, dado que, a pesar del tiempo sigue siendo visible en la topografía de la ciudad y nos permite recordar su pasado como un recuerdo encubridor.

¹¹ Para la construcción de esta galería el autor no especificó una fecha, pero de acuerdo con la búsqueda bibliográfica realizada, se determina, de acuerdo con Bromley (1980, p.212), que el año de construcción fue 1969.

Justificación

El trabajo aquí expuesto versa sobre el proceso de urbanización, ligado a, otrora, una institución urbana, que se llevó a cabo en el siglo XX, y aunque suene lejano, sigue generando interés dentro de las Ciencias Sociales, esta vez desde la Sociología Urbana: las plazas de mercado. Esta monografía surge del interés personal dada la relación cercana con el lugar en el cual se construye la plaza de mercado o galería Santa Elena, el barrio Santa Elena en la ciudad de Cali. La lectura “El barrio de la Croix-Rousse” de Pierre Mayol en los inicios de la carrera de Sociología, suscitó mi interés acerca del lugar en el cual había crecido y en el que mis abuelos decidieron instalarse desde mediados del siglo XX. El interés por la invención de lo cotidiano¹² y la manera en la cual el barrio se fue conformando a partir de la llegada de la galería, es lo que guía este trabajo.

A pesar de lo alejado en el tiempo en el cual se da este proceso y la construcción de la galería, las plazas de mercado siguen siendo de gran interés en la actualidad por ser considerados espacios óptimos para realizar procesos de gentrificación en América Latina y por ser edificaciones en disputa para ser vendidos a las grandes superficies¹³. Hay que recordar que las plazas de mercado han transitado largos procesos legales desde su construcción para la distribución de alimentos y de regulación de precios de los productos. Así pues, la mejor manera en la cual se puede apreciar su valor es conociendo su historia, sus lazos vigentes con el campo y los grandes cambios urbanos que trajeron desde su creación.

Este trabajo de investigación invita a recuperar el estudio de la microhistoria, desde la cual se puede analizar un proyecto macro, como lo fue la creación de las galerías satélites a través de un plan de ciudad. Además, este trabajo tiene la intención de demostrar la importancia del estudio de la historia, asignatura inexistente desde la tercera reforma al plan de estudios de la carrera de sociología (1997-1998), para re-pensar la historia local de la ciudad a través de la construcción de la plaza de mercado Santa Elena.

Objetivos

Parto de la hipótesis de que las plazas de mercado, como dispositivo urbano, son catalizadores que propiciaron el proceso de urbanización en la modernidad. El objetivo central de esta monografía es analizar el proceso de urbanización del barrio Santa Elena en la ciudad de Cali, asociado a la construcción de la galería/plaza de mercado en el año 1962. Para lograr este objetivo, propongo los siguientes objetivos específicos:

- 1/ Identificar las ideas con las cuales se concebía la estructuración de la ciudad moderna en el siglo XX.
- 2/ Identificar los proyectos de modernización de la ciudad de Cali que se estipularon para el periodo 1940 - 1970.

¹² Utilizo el nombre del libro de Michel de Certeau, Luce Giard y Pierre Mayol, *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, cocinar*, (1999), en dos sentidos: en primer lugar, para traer a la memoria esta obra del sociólogo francés, la cual, de no haber sido por el curso de Espacio y Sociedad, seguramente hubiese pasado desapercibida, dada la escasa literatura sobre “la ciudad” que se abordó durante la carrera. En segundo lugar, porque definió desde entonces mi interés por desarrollar mi trabajo de grado sobre el barrio en el cual crecí, el cual he habitado desde mi nacimiento.

¹³ El término “grandes superficies” hace alusión a las grandes cadenas de supermercados e hipermercados, como lo son Almacenes Éxito, Jumbo, Carulla, Olímpica, entre otros; que se especializan en la venta de una gran variedad de productos, como alimentos, ropa, tecnología, etc.

- 3/ Describir la importancia de las plazas de mercado como proyectos de ciudad y configuración barrial.
- 4/ Analizar los cambios que se presentaron en el barrio Santa Elena con la construcción de la plaza de mercado.

Método

Para el desarrollo del trabajo se optó por el diseño documental con un enfoque, principalmente cualitativo, y se hizo uso, en menor medida, de datos cuantitativos para mostrar los aspectos más generales del componente demográfico y de las causas de defunción de la población caleña de mediados del siglo XX. En primer lugar, se realizó una búsqueda bibliográfica sobre las plazas de mercado en diferentes contextos geográficos y se procedió a hacer una revisión de la literatura sobre los conceptos desarrollados. Se indagó en el archivo de la Biblioteca Departamental los diarios *El País* y *Occidente*, de los años 1962 a 1964, para dar cuenta de la información y divulgación sobre la construcción de la galería Santa Elena. Ante las restricciones por la pandemia del Covid-19 en el año 2020, la biblioteca cerró sus puertas al público y reabrió en el mes de marzo del 2021, con lo cual, se inició la búsqueda en el mes de agosto del mismo año hasta el mes de febrero del año 2022. Durante esta revisión se encontró publicidad sobre la urbanización del barrio Santa Elena, algunos artículos que hablaban sobre la construcción de la plaza de mercado y su posterior apertura. Se llevó a cabo visitas periódicas al Archivo Histórico Municipal de Cali, en adelante AHMC por sus siglas, donde se revisó los informes oficiales emitidos por el Concejo Municipal que se encuentran en la Gaceta Municipal, donde se halló información acerca de la reubicación y construcción de algunas de las galerías y también sobre los planes de urbanización que se tenían planeados para la ciudad a mediados del siglo XX. Esta revisión se llevó a cabo a partir de febrero del 2022 hasta mayo del mismo año. La revisión de esta fuente se realizó a través de la Gaceta Municipal digitalizada, la cual se encuentra en el Fondo Miscelánea del AHMC, en la cual se encuentra información de la ciudad desde el año 1886 hasta 1994. La búsqueda de información en esta fuente sobre las plazas de mercado en la ciudad durante el siglo XX, arrojó su primer resultado a partir del año 1946, con el Acuerdo N.º 18 del 8 de febrero, en el cual se ordenaba la construcción de plazas de mercado "auxiliares" en los barrios Obrero y Alameda; por otra parte, el último resultado hallado para el interés de este trabajo fue el Acuerdo N.º 39 del 30 de junio de 1964 sobre la creación de la Central de Abastecimientos de la ciudad de Cali (CAVASA). Se consultaron algunas escrituras públicas, de las Notarías Primera y Segunda (las cuales se encuentran digitalizadas en el AHMC) y Tercera, para disponer de documentos legales que pudieran certificar con exactitud las fechas en las cuales se realizaron construcciones y entregas de lotes para la realización de estas. La identificación de estas fuentes de información notariales se realizó gracias a la revisión bibliográfica que se había llevado a cabo en el AHMC a través de los libros sobre las historias de los barrios de Cali y algunos trabajos de grado. También se realizó una búsqueda de material gráfico sobre la ciudad en el Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca; se realizó una búsqueda de mapas, planos y fotografías que dieran cuenta de los cambios físicos de la ciudad y del barrio Santa Elena, encontrando como mayor fuente el libro publicado por la Fundación Universitaria Católica *Atlas histórico de Cali, siglos XVIII-XXI* del año 2020. Asimismo, se realizó una búsqueda de fotografías en álbumes familiares facilitados por algunas personas. Los criterios de selección de esta fuente fueron: fecha exacta o aproximada en la que fue

tomada la fotografía; identificación exacta del lugar en la cual fue tomada la fotografía y condiciones físicas de la estructura del barrio (vías, lugares conocidos del barrio, zona aledaña a la galería y la galería misma). Para la revisión de los álbumes fotográficos se contó con el permiso y participación de Cesarfina Becerra, Magaldy de Moreno y Manuel Gutiérrez, y además, se recurrió a los álbumes familiares de mi madre y de mi tía. Los resultados de esta búsqueda no fueron fructíferos, ya que se encontraron escasas fotos que cumplieran con el tercer criterio de selección, además de no poder confirmar el lugar exacto de la toma de la fotografía. La fecha exacta o aproximada de la fotografía fue el criterio más difícil de cumplir para esta selección. Al preguntar el porqué de tan pocas fotos de la época de los sesenta y setenta, los participantes manifestaron que en casa no se disponía de una cámara fotográfica para la época, por el contrario, se encontró una mayor cantidad de fotografías a partir de los finales de la década de los 80 y en mayor proporción de la década del 90, épocas ajenas al periodo de investigación.

Durante la búsqueda de información se logró identificar algunos trabajos que podrían servir como una fuente importante, ya que sobre las galerías de la ciudad de Cali hay poca información oficial. Por ejemplo, el Archivo de las Empresas Municipales de Cali, fuente “fantasma” para las personas de esta empresa. En Planeación Municipal, la información es escasa, las mejores fuentes de información fueron unos pocos planos y los boletines elaborados para los BIC (Bienes Inmuebles de Interés Cultural de Santiago de Cali), que para el caso de Santa Elena, menciona de manera errónea el año de construcción de la galería. En el edificio de Desarrollo económico, la información se sustenta en lo realizado por Planeación Municipal. El contacto con EMSIRVA, antiguo administrador de las plazas en la ciudad, fue nulo, debido a la liquidación de dicha empresa. Por todo esto, la búsqueda de información se amplió a fuentes en inglés. Sorprendentemente se encontraron dos artículos de Ray Bromley sobre las plazas de mercado en la ciudad, y derivado de su lectura, el hallazgo sobre el Proyecto Integrado de Mercadeo Urbano Rural del Valle (PIMUR) del año 1970. Posteriormente se encontró este documento en inglés, el cual fue elaborado por la Michigan State University, y dos tesis, de esta misma universidad, derivadas de este informe, ambas del año 1972. Por otra parte, así como la Junta de Acción Comunal carece de una estructura física dentro del barrio para realizar sus labores, adolece de información sobre la plaza de mercado y los orígenes del barrio.

Para la selección de las personas entrevistadas se estableció un único criterio: haber vivido en el barrio o sus cercanías durante el periodo de construcción de la galería Santa Elena (1962), lo cual suponía todo un reto, ya que hablamos de personas de 78 años en adelante. De esta manera se buscó tener una visión diacrónica sobre el hecho de interés y así poder contrastar los cambios que se fueron dando en el barrio. Las entrevistas fueron semi-estructuradas y contaron con 10 preguntas en total, en las que se preguntó por el año y lugar de nacimiento, si había nacido en otro municipio se preguntaba por los motivos por los que había llegado a vivir a la ciudad y al barrio. Se preguntó por el barrio de residencia y el tiempo que lleva viviendo en él; si recordaba cómo era la zona antes de la construcción de la galería y la reacción al saber que se iba a construir una plaza de mercado en el barrio; también se preguntó por los cambios vistos después de haberse realizado la construcción de la galería y su opinión sobre ellos. Cabe anotar que esta parte del trabajo fue la que más dificultad presentó, ya que muchas de las personas a las que me acercaba para realizar la entrevista, no accedía a ella, en primer lugar, porque el trabajo de investigación se hizo durante la época de

la pandemia del Covid-19, y pese a contar con tapabocas y una distancia prudente, las personas no se detenían para atenderme. Por otro lado, tiempo después de que se redujeran las medidas de prevención ante la pandemia, me enteré de que algunas de esas posibles fuentes de información habían fallecido y otras se habían mudado de residencia. Asimismo, varias de las personas a las cuales abordé, no cumplieron con el criterio de selección. En total, se realizaron 6 entrevistas, de las cuales dos de ellas no aportaron mayor información debido a que manifestaron no recordar muy bien los hechos. Finalmente se decidió trabajar con la información suministrada de 4 de los entrevistados, siendo las señoras Cesarfina y Magaldy quienes ofrecieron la mayor información detallada de los hechos alrededor de la galería Santa Elena. Las señoras fueron entrevistadas en sus respectivas casas, lo cual permitió una mayor confianza y poder regresar en varias ocasiones para revisar los álbumes familiares. Para el caso del comerciante de la galería, la entrevista se realizó en su puesto de venta de frutas y verduras adentro de la galería, mientras que la entrevista al señor Víctor Virgen se realizó en el parque de la India Elena. Las entrevistas se llevaron a cabo entre los meses de octubre y diciembre del 2021. El tiempo de las entrevistas fue mayor para el caso de Cesarfina y Magaldy, alrededor de 1 hora y media para cada una, mientras que las entrevistas al señor Víctor y al comerciante, no superaron la media hora. Se presentó un mayor interés por parte de las dos entrevistadas, lo cual les permitió recordar historias de sus respectivas vidas y reconstruir sus inicios de llegada a la ciudad, así como al barrio. A continuación, se realiza una breve caracterización de las personas entrevistadas:

Tabla 1. Caracterización entrevistados

	Cesarfina Becerra	Magaldy de Moreno	Comerciante galería Santa Elena ¹⁴	Víctor Virgen
Edad	91 años	87 años	60 años	58 años
Lugar de nacimiento	Pereira, Risaralda	Pereira, Risaralda	Buga, Valle del Cauca	Cali, Valle del Cauca
Profesión	Ama de casa	Ama de casa	Comerciante de frutas y verduras	Contador
Barrio de residencia	Santa Elena	Las Acacias	Santa Elena	Santa Elena
Motivo traslado a la ciudad	Búsqueda de trabajo por parte de su esposo	Búsqueda de trabajo por parte de su esposo	Búsqueda de trabajo	No aplica
Tiempo residencia en el barrio	64 años	61 años	42 años	Toda la vida
Motivo residencia en el barrio	Compra de lote por precio y ubicación	Compra de lote por precio y ubicación	Cercanía al trabajo (alquiler)	Casa familiar propia

Fuente: elaboración propia

¹⁴ El señor nunca quiso mencionar su nombre. Durante toda la entrevista me dirigí hacia él con la palabra “usted”. En cuanto a la edad, existen dudas de su veracidad ya que al preguntarle por ésta intentó en repetidas ocasiones no responder esta pregunta.

El uso extendido en este trabajo de fuentes ajenas al principal recurso de la formación académica como sociólogo, el teórico, responde a un título, y justificación propia, bastante conocido en esta área, y es que, para hablar de la sociedad, la sociología no basta, de ahí el recurso visual de las fotografías, mapas, planos y gráficas, y audiovisual (tras bambalinas), pero también el apoyo bibliográfico en áreas como la arquitectura, el diseño urbano, la historia, el urbanismo y la filosofía.

Marco conceptual

Proceso de urbanización

Para el propósito de este trabajo, se utilizará el concepto de urbanización, visto como un proceso, ya que este da cuenta de un fenómeno constante. Para el sociólogo español Manuel Castells en *La cuestión urbana* (1997), se pueden distinguir dos definiciones del término urbanización, en primer lugar, se refiere a una “Concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad” (Castells, 1997, p.15), es decir, el agrupamiento de habitantes en un espacio específico que se encuentra demarcado por los límites de ese espacio (fronteras) y la relación entre el número de habitantes y la extensión del espacio en concreto. En segundo lugar, se refiere a “La difusión del sistema de valores, actitudes y comportamientos que se resume bajo la denominación de «cultura urbana»” (Ibid.), es decir, las características propias, relacionadas con la definición anterior, que se manifiestan a través del estilo de vida de aquellos que viven en dicho espacio urbano. Estas características propias están asociadas, dice el autor, al “sistema cultural característico de la sociedad industrial capitalista” (Ibid.). Fue la era industrial el parteaguas entre lo rural y lo urbano debido a los rápidos procesos tecnológicos que hicieron del campo un lugar poco próspero debido a la gran concentración de la industria en las zonas pobladas. De acuerdo con la primera definición ofrecida por Castells, se considera que la urbanización es mucho más que el incremento de las concentraciones de la población, es decir, de las aglomeraciones urbanas, dado que estas suceden cada vez más rápido y que no se puede limitar únicamente el concepto de urbanización a un número específico de habitantes. Dicha acción supone un desarrollo constante y difícil de cuantificar. En este sentido, se entiende ‘urbanización’ como la organización y desarrollo de un espacio antiguamente rural. Esta utilización puede ser de tipo económico, residencial, de recreación o de circulación. A lo anterior agregaremos que a ese proceso de urbanización son intrínsecas las relaciones sociales que se dan en ese nuevo espacio dada la confluencia de diversos individuos que darán vida a múltiples “actividades y funciones” (Castells, 1997, p.28), generando así el comportamiento urbano, es decir, el comportamiento en la modernidad, el cual varía del de la antigua sociedad rural.

Castells comparte con Wirth en *El urbanismo como modo de vida* (1938), el hecho de que un asentamiento o comunidad, no puede ser caracterizado únicamente por el número de sus habitantes. Esta concepción simplista conlleva una gran problemática, ¿cuál es el número exacto para decir que una comunidad es urbana o no? El proceso de urbanización es la sumatoria de muchos componentes, los cuales deben ser considerados de acuerdo la singularidad del espacio en el cual se dan. Por ejemplo, el desarrollo de la técnica y la tecnología, no se dan de manera homogénea en cada lugar, se requiere de tiempo y práctica para poder dominarla. La construcción de equipamientos urbanos como el transporte y sus vías de comunicación, los centros administrativos y financieros, los centros deportivos y comerciales, etc., hacen parte de uno de los componentes, generados por el desarrollo industrial, para

diferenciar lo que es rural de lo que es urbano. Esto tiene su influencia no sólo en la trama urbana, sino en cada uno de sus habitantes. Según Wirth, debido a esos equipamientos urbanos se adopta el *urban way of life*, el cual difiere del modo de vida rural. Así pues, se vive de manera más acelerada, adoptando costumbres urbanas, propias de la modernidad, y viviendo alrededor de un gran número de personas, en muchos de los casos, desconocida¹⁵.

A pesar de no ser el único indicador del proceso de urbanización, el crecimiento poblacional es un elemento fundamental para el urbanismo. Con él, se van habitando nuevos espacios de la ciudad que necesitarán de nuevas construcciones, por lo cual la industria ve potencializada su producción, así como su ganancia. Puede asegurar mano de obra, de acuerdo con la demanda, y la certeza de seguir produciendo en un mundo cada vez más denso y consumista¹⁶. Esta particularidad de la migración de los habitantes del campo a las zonas urbanas nutre el sector terciario de la economía, el de los servicios. Esta es una característica fundamental en el proceso de urbanización del mundo moderno (Castells, 1997, pp.69, 76). Según Castells, se puede concluir que el proceso de urbanización reunió distintas variables, tales como la economía, una particular técnica de producción derivada de la actividad industrial, el desarrollo de la tecnología de la mano de los avances en la salud (crecimiento vegetativo), la construcción masiva de viviendas, infraestructura y bienes públicos; ampliación de los límites geográficos del nuevo espacio de asentamiento (la ciudad), la migración y un sistema de valores (el modernismo). Al respecto, diría Aprile-Gnisset (1992) que, una vez terminada la etapa cuantitativa de la urbanización, continúa la etapa cualitativa, es decir, “de transformación y adecuación de las ciudades(...) [lo cual implica] una metamorfosis en su morfología, en su contenido material y en su estructura social” (Aprile-Gnisset, 1992, p. 556).

Producción del espacio

De acuerdo con Henri Lefebvre en *La producción del espacio* (2013), existen diferentes maneras de interpretar la función del espacio social, no es solamente la manera en la cual se ve, sino que entra en juego tres variables: lo percibido, lo concebido y lo vivido. Cada una asume una posición diferente sobre la manera en la que se experimenta un espacio. En primer lugar, lo *percibido* (‘práctica del espacio’) hace alusión a la práctica espacial que se desarrolla en un espacio geográfico determinado, que si bien debe tener una cohesión, no implica una homogeneidad de la misma. Lo percibido es el medio físico, la naturaleza. Es lo legible, lo visible. En segundo lugar, lo *concebido*, el espacio mental, nos indica cómo se entiende dicho espacio dada la funcionalidad propia. El autor lo llama ‘representaciones del espacio’, y dice que es el espacio de los urbanistas, planificadores, científicos, etc., el cual ha sido dotado de

¹⁵ Al respecto, Georg Simmel, denomina a este nuevo habitante de la ciudad como ‘urbanita’, el cual se caracteriza por el acrecentamiento de su vida nerviosa. Todo pasa tan rápido que no puede darle un solo sentido a todo lo que percibe (imágenes, colores, olores). Su sentido de cooperación se transforma en individualista, cambiando así sus valores y todo lo que una vez creyó conocer. Simmel, Georg (2001).): “Las grandes urbes y la vida del espíritu” en *El individuo y la libertad, ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona. Edic. Península. Pp. 375-398.

¹⁶ “La afluencia a las ciudades es considerada generalmente como resultado de un “push” rural más que de un “pull” urbano, es decir, mucho más como una descomposición de la sociedad rural que como una capacidad de dinamismo por parte de la sociedad urbana” (Castells, 1997, p.58). Esta analogía de la ley de la física de acción (cuerpo A = ‘push’, empuje hacia afuera) y reacción (cuerpo B = ‘pull’, jalón hacia adentro), explica de manera sencilla la acción del cuerpo A sobre el cuerpo B, el cual ejerce sobre el cuerpo A una acción de igual intensidad, pero de sentido contrario; es decir, el “vaciamiento” del campo se vio reflejado con el “poblamiento” de la ciudad.

signos verbales que han sido creados de modo intelectual. Dichas ‘representaciones del espacio’ tendrían una incidencia particular sobre la producción del espacio. Este es el espacio práctico y del saber, donde conocimiento e ideología convergen, a través de la arquitectura. “Las representaciones del espacio tendrían de ese modo un impacto considerable y una influencia específica en la producción del espacio” (Lefebvre, 2013, p. 101). Por último, lo *vivido*, llamado ‘espacios de representación’, es el espacio de lo social, donde se lleva a cabo la interacción, donde se encuentran imágenes, símbolos y signos no verbales, que son asimilados por los usuarios y que se le puede atribuir un nuevo significado de acuerdo con las prácticas que en él se dan. “Los espacios de representación, vividos más que concebidos, no se someten jamás a las reglas de la coherencia, ni tampoco a las de la cohesión. Penetrados por el imaginario y el simbolismo, la historia constituye su fuente, la historia de cada pueblo y la de cada individuo perteneciente a este” (Lefebvre, 2013, p. 101). De acuerdo con lo anterior se entiende el espacio como un producto, un resultado de la acción social, el cual no se puede entender sin las relaciones que en él se llevan a cabo. Esta relación recíproca entre práctica y espacio está mediada por su contexto histórico, la cual determinará unas prácticas propias del sistema en el que se encuentra, en este caso, del sistema capitalista.

Entendido el espacio como un producto, “mediante interacción o retroacción, el espacio interviene en la producción misma: organización del trabajo productivo, transportes, flujos de materias primas y de energías, redes de distribución de los productos” (Lefebvre, 2013, p.56) y de las relaciones sociales, por supuesto, con lo cual, no se lo entenderá sólo desde el sistema de producción, sino también como el productor de unas prácticas, que pueden ser de intercambio pero también de interacción social. Al referirse el autor a la importancia que se le debe dar al Espacio, ya que en él es donde se lleva a cabo la vida social, que comprende lo económico, lo político, lo cultural, etc., nos recuerda que el espacio es uno solo, pero que sus interpretaciones y modos de vivirlo son tan diversos como los usuarios mismos del espacio (Lefebvre, 2013, p. 98).

El propósito del autor es crear una teoría unitaria del espacio, en la cual lo físico, lo mental y lo social convergen. De esta manera la idea atávica del espacio como una cosa “inerte y definitiva” cambia para dar paso a la dialéctica espacial. Concebir el espacio como un producto social complejiza su análisis, pero es una necesidad puesto que el espacio es el resultado de la acción social y estas son realizadas por individuos en una sociedad cada vez más heterogénea. Esta aclaración es necesaria, según Lefebvre:

“Quizás sea preciso ir más allá y admitir que los productores del espacio han actuado siempre de acuerdo a una representación, mientras que los «usuarios» han experimentado pasivamente lo que les ha sido impuesto, más o menos insertado o justificado en su espacio de representación. ¿Cómo se efectúan esas manipulaciones? El análisis debe ofrecer una respuesta. Si los arquitectos (y los urbanistas) poseen una representación del espacio, ¿de dónde deriva? ¿En provecho de qué y de quiénes resulta «operacional»? Si los «habitantes» tienen un espacio de representación, comienza a elucidarse un curioso malentendido, lo que no quiere decir que desaparezca en la práctica social y política” (Lefebvre, 2013, p. 102).

En este sentido, se entiende la crítica de Lefebvre al funcionalismo de Le Corbusier en *La carta de Atenas* (1933). Entender la complejidad social espacial desde las cuatro

funciones de la ciudad (hábitat, trabajo, circulación y ocio) expuestas por Le Corbusier, era caer en un reduccionismo. Y fue justamente esta reducción lo que rigió las construcciones de las ciudades después del IV Congreso de Arquitectura Moderna. El ejemplo más conocido fue la construcción bajo estos preceptos de la ciudad de Brasilia.

Para el interés de este trabajo, el concepto de “producción del espacio” resulta pertinente para dar cuenta de los cambios en los usos espaciales que se sucedieron con la construcción de la galería de Santa Elena. Asimismo, permitiría analizar las disputas y deterioro de los espacios concebidos, de acuerdo con los espacios de representación.

Capítulo I. Modos de pensar y vivir la ciudad moderna

Políticas higienistas

Entendiendo la higiene como un conjunto de conocimientos y técnicas aplicadas para la conservación de la salud, ésta fue uno de los campos de mayor desarrollo y de los más importantes por parte de científicos y dirigentes políticos de todas las naciones, principalmente, desde finales del siglo XVIII. Si bien los salubristas europeos empezaron a responder a las epidemias desde antes de este siglo, las alertas sobre la relación entre las condiciones insalubres y las repercusiones a la salud vendrían a darse desde el siglo XIX¹⁷, de esta manera se puede hablar de “políticas higienistas”. Fue en este siglo donde los hallazgos de Pasteur (pasteurización) y Koch (descubrimiento del bacilo de la tuberculosis), cimentaron el desarrollo científico sobre las políticas de salubridad (Kingman, 2006). Los nuevos conocimientos científicos, basados en tres aspectos: epidemiología, teorías microbianas y la relación entre las condiciones de habitabilidad y la salud, fue lo que permitió desarrollar una racionalidad científica sobre los medios de propagación de las enfermedades (Perafán, 2013). De esta manera, la institucionalización de las políticas de higiene provocaría “modificaciones en el comportamiento social” y responderían a “parámetros médicos y sociales percibidos como «modernos», distintos a los dominantes hasta entonces” (Kingman, 2006, p. 277). Es así como, según Kingman (2006), el desarrollo de la medicina y sus nuevos descubrimientos, se encaminaban por la línea de la ‘biopolítica’¹⁸. La obra de Zandra Pedraza Gómez, *En cuerpo y alma: visiones del progreso y de la felicidad* (1999), trata sobre los ideales que impuso la modernidad en Colombia sobre el cuerpo. Al respecto, la higiene se convirtió en un propósito nacional para el Estado colombiano, sirviendo para su propósito, la escuela, principalmente. Esta institución totalizadora funcionó como escultora de ciertas categorías sociales como la percepción, imagen e ideal de un “cuerpo sano”, así como la distinción entre lo bueno y lo malo, lo sucio y lo limpio. A través de cartillas para la educación escolar, leyes sobre salud y el discurso médico, se definió que los “buenos hábitos”, como el deporte y la buena

¹⁷ Para el caso específico de New York a finales del siglo XIX, el médico cirujano Stephen Smith realizó un trabajo de observación sobre la relación existente entre las condiciones de insalubridad y hacinamiento de los inmigrantes en esta ciudad y sus problemas de salud. Por su parte, el trabajo realizado por el fotógrafo Jacob Riis, *How the Other Half Lives: Studies Among the Tenements of New York* (1890), muestra a través de una serie de fotografías y datos estadísticos las condiciones en las cuales vivían los inmigrantes pobres en la zona de Five Points, uno de los lugares en los que había mayor contagio de enfermedades y mortalidad en la ciudad, debido al desconocimiento de las implicaciones del mal manejo de basuras y de los alimentos, animales muertos y aguas estancadas en las inmediaciones de las viviendas sobre la salud. De esta manera, la pobreza y las condiciones de habitabilidad estaban asociados con los problemas de salud.

¹⁸ De acuerdo con Foucault en *Genealogía del racismo* (1976), “La biopolítica es la presencia de los aparatos de Estado en la vida de las poblaciones” (p.10), interviniendo así en su vida privada y teniendo como objetivos de control “los problemas de la natalidad, de la mortalidad, de la longevidad” (p.196) al igual que de la morbilidad.

alimentación, contribuían al mantenimiento de ese cuerpo sano. Las buenas prácticas de higiene debían de mantenerse en los diferentes ámbitos de la vida diaria: íntimo, familiar, social y público; de esta manera se evidenciaba las condiciones morales de la persona, se mantenía su reputación y se mejoraba la calidad de vida.

La influencia europea y los ecos del progreso y la modernidad retumbaban cada vez más en las sociedades de los países latinoamericanos a finales del siglo XIX y principios del XX. Las intervenciones higienistas fueron abriéndose paso hacia el urbanismo, el cual, desde un punto de vista más material y constructivo, pretendía atender a las problemáticas de hacinamiento, insalubridad y disfuncionalidad (Ruíz, 2020, p.32). Es por ello que se llevaron a cabo la construcción de “sistemas de abastecimiento de agua potable y drenaje, pavimentación, lugares para la recreación y el ocio, espacios de habitación, zonas industriales y comerciales” (Ibi.). En pocas palabras, las ciudades modernas debían de transformarse no sólo desde su infraestructura, sino también desde su funcionalidad y estética para ser garantes de un espacio seguro y atractivo.

Para el caso colombiano, las actividades de salud pública realizadas durante el siglo XIX alrededor del concepto de higiene

“(…) clasificaba las enfermedades en agudas, las cuales se entendían como causadas por el encuentro fortuito entre el individuo y los miasmas, sustancias pútridas suspendidas en el aire que surgían de las aguas estancadas y malolientes de los pantanos, y crónicas, las cuales se entendían como el resultado de los hábitos personales y las formas de vida. Así, la higiene pública, considerada como responsabilidad del Estado, estaba encargada del problema público de la prevención de las enfermedades agudas y sus causas. La higiene privada, encargada de la prevención de las crónicas, era en cambio un asunto de la vida privada de los individuos” (Quevedo, 1996, p. 345).

Con esta clasificación y dada la importancia que el Estado colombiano ya otorgaba a la higiene, se pasó de la beneficencia a la asistencia pública en salud (Gutiérrez, 2010). Es así que para el año 1886 se decretó la creación de la Junta Central de Higiene con la Ley 30 del mismo año, cuya principal tarea fue el control de enfermedades epidémicas (Perafán, 2013). La Junta también estuvo a cargo del manejo de aguas y alimentos, dos de las principales fuentes de enfermedades según su mal manejo. De esta manera, se pretendía brindar mejores condiciones de salud a la población (Gutiérrez, 2010).

Durante los primeros años del siglo XX, Colombia empezó a presentar grandes avances en su proceso de transición de un país rural a uno urbano, ejemplo de ello fue el fortalecimiento de su economía, la construcción de vías férreas y el desarrollo industrial en las ciudades. Todo esto conllevó a una desmedida migración interna, que derivaría en un aumento de la población, así como de las enfermedades, motivo por el cual se hizo necesario “un cambio de actitud en el Estado colombiano frente a la salud de los pobladores y su traducción en decisiones políticas” (Quevedo, 1996, p. 346). Pero así como el país atravesaba procesos de cambio interno, también lo hacía en el ámbito internacional. El país desarrollaría su economía a nivel global y sería su relación con Estados Unidos, la que le permitiría implementar un gran número de actividades contra las enfermedades con la guía de la Fundación Rockefeller a partir de 1916. Así pues, el país adoptaría el modelo de civilización promulgado por los Estados Unidos (Hernández & Obregón, 2002).

En la continuación de su proceso de modernización, el Estado colombiano empezó a construir vías de comunicación para llegar a las diferentes regiones del país. Carreteras, ferrocarriles y telégrafos, fueron incursionando en el territorio nacional gracias a los 25 millones de dólares que Estados Unidos pagó al Estado colombiano por el territorio panameño y su canal marítimo. Asimismo, el país recibió en empréstitos 200 millones de dólares por parte de EE. UU., lo cual reafirmó la relación comercial entre ambos países y la ayuda norteamericana en materia de formación de los salubristas nacionales (Quevedo, 1996, p. 352). Si el país quería mantenerse dentro del comercio internacional, debía de atender con celeridad a las normativas sanitarias, demostrando los avances en esta materia y así evitar la posibilidad de posibles propagaciones epidémicas exportadas desde los puertos marítimos del país. De esta manera, se evidenció la relación entre “higiene, progreso y civilización” (Gutiérrez, 2010, p. 87). Y así fue entonces, puesto que para el año 1938 Bogotá fue sede de la X Conferencia Sanitaria Panamericana¹⁹, mostrándose como uno de los países de la región que atendía a los llamados de la modernidad: el control de las epidemias y la reducción de la mortalidad por enfermedades endémicas. Difteria, uncinariasis, tuberculosis, fiebre amarilla, sífilis, paludismo, amibiasis, etc.; fueron algunas de las enfermedades que el Estado colombiano debió enfrentar durante su proceso de industrialización y progreso, demostrando así que su papel benéfico había cambiado y ahora era un derecho que debía garantizar a cada ciudadano.

Muchas fueron las transiciones y creaciones de entidades encargadas de velar por la higiene en el país. Ante el poco conocimiento que se tenía a finales del siglo XIX sobre los medios de propagación de las enfermedades, las tareas en estas entidades no estaban muy bien delimitadas, además de contar con escasos recursos para su función. Desde la creación de la Junta Central de Higiene (1886-1910; 1914-1918), se crearon, el Consejo Superior de Sanidad (1910-1914), la Dirección Nacional de Higiene (1918-1922), la Dirección Nacional de Higiene y Asistencia Pública (1922-1930), el Departamento Nacional de Higiene y Asistencia Pública (1930-1934), el Departamento Nacional de Higiene (1934-1938), el Ministerio del Trabajo, Higiene y previsión Social (1938-1946), el Ministerio de Higiene (1946-1953) y, finalmente, el Ministerio de Salud Pública (1953) (Hernández & Obregón, 2002; Gutiérrez, 2010). Los progresos de la salubridad en el país se vieron reflejados con la creación del Ministerio de Higiene, ya que sólo hasta ese momento, la salud tuvo su cartera propia y por ende su independencia administrativa (Bejarano, 1949), con lo cual la salud se convirtió en una prioridad para el Estado, así como lo es la defensa nacional.

En el ámbito local, la ciudad de Cali contaba con una “Comisión Permanente de Higiene, Policía y Beneficencia, formada por tres concejales” (Largo, 2015, p. 198), la cual se encargaba de corresponder a los esfuerzos realizados a nivel nacional para el control de las enfermedades en los primeros años del siglo XX. Junto a esta Comisión se encontraba también el Instituto de Higiene Social, el cual fue designado para una campaña contra las

¹⁹ La realización de la Conferencia en el país fue un espaldarazo a las labores realizadas por el Estado colombiano durante los últimos años. Asimismo, durante esta Conferencia se validaron dos aspectos fundamentales que habían sido tratados en la reforma constitucional de 1936: las responsabilidades que el Estado colombiano tenía en cuanto a la protección del trabajo y la asistencia pública nacional. Una vez terminada la Conferencia, el director del Ministerio del Trabajo, Higiene y Previsión Social, Alberto Jaramillo Sánchez, “prometía que no quedarían estériles las conclusiones y los votos de la conferencia, pues era propósito leal y fuerte del gobierno hacer de la higiene, la sanidad y la asistencia pública los pilares egregios de su plan administrativo” (Hernández & Obregón, 2002, p.73). De esta manera, la Conferencia brindó “más legitimidad y reconocimiento nacional e internacional a los higienistas colombianos” (Hernández & Obregón, 2002, p.76).

enfermedades venéreas y el Centro de Higiene, los cuales debían informar a la Gobernación, al Concejo Municipal y a la Dirección de Salubridad sobre las tareas realizadas (Largo, 2015, p. 199). Pero más allá de las normativas y controles llevadas a cabo por las entidades correspondientes, era la población la única que podía mejorar las condiciones de salubridad. El criadero de animales en condiciones inapropiadas, el mal manejo de basuras y de los alimentos, y la plaga de moscas derivada de esto²⁰; la contaminación de los afluentes hídricos²¹, etc., fueron algunos de los factores que incidieron sobre el mal estado de salud de los caleños (Perafán, 2013). Es por esto que uno de los grandes logros para mitigar el contagio de las enfermedades fue la construcción del acueducto, el cual fue aprobado en 1915, con el Acuerdo N.º 18 del mismo año. Diferentes inconvenientes surgieron durante los inicios de su construcción y fue en 1930 que el acueducto fue una realidad. Así pues, el baño y el lavado de ropa a diario se convirtieron en un nuevo hábito. El servicio de agua domiciliaria mejoró la salud de los habitantes de la ciudad, hasta el punto de la desaparición de la difteria (Ibi.). Ante este gran logro, el Dr. Julio Córdoba diría lo siguiente:

“Nuestra ciudad ha echado ya las bases definitivas de su higienización; estamos palpando los óptimos resultados de nuestra fábrica de agua potable; la extinción de las enfermedades gastro-intestinales de origen hídrico que, hasta hace un año eran endémicas en Cali y, ya en el semestre pasado la mortalidad infantil bajó el 18 por ciento. Nuestro alcantarillado está casi terminado, a excepción de pequeñísimos sectores. Magno problema éste que el actual concejo supo resolver, dió (SIC) tranquilidad a los sin trabajo, y trata de defender a las generaciones del mañana, poniéndolas bajo el amparo de la higiene pública” (Córdoba, 1932, p. 127).

Otro de los factores que ayudaron a contrarrestar la propagación de enfermedades en la ciudad de Cali, fue la creación del servicio de recolección de basura, llevado a cabo por el Concejo Municipal con el Acuerdo N.º 4 de 1920 (Perafán, 2013). Este servicio, más allá de la recolección de los desechos, debía incinerarlos según la reglamentación indicada. Las basuras se habían convertido en uno de los factores de mayor contaminación en la ciudad. Por ejemplo, las zonas de mercado eran fuentes de propagación de malos olores y enfermedades ante el mal manejo de los alimentos y sus desperdicios²². Pero no sólo la ciudad empezó a ver sus cambios en materia sanitaria, también se fue pavimentando las calles, con lo cual la

²⁰ Así lo manifestó el Dr. Julio Córdoba, Director Municipal de Higiene en un resumen del informe de 1931 sobre La sanidad en Colombia, que aparece en el Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana (OPS) de febrero de 1932: “El municipio con buena organización en el ramo de aseo y buen manejo de los hornos obtendrá una significativa economía, podrá recoger toda la basura que produzca la ciudad, diariamente, y por el acortamiento de las distancias, podrá establecer este servicio nocturno y obtendrá el máximo de sus anhelos: acabar para siempre con la asquerosa plaga de las moscas, y también con los muladares infectos” (p. 127).

²¹ De acuerdo con Bonilla (2012), el río Cali era el patio trasero del centro de la ciudad, ya que, además de recibir las aguas lluvias, era el vertedero de las aguas servidas. De igual manera, era uno de los afluentes donde los habitantes iban a lavar sus ropas, contribuyendo así a la contaminación del mismo. “A comienzos del siglo XX, las autoridades encargadas de velar por la higiene pública en Santiago de Cali, desarrollaron una serie de medidas exigidas a los vecinos para frenar la contaminación del recurso hídrico, cuyo incumplimiento generaba multas y arrestos” (Perafán, 2013, p. 51).

²² En el Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana de febrero de 1932, el Dr. Julio Córdoba dice que a partir del 1 de agosto de 1931, la ciudad contará con el primero de cuatro hornos crematorios de basuras, por un valor de \$2.500. El segundo de ellos, por un valor de \$3.200, entraría en funcionamiento en el mismo año. Y para la construcción del tercer y cuarto horno, el Dr. Córdoba hace un llamado afectuoso al próximo Concejo para la aprobación del presupuesto, \$6.400, para así dotar a la ciudad de un sistema más completo en el manejo de las basuras (Córdoba, 1932, p. 127).

traza urbana empezaría a parecerse a la de las ciudades modernas europeas o norteamericanas. Teniendo en cuenta el gran esfuerzo realizado en la concientización sobre la higiene, las escuelas cumplieron una labor muy importante en la transmisión de estas ideas, así pues, “se expidió una resolución para que, tanto los maestros como maestras, dedicaran en la semana dos horas a dar lecciones elementales de higiene a los niños” (Córdoba, 1932, p. 129). De esta manera se aseguraba que el conocimiento sobre la higiene fuera replicado por los niños en cada hogar.

En las Tablas 1 y 2 se listan las 10 primeras causas de mortalidad en la ciudad de Cali para los periodos 1940-1949 y 1970-1979, respectivamente. En el primer periodo observamos que todas las causas de mortalidad tienen que ver con enfermedades bacterianas infectocontagiosas, mientras que en el segundo periodo, 8 de las 10 causas de muerte tienen que ver con enfermedades cardio y cerebrovasculares. Si bien la primera causa para este periodo continúa siendo de carácter infecto contagioso, vemos que es la única de este tipo, esto responde a las diferentes políticas higienistas que se implementaron en la ciudad, la cual implicaba hábitos de aseo personal, así como la potabilización del agua, “los progresos en la ciencia médica, el invento del DDT²³, los antibióticos y demás productos para el control masivo de enfermedades como la malaria y el paludismo, así como la mayor difusión de vacunas y otras medicinas preventivas” (CIAS, 1966, p.71). Por otro lado, es interesante ver que “Accidentes en vehículos de motor” se ha sumado a la lista, siendo esta la única causa de mortalidad por fuera de las causas asociadas a la salud. De acuerdo con Giucci (2007), el automóvil es el objeto central de la transformación de la vida urbana, dado que éste se convirtió en “una exigencia del mundo moderno –ahorro de tiempo, utilidad, trabajo, libertad, independencia, prestigio–.” (Giucci, 2007, p.20). Esta “máquina asesina”, como la denomina el autor, iría incrementando los números de decesos en la ciudad de Cali para el periodo 1980-1984 con 1588 casos, 823 casos más que el periodo 1970-1979 en los primeros 5 años de la década anterior (DANE, 1986, pp.47-49).

Tabla 2. Mortalidad por número de casos según las 10 primeras causas en Cali, 1940-1949

Causas	Total
Infecciones intestinales	3629
Tuberculosis	1998
Tifoidea	554
Sífilis	446
Difteria	214
Tosferina	129
Septicemia puerperal	82
Gripa	79
Tifo	53
Viruela	53

Tabla 3. Mortalidad por número de casos según las 10 primeras causas en Cali, 1970-1979

Causas	Total
Enteritis y otras enfermedades diarreicas	5698
Enfermedades isquémicas del corazón	4447
Enfermedades cerebrovasculares	4446
Otras neumonías	3848
Enfermedades hipertensivas	3376
Otras enfermedades del corazón	3140
Accidentes en vehículos de motor	2321
Tumor maligno de otras localizaciones y no especificadas	1874
Enfermedad de arterias, arteriolas, vasos capilares	1854
Afecciones anóxicas e hipóxicas no clasificadas en otra parte	1820

Fuente: elaboración propia con base en información del documento del DANE, “Calistadístico 450 años”, (1986)

²³ Abreviatura del compuesto químico dicloro-difenil-tricloroetano, usado en la fabricación de insecticidas para combatir enfermedades principalmente propagadas por los mosquitos.

Las políticas higienistas fueron desde sus inicios la ideología de la modernidad: el progreso y la civilización; la acuciante necesidad por el desarrollo de las ciudades, por cuanto el ser humano expandía su conocimiento, así como las fronteras de los nuevos espacios geográficos en los cuales residiría. Para ello, el ser humano debía controlar la naturaleza, debía adecuar su entorno, intentando reducir al máximo los riesgos de su existencia. Debía conocer los riesgos de la naturaleza microscópica, que sin importar su tamaño, era mucho más fuerte que él mismo. Así pues, los descubrimientos científicos sobre las causas y transmisores de las enfermedades, de la mano de las políticas sanitarias, le permitirían al ser humano transformar la antigua sociedad rural (agraria) a una urbana (capitalista), garantizando así la salud de la población, ya que “sin higiene privada enferma y muere el hombre, sin la Higiene pública enferma y muere la sociedad” (Kingman, 2006, p. 291).

La Carta de Atenas

La Carta de Atenas es el producto final materializado, 10 años después, del IV CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna), sobre la Ciudad Funcional, realizado en 1933 en el SS Patris II que cubría la ruta Marsella-Atenas. El propósito de los CIAM era “debatir, resolver y difundir el problema arquitectónico contemporáneo” (HASXX, 2011) para pensar el rediseño y el futuro de las ciudades del siglo XX, bajo “las necesidades biológicas, psicológicas y sociales de las clases trabajadoras” (Mumford, 2007, p.97). La diversa procedencia, en su mayoría europea, de los arquitectos y urbanistas asistentes a los diferentes congresos, iniciados desde 1928 hasta “La muerte del CIAM” en 1959, era considerada una garantía de que se abordaba los diferentes tipos de ciudad y perspectivas sobre ellas. Después de 11 encuentros en 31 años de existencia, el CIAM llegó a su fin, con lo cual, Josep Lluís Sert y otros miembros del consejo del CIAM propusieron la creación del CIAM II, una nueva organización de pensadores y planificadores de la ciudad, pero esta vez con participantes de otras regiones del mundo, como Asia, Sudamérica, Medio Oriente y Norteamérica; pero esta no llegó a concretarse (Mumford, 2007, p.115).

La elaboración de La Carta de Atenas por el arquitecto suizo Le Corbusier, fue el producto de mayor importancia y divulgación de los CIAM. La Carta se convirtió en un mapa guía para la planificación y desarrollo de las ciudades después de la Segunda Guerra Mundial. Con el análisis de 33 ciudades²⁴ el IV CIAM determinó que el planeamiento urbano futuro debía constar de 3 etapas: 1. **Planificar** (investigaciones sobre la realidad urbana de la ciudad estudiada y su tendencia, bajo análisis estadísticos, de crecimiento poblacional, y su posible zona de expansión, por al menos 50 años); 2. **Urbanizar** (distribución de los diferentes equipamientos urbanos sobre la ciudad); 3. **Arquitecturar** (diseño de las tipologías de cada zona funcional) (HASXX, 2011). Estas tres etapas deberían responder a las 4 funciones identificadas y desarrolladas en La Carta para la Ciudad Funcional (Habitación, Esparcimiento, Trabajo y Circulación).

²⁴ Budapest, Verona, Dessau, Frankfurt, Colonia, Berlín, Oslo, Estocolmo, Detroit, Los Ángeles, Baltimore, Madrid, Barcelona, Zúrich, Ginebra, Praga, Zagreb, Varsovia, Dalat, Bandoeng, Atenas, Bruselas, Charleroi, París, Londres, Ámsterdam, Rotterdam, La Haya, Utrecht, Littoria, Como, Roma y Génova) (Montes, 2000, p.188)

Habitación

Tratar el tema de la densidad poblacional y las condiciones de higiene en las cuales viven las personas, entendiendo estos dos factores como los principales para la propagación de plagas y enfermedades. Es necesario entonces que los espacios de la vivienda sean abiertos, con entrada de luz solar y flujo de aire y, además, contar con espacios verdes en su proximidad, de esta manera se evitaría el alto porcentaje de morbilidad y su potencial de mortalidad. Son indispensables los elementos para la existencia de los seres vivos el sol, el espacio y la vegetación. La vivienda debería estar alejada de las vías de gran circulación. “El individuo que pierde contacto con la naturaleza sufre un menoscabo y paga muy caro, con la enfermedad y la decrepitud, una ruptura que debilita su cuerpo y arruina su sensibilidad, corrompida por las alegrías ilusorias de la urbe” (Le Corbusier, 1993, p.41). Según Le Corbusier, estas condiciones se garantizarían con la construcción de edificios de vivienda en altura²⁵, con lo cual se ganaría espacio en los centros de las ciudades para las zonas verdes y se densificaría la zona de habitación.

Esparcimiento

Tener mayor número de espacios libres para la realización de actividades educativas, deportivas, de distracción y descanso. Estas actividades estarán clasificadas en tres periodos: diario (en torno a la vivienda), semanal (salidas por fuera de la ciudad y la región) y anual (salidas por fuera de la ciudad, la región y/o el país) (Le Corbusier, 1993, p.69). Se debe garantizar entonces buenas vías de transporte, así como su servicio.

Trabajo

Acabar con “el gran mal de la época actual: el nomadismo de las poblaciones obreras” (Le Corbusier, 1993, p.79), debido a las instalaciones de las fábricas en las periferias de la ciudad. Se propone que las distancias entre la vivienda y el trabajo se deben reducir, y estas a su vez, estar separadas por una zona verde. Se ubicarían las industrias a lo largo de las vías férreas, terrestres y fluviales (Le Corbusier, 1993). De acuerdo con lo anterior, las ciudades deberán ser lineales y no concéntricas (Ibi.), reduciendo así el tiempo de los recorridos. Por otra parte, la labor artesanal y administrativa debe encontrarse en una zona específica próxima a la vivienda.

Circulación

Permitir la conexión y el tránsito de los habitantes con las diferentes zonas de la ciudad (Habitación, Esparcimiento y Trabajo) en un tiempo reducido y adecuado, en el que se tenga en cuenta los espacios de circulación según sus velocidades, es decir que, se diferenciará las rutas de alto, mediano y bajo flujo vehicular, así como el de los caminos peatonales.

Estas consideraciones mencionadas en La Carta pretendían organizar la forma desordenada en la cual se habían construido y se fueron desarrollando las ciudades, por lo que, la zonificación permitiría reorganizar y ordenar la ciudad para satisfacer las necesidades biológicas, psicológicas y sociales del ser humano.

²⁵ Un ejemplo de esta idea es el Plan Voisin, proyecto no realizado, de Le Corbusier para París en 1925. La materialización de esta idea puede verse en la construcción de la ciudad de Brasilia, en Brasil.

El derecho a la ciudad

“Basta con abrir los ojos para comprender la vida cotidiana del individuo que corre de su alojamiento a la estación, próxima o lejana, al metro abarrotado, a la oficina o a la fábrica, para por la noche reanudar ese mismo camino y volver a su hogar a recuperar fuerzas para proseguir al día siguiente. Al cuadro de esta miseria generalizada acompañaría el cuadro de las «satisfacciones» que la disimulan, convirtiéndose en medios para eludirla y evadirse de ella” (Lefebvre, 1978, p.139).

Según Robert Ezra Park (como se citó en Harvey, 2013, pp.19-20), la ciudad es “el intento más coherente y en general más logrado del hombre por rehacer el mundo en el que vive [por lo tanto] (...) al crear la ciudad el hombre se ha recreado a sí mismo”. Esta declaración del sociólogo urbano de la Escuela de Chicago afirma que la ciudad es el reflejo de lo que es y quiere el hombre –ser humano– para sí mismo. Es por ello que la ciudad, desde sus inicios, ha sido el escenario de una larga lucha de poderes por establecer el modelo que más se ajuste al hombre, al hombre de las leyes y del poder, claro está. Esta búsqueda del modelo de ciudad para el ser humano encontró éxito en el sistema capitalista, dejando de lado el antiguo sistema feudal, pero sin olvidar el desequilibrio social y económico entre las diferentes clases sociales. Estas desigualdades de la ciudad son el tema de interés de Henri Lefebvre en su libro *El derecho a la ciudad* (1969). El autor aboga por la capacidad de agencia de “grupos, clases o fracciones de clases sociales capaces de iniciativas revolucionarias” (Lefebvre, 1978, p.132), capaces de cambiar el rumbo de la sociedad urbana. La clase obrera es la gran abanderada de esta lucha. La obra de Lefebvre vio la luz el mismo año de la revolución cultural (1968) en Francia, replicada en diferentes partes del mundo, donde los diferentes movimientos sociales (proletario, feminista, ecológico, etc.) alzaron su voz por el cambio de la sociedad “burocrática de consumo dirigido” (Lefebvre, 1978, p.123) e individualista por una sociedad más equitativa y consciente de las implicaciones de la explotación de los recursos naturales y su impacto en la calidad de vida de las personas²⁶.

En *El derecho a la ciudad* se esboza una crítica a las diferentes formas en las cuales se ha concebido la ciudad, entre ellas, el funcionalismo de Le Corbusier en su Carta de Atenas, ya que, según Lefebvre, la vida social no puede clasificarse únicamente en las cuatro funciones resaltadas en La Carta (Habitación, Esparcimiento, Trabajo y Circulación), las cuales están diferenciadas por espacios concretos (zonificación). Si bien el transcurso del día y su división horaria es conocido por todos, como se muestra en la imagen que acompaña a la Carta, las actividades, o funciones del ser humano no son monolíticas como se especifica en ella. La ideología urbanística, así como las ciencias parcelarias (economía, sociología, arquitectura, etc.), han servido para dividir el análisis total de la ciudad, reduciendo así la complejidad de la vida urbana. En este sentido, se hace necesario entonces una teoría pura y una práctica utópica de vivir la ciudad. Estas cuatro funciones identifican espacios en la ciudad sin referirse a la calle, salvo como un espacio de tránsito, el cual se debe recorrer, sólo para ir de un lugar a otro, omitiendo así la importancia de ésta como lugar de concentración para los movimientos sociales.

²⁶ Para el caso colombiano, léase *Los años sesenta* (2014) de Álvaro Tirado Mejía. En este libro, el autor trata los diversos eventos mundiales que se realizaron en aquella década como el mayo francés, el Movimiento por los derechos civiles en Estados Unidos, la Revolución cubana, entre otros; para dar cuenta del cambio político, económico y cultural que aterrizaría en el país para dar un cambio general a la, aún en desarrollo, sociedad colombiana.

Para Lefebvre, la complejidad y problemática urbana tiene un punto de partida: el proceso de industrialización (“práctica e ideología en una estrategia de clase que niega lo social urbano en la ciudad preexistente”) (Lefebvre, 1978, p.38) el cual fue “motor de las transformaciones de la sociedad desde hace siglo y medio” (Lefebvre, 1978, p.17). Este proceso trajo consigo la expansión de la urbanización, es decir, la generalización de la sociedad urbana “y por tanto la destrucción que lleva consigo, la cual es una «realidad socioeconómica»” (Lefebvre, 1978, p.38). De lo anterior obtenemos, en pocas palabras, una realidad socioeconómica como resultado de una estrategia ideológica de clase que niega a su contraparte. Esta es la lucha de clases promulgada un siglo atrás, y que Lefebvre reconoce en su libro como una “revolución teórica, comenzada por Marx” (Lefebvre, 1978, p.162). Por su parte, Harvey (2013) dice que la urbanización ha sido, desde siempre, “un fenómeno relacionado con la división de clases” (p. 21) y que este a su vez, tiene que ver con el excedente de capital, es decir, la diferencia positiva obtenida de la inversión. Este factor, junto con el de la producción, es lo que reclama la otra parte de la sociedad que no goza de este excedente, pero que contribuye a él con su cuerpo y vida.

Para alcanzar el derecho a la ciudad, Lefebvre dice que debe existir un programa político de reforma urbana, la cual debe estar lejos de lo realizado por la sociedad vigente y, deben existir proyectos urbanísticos sin precedentes, utópicos, en sus palabras, de manera que se realice un modelo nuevo de ciudad que considere los espacios y los tiempos urbanos. Ese modelo nuevo de ciudad debe estar alejado de la ideología urbanística que ha servido a la clase que ostenta el poder, y el programa político de reforma urbana debe ser dirigido por un partido político de izquierda, el cual no sólo cuente con el apoyo del proletariado sino de los diferentes movimientos sociales urbanos, de esta manera se podrá realizar un cambio radical y acabar así con los problemas de desigualdad, alienación, segregación, acceso a la propiedad inmobiliaria, etc. Este último factor mencionado será uno de los principales factores que reclamaría la sociedad caleña de mediados del siglo XX.

En el desarrollo de este capítulo observamos tres componentes principales de la concepción de la ciudad moderna durante el siglo XX: la construcción de espacios salubres, la organización funcional de la ciudad y la demanda por una ciudad incluyente y menos desigual. Desde finales del siglo XIX y principios del XX, la ciudad se vio inserta en un proceso de cambio sobre el llamado de la modernidad y su búsqueda de “progreso” que pregonaba Europa. La necesidad de erradicación de todos los males asociados a la insalubridad, harían de las políticas higienistas una ideología transformadora, con la cual se combatirían unas de las tantas desigualdades sociales que padecían las clases menos favorecidas. No fue sino hasta mediados del siglo XX que en Colombia se crearía el Ministerio de Higiene, con lo cual la salud se convertiría en una prioridad para el Estado. Sobre la base de combatir los focos de contaminación y de propagación de enfermedades, se concebiría la ciudad del siglo XX, y es aquí donde la identificación de las funciones del ser humano, realizada por la Carta de Atenas, entraría en juego. Hábitat, ocio, trabajo y circulación, serían las funciones de las que la planificación urbana del naciente siglo XX debía encargarse. A través del asentamiento concentrado de la población, y la conformación de una clase trabajadora, la Carta proponía erradicar los males del siglo pasado y construir la Nueva Ciudad, en la cual se pudiera cumplir con la regla de los 3 ochos (ocho horas de trabajo, ocho horas de ocio, ocho horas de descanso), por medio de una circulación efectiva, por lo que el lugar de trabajo no debería estar muy

alejado de la vivienda. A este funcionalismo de la dinámica social del ser humano se opondría Lefebvre, ya que concebir la vida diaria de esta manera es un reduccionismo de la complejidad social. Y esta complejidad no estaría ligada únicamente a las relaciones sociales sino al espacio donde estas se llevan a cabo. Para Lefebvre esta complejidad estaba definida por el proceso de industrialización, el cual expandió la urbanización y, así como la división social del trabajo, trajo consigo la desigual distribución espacial y el limitado derecho a la ciudad. Es por esto que se hace necesario un programa político que pueda realizar una nueva reforma urbana, de la mano de los movimientos sociales y la clase trabajadora, alejada de la ideología urbanística, la cual ha sido la que ha desarrollado el tipo de ciudad capitalista que el autor busca cambiar.

Los tres enfoques anteriormente mencionados son las principales ideas que, a modo personal, rigieron la concepción de la ciudad moderna, puesto que el siglo XX marcó la ruptura del Antiguo Régimen, con lo cual se buscaba una sociedad más igualitaria, en lo que al acceso de la vivienda se refiere, los avances tecnológicos y de planificación de la ciudad según las recomendaciones higiénicas de los salubristas desde finales del siglo anterior. Ante esto, la erradicación del mercado a cielo abierto de las plazas centrales de las ciudades fue una de las máximas de las políticas higienistas, junto con la construcción de los mercados cubiertos, ya que estos contarían con un sistema de acueducto y alcantarillado, un mejor sistema de control de los desechos y un buen manejo de los alimentos, con lo cual se pretendía acabar con los altos índices de mortalidad en la ciudad.

Capítulo II. Las plazas de mercado en Latinoamérica

Los mercados en Latinoamérica tuvieron su mayor auge durante el siglo XX. La influencia de los mercados europeos, principalmente de Francia y España, condujo a que, tras la incursión de la arquitectura moderna, se diera paso a la construcción con hormigón armado y se dejara atrás el hierro y el vidrio de las antiguas galerías europeas. Desde su surgimiento, las plazas de mercado fueron un ejemplo de desarrollo urbanístico, por su organización y planificación dentro de la ciudad, que, además de ser un logro arquitectónico, cumplieron con una función civilizadora y, a través de su sistema de intercambio, económico, social y cultural, permitió las agrupaciones humanas.

Argentina

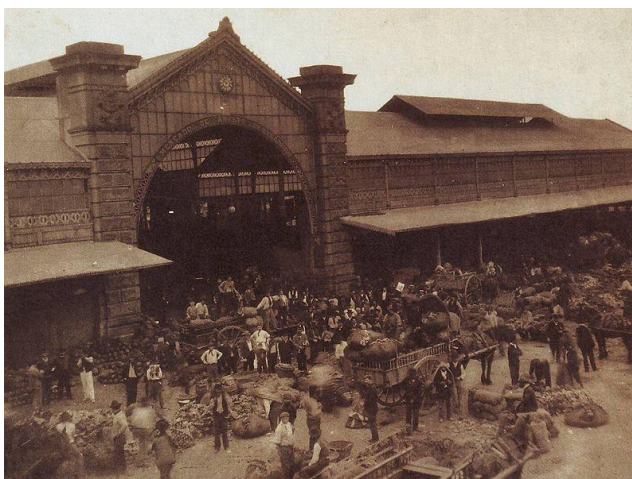
El mercado de Abasto Proveedor en Buenos Aires fue el mayor mercado de alimentos, y el más conocido en todo el país, desde finales del siglo XIX y hasta el año 1980. El mercado llegó a ser tan importante que el barrio en el cual se construyó, Balvanera, era más reconocido con el nombre de Abasto (Sassano, 2001). El Abasto fue construido ante la demolición del antiguo mercado de la ciudad, el Mercado Modelo en 1888. Ante esto, un año después, los antiguos vendedores del Mercado Modelo formaron la Sociedad Anónima Mercado de Abasto Proveedor (SAMAP) y compraron los terrenos en los cuales se construiría el Abasto (Kozak, 2011). La inauguración del Abasto se realizó en 1893, siendo uno de los más novedosos y elegantes para la época, dada su construcción en hierro y vidrio. Una vez entrado el siglo XX, la modernización de la ciudad se llevó a cabo. Nuevas construcciones de edificios e instituciones, así como ampliación de vías, como la Avenida de Mayo y la construcción del subterráneo (El Observador porteño, 2020). A través del subsuelo del Abasto se conectó la línea B del subterráneo en 1930, todo un desafío para la época (Sassano, 2001; Kozak, 2011), siendo este subterráneo el primero en Latinoamérica en 1913. En 1934, el

Abasto mostró su nueva cara, ya que la ciudad continuaba creciendo. De esta manera, el Abasto fue una muestra del avance técnico y tecnológico desarrollado en la modernidad, cumpliendo así con la estética y función de la ingeniería y la arquitectura moderna, principios promulgados por Le Corbusier. Pero no sólo el cambio físico de la ciudad fue importante durante esta época, la llegada de migrantes europeos desde finales del siglo XIX e inicios del XX, representaría un cambio cultural para la ciudad y el país (Sassano, 2001; Kozak, 2011).

De manera paulatina, “este espacio de la ciudad comenzó a modificar su fisonomía, basada en la actividad económica generada por el propio Mercado de Abasto Proveedor” (Sassano, 2001, p.104). Para la segunda mitad del siglo XX la zona del Abasto “ya no era no sólo una zona urbana completamente consolidada y céntrica, sino que contaba además con un carácter y una cultura urbana propia” (Kozak, 2011, p.7). Esta es una de las características que tienen las plazas de mercado: crear sentido de apropiación.

Más allá de que en él convergieran personas de diferentes procedencias, atraídas por la búsqueda de trabajo, así como por “el desarrollo de infraestructura, viviendas y transportes” (Sassano, 2001, p.104), el sentido de apropiación, logrado gracias al SAMAP, permitió contrarrestar las divisiones de la heterogeneidad, como lo expuso Wirth: “Si el individuo quiere participar de alguna manera en la vida social, política y económica de la ciudad debe subordinar algo de su individualidad a las demandas de la comunidad más amplia y en esa medida sumergirse en los movimientos de masas” (Wirth 1938, p.10).

Imagen 5. Primer Mercado Abasto Proveedor (1925)



Fuente: El Observador Porteño (2020)

“La presencia del Mercado determinó que en las inmediaciones se levantaran casas, comercios, fondas, boliches, hoteles, comités, teatros, cines, cafés. Todo un universo giraba en torno al Mercado. Una mezcla de nacionalidades, culturas e idiomas se conformaron en este espacio urbano. El Abasto fue un centro cultural desde su nacimiento y la cuna del tango. Cobijó un mundo que vivía según sus propias leyes. Fue el terreno de políticos, payadores, compadritos, tangueros, artistas, malevos. Todo un «mundo» se gestó a partir de este Mercado de Abasto Proveedor.” (Sassano, 2001, p.105).

Debido al gran impacto de la actividad comercial generada por el Abasto, los locales aledaños fueron convirtiéndose en extensiones al servicio de éste, ya que empezaron a servir como bodegas para el almacenamiento de los alimentos. Se empezó a ver un crecimiento de circulación de vehículos pesados, los cuales transportaban las frutas y verduras, y con este, taponamiento de las vías. La actividad pasó a ser constante en los alrededores del Abasto, lo cual fue deteriorando su entorno. A medida que la ciudad fue creciendo, el Abasto pasó a ser una zona central de la ciudad y pasó a convertirse en un barrio popular con gran actividad comercial, la cual, décadas anteriores había marcado su porvenir económico y de

identificación urbana. Lo que antes fue un sector motivo de orgullo para sus residentes, se había convertido en un “impacto negativo en el entorno, deteriorando poco a poco las condiciones de habitabilidad del mismo” (Sassano, 2001, p.106). Para el año 1984 se declara el cierre del mercado, debido en gran parte al deterioro de la zona circundante (desorden, contaminación, congestión vehicular) y a la idea latente de reemplazar los mercados por un solo mercado central. La incertidumbre ante esta noticia hizo que el proceso de degradación del mercado, así como su zona circundante, se acentuara, por lo que la actividad comercial fue disminuyendo y consiguiente, el cierre y pérdida de muchos puestos de trabajo. Al mismo tiempo, esto hizo que se desvalorizara el precio del suelo, por lo cual, esta zona del Abasto sería propicia para realizar un proyecto de gentrificación. De este proyecto se construirían las Torres del Abasto, el supermercado COTO y en el edificio del antiguo mercado, el Abasto Shopping en 1998 (Sassano, 2001; Kozak, 2011).

Imagen 6. Nuevo Mercado del Abasto (1933)



Fuente: El Observador Porteño (2020)

Otro mercado con gran influencia sobre el sentido de apropiación es el Mercado Central de Abasto de la provincia de San Miguel de Tucumán. Construido en 1933, el mercado “gestó una densa trama laboral y social modelada por su incansable ritmo comercial” (López 2017, p.101), al igual que “barrial y cultural” (López 2017, p.102). La construcción del mercado trajo consigo el incremento poblacional de la zona, gracias a la actividad comercial ahí desarrollada. Esto contribuyó a la construcción de viviendas, así como de lugares de paso (pensiones). De la misma manera, se fueron construyendo equipamientos que daban vitalidad a la zona, tales como la facultad de Ciencias Naturales, Obras Públicas Municipales y Vialidad Nacional y de la Provincia (López 2017). El impacto de la plaza fue tan significativo que inclusive, cercano a ella se instalaría el club de fútbol más popular de la provincia: el San Martín de Tucumán. Estos nuevos equipamientos trajeron consigo un cambio físico y social, beneficioso para unos y perjudiciales para otros:

“Desde lo económico, La Ciudadela se vio inundada de comercios, galpones, depósitos y diversas clases de emprendimientos comerciales que, a medida que fueron surgiendo, cambiaron la fisonomía del lugar. Se multiplicaron los bares, las confiterías, los clubes bailes y de bochas y los prostíbulos, espacios de socialización netamente masculinos, donde muchos pasaban la noche esperando la nueva jornada laboral, cerraban acuerdos comerciales y establecían lazos de amistad y camaradería, entre algunas copas, apuestas y peleas (López, 2015:43-64)” (López 2017, p.105).

La llegada de las plazas de mercado a ciertas zonas de la ciudad supuso una activación comercial y económica, a costo de perder la tranquilidad en el lugar de residencia, sea por el

aumento del flujo vehicular y peatonal, así como por el incremento de los desechos alimenticios y la contaminación visual y auditiva.

Chile

El nuevo Mercado Central de Concepción se construyó entre los años 1946 a 1950, producto de la destrucción del antiguo mercado por el terremoto de 1939 que devastó buena parte de la ciudad (Garretón, 2018). La nueva construcción se llevó a cabo en el mismo lugar donde se encontraba el viejo mercado y se vio sujeta a los nuevos estándares arquitectónicos y de construcción de la época moderna (Ibi.). El mercado se convirtió en un referente histórico ya que fue una de las construcciones que evidenciaron el sentido de apropiación y resiliencia ante la catástrofe natural. En este sentido, la plaza de mercado se constituye en un artefacto de cohesión barrial, lo cual ya estaba implícito en los vendedores de la plaza al tener estos un espacio en el cual comercializaban sus productos para el sustento diario (Garretón, 2018, p.71). Si bien la plaza de mercado, como elemento tangible, resulta ser de mucha importancia, lo que la hace especial es lo que su existencia permite realizar, es decir, funcionar como un espacio de activación comercial y social donde se lleva a cabo relaciones de solidaridad y de desarrollo económico, ejemplo de esto son las diferentes generaciones familiares que han encontrado en la plaza de mercado sus diferentes grupos de apoyo y la fuente de sus ingresos. Asimismo, la influencia comercial y, por ende, la atención de las diferentes instituciones gubernamentales para regular su funcionamiento.

En la construcción del mercado de La Vega (1895) en la ciudad de Santiago, vemos por ejemplo la importancia de los inmigrantes (Herrera, 2014), dado por su histórica presencia en el barrio de La Vega, al convertirse en la mano de obra para el cultivo de las frutas y verduras, las cuales serían vendidas en el mercado (Arce, 2015). Tal era la importancia comercial de La Vega que permitió ampliar sus terrenos aproximadamente a 6.000 m² en 1916 (Herrera 2014, p.17). Esta gran concentración de una sola actividad en el terreno fue lo que hizo de La Vega el más importante mercado de la ciudad de Santiago. Durante el auge del mercado entre 1930 y 1960, La Vega se expandió y consiguió su influencia comercial en el barrio. Tanto el mercado, como el área circundante, fue cada vez más concurrida y se presentaban problemas con el orden espacial, esto llevó a que se construyeran otros mercados, como fue el caso de la Vega Chica en 1948 (Arce, 2015).

Según Ahumada (2016), los mercados cumplen una función de soporte urbano en el cual convergen tres factores: 1. Las interacciones sociales. 2. La función espacial. 3. La función económica. Otrora, el trueque realizado en las plazas de mercado coloniales cambió su producto a intercambiar por el valor asignado a este, en lo que se entiende como la lógica

Imagen 7. Mercado Central de Concepción (1960)



Fuente: Darmendrail, 2013.

Tomado de Estudio de los significados del Mercado Central de Concepción para considerar en una futura recuperación patrimonial, 2018

mercantil capitalista. Las plazas de mercado, vistas como un nodo de concentración urbana, se convierten en el centro de las interacciones de la incipiente modernidad, las cuales, a pesar de la volatilidad del mundo en curso, se convierten en relaciones fuertes entre los vendedores y compradores en el mercado para así prolongar la existencia del mercado en el tiempo (Ibi.).

Como vemos, las plazas de mercado no sólo cumplen una función de intercambio y abastecimiento, sino que también poseen un significado subjetivo de las experiencias a ellas asociadas, sea por el advenimiento de una nueva etapa social y económica o por las oportunidades que en ella se encuentran.

Colombia

Para Baquero (2011), las plazas de mercado tienen la capacidad de potencializar la actividad comercial y la densificación en su entorno, en lo que ella llama “Catalizador urbano”. Esta teoría se fundamenta en la capacidad que poseen las plazas de mercado en la aceleración del “proceso de transformación espacial para mejorar sectores urbanos en la forma deseada” (Baquero, 2011, p.2).

Históricamente, las plazas de mercado son vistas como atractivos para la concentración social, debido a su principal función: servir como un lugar de abastecimiento. Asimismo, la plaza se convierte en una extensión del campo en la ciudad, por ende, en el reposará los productos agrícolas necesarios para nuestro vivir. Este nodo, o eje comercial, se lo considera un equipamiento necesario para la vida urbana

“La permanencia de la plaza de mercado a través del tiempo fortalecida por su vínculo social y cultural entre el campo y la ciudad unificados por tema del abastecimiento, es un hecho que se repite en las diferentes ciudades en el mundo que genera desarrollo económico y crecimiento urbano, donde la plaza de mercado se configura como un equipamiento que transforma el espacio urbano a partir del incremento de la actividad urbana” (Baquero, 2011, p.12).

Así como la plaza de mercado puede ser un potencializador urbano gracias a su adecuada infraestructura, también tiene la posibilidad de generar el proceso inverso, de aquí que la analogía empleada por Baquero (2011) sea de especial interés. La función de un catalizador es acelerar el proceso de una reacción. Si, por ejemplo, la infraestructura de una plaza resulta obsoleta, esta trae consigo un desplazamiento de los residentes aledaños a la plaza, así como a los comerciantes, debido a que su entorno deja de ser óptimo para llevar a cabo la función comercial. Por su parte, si la infraestructura es la adecuada, potencializará el entorno, de manera que puede incrementar el valor del suelo y la vivienda, así como el desarrollo de la actividad económica.

Como problemática social y potencializador del poblamiento de las ciudades colombianas, el periodo de La Violencia, el cual inició en 1948 con el magnicidio del candidato presidencial Jorge Eliecer Gaitán, llevó a las ciudades un gran número de campesinos en busca de trabajo no especializado. Estos se ubicaron en labores como carretilleros, cargadores, vendedores ambulantes, etc., en las diferentes plazas de mercado del país. Esto a su vez fue un determinante para la diversidad cultural de la nación (Ochoa, 2017, p.2).

La plaza de mercado como factor en la urbanización de la ciudad tuvo un ejemplo muy disiente en la Bogotá de principios del siglo XX. García (2017), nos cuenta cómo el urbanizador Antonio Izquierdo en el año 1900 tomó la decisión de construir un barrio

alrededor de un mercado. Aludiendo a la relación plaza de mercado – valorización del suelo, el nuevo barrio sería muy atractivo para los residentes ya que permitía asegurar el abastecimiento de víveres sin tener que recorrer grandes distancias. Para esta época, “el comercio y la agricultura fueron las principales alternativas de progreso económico” (García, 2017, p.136). Fue entonces que para el año 1889, con el Acuerdo 15 “Sobre fomento del barrio Chapinero” se estableció la plaza de mercado como un elemento central de la infraestructura de las áreas nuevas de la ciudad, por entonces un caserío (García, 2017, p.136). El “barrio del Mercado” como se le nombró, tomó como ejemplo el caso del barrio Las Nieves, el cual había recurrido a la plaza de mercado, de su mismo nombre, como un “polo de atracción y valorización de los terrenos” (García, 2017, p.141). Con lo anterior, se lograría que Chapinero dejara de ser un caserío alejado de la urbe bogotana y empezara a convertirse en una zona residencial atractiva para los habitantes.

Por otra parte, con la inauguración de la Plaza Central de Mercado en 1927, la cual reemplazó al antiguo mercado de La Concepción, se dio solución al nuevo paradigma del siglo XX, el de la higiene, la comodidad y la elegancia (García, 2017). Dos meses después de su construcción, el nuevo mercado mostró los problemas a los que se debían enfrentar las plazas por aquella época: el aumento desmedido de los habitantes de la ciudad y, por ende, la aglomeración afuera de sus instalaciones, lo cual llevaría a que se establecieran los vendedores ambulantes. Esto dejó en evidencia que la ciudad debía continuar con la construcción de nuevas plazas de mercado para así poder abastecer a todos los habitantes. Paradójicamente, la demolición de las plazas de mercado en Europa tuvo que ver con su propia decadencia, mientras que para Bogotá fue su “excesivo éxito comercial y la alta afluencia de público” (García, 2017, p.248) lo que se convirtió en un problema, ya que el crecimiento de las plazas en las zonas céntricas de la ciudad no parecía tener coto. En el año 1953 se decreta que las plazas de mercado ubicadas en el centro de la ciudad de Bogotá deben ser clausuradas, debido a que “no presta a los ciudadanos garantías de seguridad, moralidad y salubridad” (Decreto 463 de 1953, citado en García, 2017, p.251). Pero esta medida ya se veía venir dado que bajo el Artículo 54 de 1949 se había prohibido el mantenimiento de las plazas, llevando así a su propia destrucción con el paso del tiempo. García (2017) concluye que resultó paradójico que en un principio la Plaza Central haya sido concebida para asegurar la salubridad, la seguridad y la moral, y esta haya sido derrumbada porque, efecto del Artículo de 1949, el edificio representaba una amenaza para la vida de los bogotanos (García, 2017, pp.232-258).

Imagen 8. Barrio del Mercado, Chapinero (1900)



Fuente: García, William (2017). Plaza Central de Mercado de Bogotá: las variaciones de un paradigma, 1849-1953

Para la construcción de la plaza de mercado cubierta de Guayaquil en Medellín (1894), se debió realizar arreglos al terreno ya que este era muy pantanoso. Para realizar la construcción se tuvo que abrir cuatro avenidas para poder permitir el acceso a él (Ochoa, 2017, p.30). Posteriormente esta plaza se llamaría Plaza de Cisneros. Con la construcción del mercado cubierto, el mercado al aire libre, ubicado en el parque Berrío, se trasladó al mercado de Guayaquil, permitiendo así una remodelación de la plaza central de la ciudad. “Por su parte, el mercado de Guayaquil impulsaba el crecimiento incipiente del sector que pronto se convertiría en el polo de desarrollo comercial de la ciudad” (Ochoa, 2017, p.31).

Imagen 9. Plaza de Cisneros, 1910



Fuente: Archivo Fotográfico de Antioquia
(Tomado de Ochoa, J. A. (2017). Historia de la plaza minorista
José María Villa)

Las condiciones del terreno donde se construiría el mercado de Guayaquil no eran óptimas, por lo que se debieron realizar varias y monumentales obras de infraestructura para aquel momento, tales como “disecado de los terrenos, la cuela del río Medellín en el sector para evitar las inundaciones, la apertura de calles aledañas y alcantarillados. En conjunto, fue un desarrollo acelerado para la época” (Ochoa, 2017, p.34). Sumado a las obras anteriores, se debía construir calles y ampliar vías, requerimientos estipulados en la cláusula de venta del terreno. Estas construcciones serían

propicias para el desarrollo urbanístico de la zona (Ibi.).

Gracias a la construcción del mercado cubierto y las obras que la acompañaron, esta zona, conocida como el barrio Guayaquil, potencializó su desarrollo urbanístico. Se construyó la Estación Central del Ferrocarril, lo cual permitió agilizar el transporte de los alimentos hacia y desde el mercado. Igualmente, el tránsito de diferentes líneas de buses, así como las líneas del ferrocarril, conectaron los barrios periféricos de la ciudad y convirtieron al barrio como un nodo urbanístico (Ochoa, 2017, p.42).

Con el pasar del tiempo la zona del mercado de Cisneros se fue deteriorando, así como las instalaciones de la plaza de mercado, lo cual trajo consigo la concurrencia del hampa y prostitutas (Ochoa, 2017, p.44). Debido a esto se empezó a planificar la reubicación del mercado.

Imagen 10. El Pedrero (sin fecha)



Fuente: Archivo fotográfico de El Colombiano
(Tomado de Ochoa, J. A. (2017). Historia de la plaza minorista
José María Villa)

El caos, la inseguridad y el mal manejo de los residuos en las calles aledañas al mercado de Cisneros firmaron su extinción. Desde las autoridades municipales se planificó la idea de crear plazas satélites, pero esto no convenció a los comerciantes del mercado. La explicación dada a esta negación se debe al grado de identificación que, después de muchos años de habitar en el sector, los comerciantes adquirieron con él. Vemos cómo las experiencias de cada individuo en la plaza crean un lazo muy fuerte entre la comunidad de trabajadores y el espacio ocupado.

Finalmente, y después de un arduo esfuerzo por permanecer en la zona, las autoridades decidieron demoler la antigua plaza de mercado y construir la nueva (1984), llamada la Plaza Minorista José María Villa, nombre que recibe por el ingeniero que llevó a cabo la construcción del mercado Guayaquil (Ochoa, 2017).

Ecuador

El proceso de urbanización en la ciudad de Quito estuvo marcado por tres componentes principales: 1. Las condiciones topográficas que dividen a la ciudad y consigo el asentamiento de las diferentes clases sociales quiteñas (Norte, clases medias. Sur, clases medias bajas y bajas. En el Valle, clases media altas y altas). 2. Migración del campo a la ciudad. 3. Distintas etapas económicas durante su historia. Estas mismas tres condiciones, según Álvarez (2017), aplican igualmente para Guayaquil. Según D'arтой (s.f.) (citado en Álvarez 2017, p.27), los principales mercados de Quito fueron construidos en periodos de riqueza del cacao (mercado San Francisco), el banano (los mercados Central, La Floresta, San Juan) y del boom petrolero (los mercados Los Andes, La Carolina "Tñaquito", Chiriyacu, Cotocallao, Ferroviaria Alta, La Magdalena, Mayorista, Rumiñahui, San Roque Nuevo).

Al igual que cualquier plaza de mercado en Latinoamérica, las plazas de mercado de Ecuador empezaron en su plaza mayor, o principal, de cada ciudad. Aquí no se contaba con

alguna cubierta que pudiese proteger a vendedores y compradores de las condiciones del clima, motivo por el cual, al igual que los demás países de la región, se empieza a regularizar su funcionamiento a finales del siglo XIX, de esta manera se pretende controlar los posibles casos de enfermedades por la inexistencia de medidas sanitarias en estos lugares. Esta reorganización del espacio conllevará a un cambio en la forma en la cual se vivía antes.

El primer mercado cerrado de la ciudad fue el mercado San Francisco (1898), el cual posteriormente (1950) debería ser ampliado debido al crecimiento poblacional en la ciudad (Álvarez 2017, p.29). Durante los primeros años de la década del cincuenta se construyeron varios mercados, como es el caso del mercado San Roque (1951), Santa Clara y San Blas (1952); así como el Mercado Mayorista (1981) y el mercado Las Cuadras (1989). A diferencia de otros países de la región, vemos que las plazas de mercado cubiertas en la ciudad de Quito se dieron de una manera tardía. Para el caso de la construcción del mercado San Roque de Cumbayá (1985), se necesitaron más de 60 años pese a la previa existencia del ferrocarril (1924), medio de transporte ideal en la topografía ecuatoriana. Como vemos en este caso, el proceso de urbanización, basándonos en la plaza de mercado como potencializador urbano, fue tardío pese a la cercanía con Quito y su influencia en dicho proceso. Lo anterior nos confirma que el proceso de urbanización no se da de manera general para cada ciudad, sino que dependerá de las condiciones específicas de cada contexto (Wirth, 1938).

Se expone el caso del mercado de Cumbayá, ya que es un ejemplo atípico del potencial urbano atribuido a la construcción de una plaza de mercado puesto que no se generó una reacción de comercialización de la zona aledaña a este, por el contrario, la asistencia al mercado no significó un incremento en la construcción de viviendas, salvo por un proceso ineludible de urbanización moderna ante el incremento poblacional.

México

El mercado de San Juan en México es quizá uno de los mercados más antiguos ya que se remonta a “los gobiernos indígenas de Tenochtitlan” (Téllez, 2016, p.16). Una vez entrado el siglo XX, la élite nacional se propuso cambiar su aspecto provinciano a uno más europeo, motivo por el cual fue construido en acero y vidrio (Téllez, 2016). Dada su capacidad de atracción comercial, fue demolido para eliminar el desorden espacial en las afueras del mismo, así como para dar paso a uno más moderno, debido a sus viejas instalaciones y para que cumpliera con los nuevos estándares de las políticas higienistas. Para 1955, se inauguró el nuevo y más grande mercado de San Juan, el cual comprendía cuatro pequeños mercados, San Juan de López, San Juan de Pugibet, San Juan de la plaza y San Juan de Luis Moya (Téllez, 2016). Estas modificaciones del mercado estuvieron acompañadas de un gran número de intervenciones alrededor de la misma para facilitar la llegada a este. Con este cerramiento de la plaza se obtuvo un mayor control de los comerciantes, evitando así que se repitiera el desorden espacial que existía en el antiguo mercado.

De acuerdo con Giglia (2018),

“(…) las condiciones de los mercados reflejan de manera *sui generis* las dinámicas urbanas de auge o de estancamiento de ciertas áreas, los cambios de población y la llegada de nuevos servicios y comercios en sus barrios, o bien el venir a menos de ciertas funciones urbanas en algunas áreas de la ciudad. Esto implica que, vistos en conjunto, los mercados no son

homogéneos, al contrario. Sin embargo, su condición de lugares públicos para el abasto de productos básicos y cotidianos los hace partícipes de una historia común que es indisoluble de la historia que vive la ciudad” (Giglia, 2018, p.13).

Un ejemplo de lo planteado por Giglia es el periodo de modernización de la década del cincuenta. En la regencia de Ernesto Uruchurtu (1952-1966), se llevó a cabo un gran número de obras públicas que cambiarían la imagen de la capital mexicana (Téllez, 2013, p.32). La división del mercado San Juan (área de pescados y mariscos, área de flores área de aves y área de artesanías) hizo parte de los cambios llevados a cabo por Uruchurtu, permitiendo la especialización de cada uno de los rubros anteriores (Ibi.).

Al iniciar el siglo XX, la capital mexicana contaba con varios mercados, tales como La Merced, San Cosme, Santa Ana, entre otros. Esto supuso la seguridad alimentaria para la creciente población capitalina, ya que entre 1950 y 1970 la población pasó de alrededor de 3 millones a casi 7 millones de habitantes (Giglia, 2018). Lo anterior evidencia la importancia de las plazas de mercado, puesto que sirvieron no sólo para abastecer sino también para desarrollar lazos de solidaridad e igualdad. Así lo comenta Guzmán Urbiola (2014) (citado en Giglia, 2018, p.24) sobre el mercado Abelardo Rodríguez:

“al constituirse en un centro cívico y no sólo de distribución, continuaba la función educativa con espacios útiles (la biblioteca), recreativos (el teatro) y sociales (el centro de salud y los comedores). De este modo no sólo se había construido un mercado, sino un edificio que organizaba un barrio y racionalizaba un trozo de ciudad” (Guzmán Urbiola, 2014, p.36).

Esta “racionalización de la ciudad” a través de la reubicación de los vendedores ambulantes a las plazas cubiertas, cumplía con el propósito de mantener el orden en el espacio público, evitando así las aglomeraciones en las vías de transporte, la contaminación y el comercio ilegal. Esta estrategia política intentaba asegurar la estadía de los comerciantes en las plazas a cambio del orden urbano (Giglia, 2018).

Perú

En la segunda mitad del siglo XIX se empieza a concebir la modernidad de la ciudad de Lima, como ejemplo de esto se lleva a cabo el traslado del mercado de abastos de la plaza Mayor de la ciudad en 1855 a su propio espacio, el cual sería llamado más adelante como el mercado de La Concepción (Esquivel, 2016). Este es el primer mercado cubierto que se haya construido hasta el momento en el país (Leung, 2016), ejemplo del cambio que se empezaría a afrontar en todo el territorio nacional. Esta es una de las primeras obras que prioriza la obra pública, entendiendo esta como una de las principales cualidades de la modernidad. Este cambio se realiza gracias a la adaptación de las ideas higienistas traídas de Europa, con lo cual se empieza a ordenar los espacios circundantes a la antigua plaza central. (Esquivel, 2016).

Las nuevas construcciones de la modernidad permitían la incorporación de nuevos materiales (acero y vidrio, por ejemplo) dejando atrás el material colonial como el adobe. Estos nuevos materiales se verían reflejados en el tipo de construcciones realizadas. De esta manera se vivió el cambio, el cual se vería acentuado con la construcción de la red de

ferrocarriles a inicios del siglo XIX en la ciudad de Lima. La llegada del ferrocarril en 1908 inició un cambio en la manera en la cual se vivía la ciudad, transformando así los usos del suelo (Esquivel, 2016).

Los avances de la modernidad fueron descentralizándose de la capital, llevando consigo la construcción de diferentes equipamientos a ciudades como Tumbes, Cusco o Arequipa (Esquivel 2016, p.128). De la mano de estas nuevas construcciones se fue realizando el “mejoramiento de su infraestructura de agua y desagüe en las principales urbes” (Ibi.) así como en las provincias, lo cual eliminaba el antiguo sistema colonial de distribución de agua. Para el caso de Cusco, la construcción del hospital General en 1917, la estación del ferrocarril Santa Ana en 1926 y por supuesto la plaza de mercado San Pedro supuso un parteaguas entre la era colonial y la modernidad en progreso (Esquivel 2016).

De acuerdo con Esquivel (2016),

“La reubicación del mercado, por ser una edificación comercial, generó cambios importantes de uso de suelo, aumento de la actividad comercial y aglomeraciones urbanas de la zona cercanas. Esta obra se convirtió en la obra pública más representativa del periodo de modernización, y simbolizó el trabajo conjunto entre el gobierno de turno y la ciudadanía. Hasta entonces existían en la ciudad una red de mercadillos barriales que abastecían a los pobladores de las parroquias: el mercado barrial de San Blas, el mercado oriental, el mercado de Muttuchacca en el centro, el mercado de la plazoleta Silvay y el mercado chico de Huancayo. El mercado más importante funcionaba en la plaza Mayor.” (Esquivel, 2016, p.129).

Lo anterior evidencia que la plaza de mercado, como centro de abastecimiento y punto central de la dinámica social y económica, funcionó como un potencializador urbano en la incipiente transformación de la ciudad de Cusco. Se pasó de un uso de suelo residencial a uno comercial, lo cual aumentó los precios de las propiedades. Asimismo, se llevó a cabo la construcción del alumbrado público para garantizar la visibilidad y seguridad durante la noche; servicios de transporte, de manera que las personas más alejadas de la plaza tuvieran la posibilidad de llegar a ella y realizar sus compras.

Uno de los componentes de la urbanización es el crecimiento poblacional y la migración a las ciudades capitales como Lima, derivada del desarrollo industrial y sus beneficios sobre la economía nacional. Según Leung (2016) “La ciudad de Lima siempre se ha visto desbordada, las grandes migraciones del interior del país afectaron fuertemente el sistema en la ciudad” (Leung 2016, p.32). En el caso de Cusco, la migración, sumado a la nueva ubicación de la plaza de mercado cumplió un efecto doble de atracción y expulsión. En primer lugar, personas de otras partes de la ciudad llegaron atraídas por la actividad económica; mientras que los residentes anteriores a la llegada de la plaza decidieron buscar otro lugar para vivir debido a la contaminación auditiva y de residuos (Esquivel, 2016).

Las plazas de mercado generan una atracción alrededor de ellas. Se construyen vías, zonas peatonales, rutas de transporte, nuevos locales de comercio e inclusive, hasta mercados minoristas. Tal es el caso del Mercado Central de Lima, el cual tiene “ubicado a lado el barrio chino desde el siglo XIX o el caso del Mercado Nro. 2 de Surco que tiene a lado otros dos mercados minoristas” (Leung 2016, p.90). Otro ejemplo del potencial de atracción de las

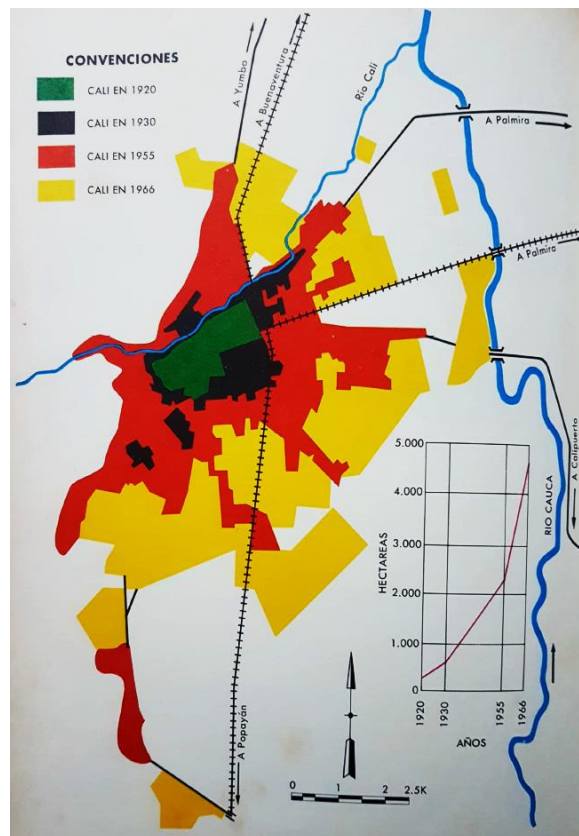
plazas de mercado es el Mercado Municipal de Magdalena del Mar. Construido en 1936 y el cual desde sus inicios como mercado al aire libre fue el centro de la actividad comercial y social, así como potencializador comercial a dos y tres cuadras a la redonda de donde se encuentra (Leung 2016).

Como se pudo ver en este capítulo, las plazas de mercado coloniales realizaban el intercambio de sus alimentos por medio del trueque, a diferencia de las plazas de mercado occidentales donde el alimento ya era considerado una mercancía y por lo tanto su intercambio debía ser monetario. Fueron en estos espacios insalubres y llenos de personas donde las ciudades empezaron a vivir el modo de vida capitalista, cambiando el uso e incrementando su valor, asimismo, fueron uno de los primeros equipamientos para el proceso de urbanización de las ciudades, junto con los medios de transporte, como el ferrocarril y sus vías de comunicación. La descripción de algunas plazas de mercado de los países latinoamericanos, evidenciaron cómo estas fueron proyectos de ciudad y configuración barrial, principalmente durante la segunda mitad del siglo XX. A partir de su emplazamiento en el nuevo espacio de la ciudad, las plazas de mercado contribuyeron a la vida urbana (interacciones sociales, función espacial, función económica). Para el desarrollo de este trabajo, se puede decir que las plazas de mercado responden a la teoría del catalizador urbano porque aceleran un proceso de actividad comercial gracias a su poder de atracción de la población; igualmente, pueden ser un catalizador del desorden, llevando consigo contaminación ambiental, tráfico vehicular y el deterioro de la zona donde se encuentra. Asimismo, se puede entender las plazas de mercado como un componente fundamental en el sentido de pertenencia barrial, ya que las experiencias vividas en estos lugares, tanto por sus comerciantes y residentes aledaños, se encuentran entre la aceptación y el rechazo debido a los cambios que el área circundante atravesó por la construcción del mercado. La ubicación de la galería en un espacio determinado de la ciudad define el tipo de comercio que a su alrededor se desarrollará, es por eso que es indispensable que se lleven a cabo estudios pertinentes para definir el lugar de su emplazamiento, es por ello que los planes urbanísticos, como se mostrará en el siguiente capítulo, son tan importantes para la construcción de la ciudad moderna, ya que “no se puede concebir acertadamente un modelo de hábitat o de ciudad divorciado de un modelo de sociedad” (Aprile-Gnisset, 2012, p.86).

Capítulo III. Santiago de Cali: un proyecto de ciudad moderna

Desde los inicios del siglo XX se hizo más visible la expansión, tanto demográfica como geográfica, de la ciudad de Cali. Varios fueron los proyectos urbanizadores para aliviar las necesidades crecientes de los habitantes, tales como: acueducto, alcantarillado, luz eléctrica, teléfono, recolección de basuras, vías de transporte, centros educativos y de salud, etc. Dado que esta expansión de la ciudad se fue realizando sin ningún tipo de control por parte de las instituciones correspondientes, los proyectos de urbanización entrarían en juego para tratar de aliviar dicho desorden.

Imagen 11. Expansión urbana de la ciudad de Cali



Fuente: Cali, ciudad de América (1967)

Plano de Cali Futuro

Para la década del 40, era imperativo para la ciudad que se replanteara su planeación, ya que ésta estaba llegando a los límites de la otrora ciudad de manera rápida y sin organización alguna. Para el desarrollo de esta importante labor, se pidió al reconocido urbanista austriaco Karl Brunner realizar el plano de Cali Futuro. Brunner, de acuerdo con Espinosa (2009), dejó como legado para la ciudad el diseño de la Avenida de las Américas y del barrio La Campiña, al igual que los barrios Miraflores, Versalles y Santa Isabel. Uno de los retos para Brunner era romper con la retícula colonial que aún marcaba el camino de expansión de la ciudad, es por esto que aprovecharía las condiciones topográficas para realizar cambios en la dirección del crecimiento de la ciudad futura, utilizando las vías de salida hacia Navarro, Palmira, Popayán, Puerto Mallarino y Yumbo (Espinosa, 2009, p.73). A través del Acuerdo No 35 del año 1940, se ordena levantar el Plano, el cual deberá localizar “nuevos barrios, vías, parques, escuelas, etc.” (Vásquez, 2001, p.226). Esta necesidad de planificar el crecimiento de la ciudad no sólo era el caso de Cali, sino de las ciudades medianas y grandes del país. Es por esto que el Gobierno Nacional dispone en la Ley 88 de 1947 ‘Sobre fomento del desarrollo urbano del municipio...’, en sus artículos 3º y 7º que los municipios que sean o excedan los diez mil habitantes (10.000)²⁷ y aquellos que excedan un presupuesto de

²⁷ Al respecto del número de habitantes, Vásquez (2001), manifiesta que son municipios mayores a 20.000, mientras que en la Ley aparece 10.000 habitantes, duplicando así el número de la exigencia nacional. Por otro lado, una lectura anacrónica de esta medida implicaría que, para el caso de Cali, dicho plan regulador tendría que haber sido elaborado a inicios del siglo XVIII, teniendo en cuenta que, para el censo de 1809, Cali contaba

\$200.000.00, respectivamente, están en la obligación de levantar el plano regulador que determinará cómo debe continuar el desarrollo urbano de la ciudad futura, atendiendo a las mejoras de lo ya construido y a las consideraciones adecuadas de lo por construir.

La idea del plano de Cali Futuro era cubrir la potencial demanda de vivienda en la ciudad, derivado del desarrollo económico y la migración rural a lo urbano. Así pues, la idea de Brunner era que los nuevos barrios y edificaciones siguieran el recorrido de la vía del ferrocarril, de esta manera, el ensanche propuesto iría en dirección de una de las vías de transporte más importante de la ciudad, asegurando así la movilidad. Por otra parte, la descentralización de la ciudad permitiría construir nuevos barrios en espacios más grandes, rodeados de espacios verdes (Espinosa, 2009), en una búsqueda por su realización de una Ciudad Jardín²⁸, como lo había manifestado cuando conoció la ciudad en 1935 (Espinosa, 2009, p.65).

El 18 de diciembre de 1943, se firmó el contrato entre el doctor Ignacio Santamaría L., Personero Municipal de Cali, y Karl Brunner, por un valor total de \$158.000.00, dando así por terminada la inexistencia de un plan regulador y ensanche desde los inicios de la ciudad. Según el Acuerdo No 1° del 20 de enero de 1944, en la cláusula decimonovena, los trabajos a realizar para el desarrollo de la ciudad futura deberían iniciar en un plazo no mayor a 20 días desde la firma del contrato. Asimismo, el Municipio se comprometía a entregar en el mismo tiempo el equipo para trabajar y la cuota inicial que le corresponde a Brunner. Como fecha final para la entrega total de los estudios se fija el 30 de abril de 1946. A continuación, se detalla las obligaciones a cumplir por parte de Brunner para con el Municipio:

1. Estudios preliminares y anteproyectos del Plano regulador y de ensanche de la ciudad.
2. Levantamiento topográfico de la ciudad existente y del territorio de ensanche, lo cual representa un área total de 2.000 hectáreas.
3. Levantamiento de las hoyas hidrográficas en el suroccidente de la ciudad.
4. Levantamiento de los colectores y de alcantarillas existentes.
5. Confección del Plano de la Ciudad a escala 1:500.
6. Elaboración del plano regulador y de ensanche (Plano de la Ciudad Futura) a escala 1:5000 y los sectores de especial importancia a escala 1:500.
7. Confección de tiras de todos los sectores de las vías urbanas afectadas por las modificaciones del plano regulador a escala 1:500 y detalles a escala 1:100.
8. Plano del perímetro urbanizable y de zonificación urbana a escala 1:5000.
9. Proyectos para todos los jardines y parques públicos en el plano de la Ciudad Futura a escala 1:200 y para el Bosque Municipal a escala 1:1000 con detalles a escala 1:200.
10. Proyecto del alcantarillado urbano comprendiendo reformas o modificaciones de la red existente y el proyecto de la red de las áreas de ensanche a escala 1:2000.
11. Proyecto de reglamentación de construcciones y urbanizaciones.
12. Memoria descriptiva que contenga todos los estudios y datos que sirvieron para la elaboración de los proyectos urbanísticos y de alcantarillado.

con un total de 7.546 habitantes y, para el próximo censo, año 1900, la población era de 24.000 habitantes (DANE, Caliestadístico 450 años).

²⁸ El concepto de “Ciudad Jardín” fue desarrollado por el urbanista británico Ebenezer Howard a finales del siglo XIX. Este concepto se refiere a un prototipo de ciudad en respuesta a la caótica y ya constituida ciudad industrial. Consistía en reunir las características del campo y la ciudad en un entorno controlado con una densidad de población baja, en ésta, los diferentes núcleos de población se conectarían con la ciudad central, permitiendo brindar una mejor calidad de vida apoyado en el trabajo comunitario y el cuidado del medio ambiente a su alrededor.

Lo que había comenzado en el Acuerdo No 35 del año 1940 sobre la preocupación por el problema del alcantarillado de la ciudad, debido a las inundaciones constantes en época de lluvia, terminó siendo un proyecto muy extenso, del cual Brunner no llegaría a cumplir a cabalidad con él, inclusive, de acuerdo con Espinosa (2009), Brunner llegó a subcontratar una parte de los trabajos que le correspondía realizar, esto por “la incapacidad técnica del municipio, la falta de recursos y la consiguiente lentitud en los trabajos de planimetría por parte de Brunner” (Espinosa, 2009, p.67). En palabras de Aprile-Gnisset: “la catástrofe era previsible” (Aprile-Gnisset, 1992, p.716). A pesar del incumplimiento de dicha labor, el Municipio no se atrevió a cancelar el contrato, aunque así estuviese estipulado en el Acuerdo No 1 de 1944:

Caducidad del Contrato. Este contrato podrá ser declarado administrativamente caducado, por medio de Resolución dictada por el señor Alcalde Municipal, en los siguientes casos: (...) por incumplimiento de alguna o algunas de las obligaciones por él contraídas, o por desaparición o incapacidad del Contratista” (p.1893).

Inclusive, el Municipio accedió a pagar el contrato con tal de que Brunner terminara lo que tenía hecho hasta el momento y sin exigir la culminación de los proyectos estipulados en el Acuerdo. Así pues, el que parecía ser el “salvador” del caos urbanístico de la ciudad, pasó a ser un personaje poco deseado, tanto por el Cabildo municipal como por El Relator y el Diario del Pacífico²⁹. Pese a todos los inconvenientes surgidos, Brunner presentó, en 1947, al Alcalde Álvaro Lloreda, al Secretario de Obras Públicas y al Presidente del Concejo, varios planos, los cuales hacían parte del Plano de Cali Futuro (Espinosa, 2009, p.71). Fue justamente el presidente del Concejo, Luis M. Palacios, quien dos años después propuso que se realizara un nuevo Plan Regulador (Aprile-Gnisset, 1992, p.717).

Mediante el Acuerdo No 80 de marzo 04 de 1947, se solicitó al Personero Municipal, en nombre del Municipio, que firmara la resolución del contrato con Brunner, pidiendo la entrega del “levantamiento del plano acotado, de la red de alcantarillado y para los proyectos del plano regulador de la Ciudad Futura” (p.100). De esta manera, quedó resuelto el contrato aprobado por el Acuerdo No 1 del 20 de enero de 1944. Posteriormente, con el Acuerdo No 80 de marzo 30 de 1947, Brunner entregó los planos, dentro de los cuales se encontraban “el dibujo original del Plano Regulador y de ensanche, y de la zonificación”. Curiosamente, lo entregado por Brunner, planos y memorias, se perdió. Así terminó la historia del primer intento por desarrollar un Plan Regulador para la ciudad, pero en evidencia queda las dificultades del Municipio en cuanto a su capacidad para hacer cumplir sus exigencias, la inexperiencia en el desarrollo de este tipo de proyectos, pero, sobre todo, el desinterés por parte de los administradores de la ciudad en llevar por buen término lo adelantado por Brunner en el siguiente Plan de modernización: el Plan Piloto.

²⁹ Así se puede entender en el libro de Jacques Aprile-Gnisset, *La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX* (1992) y en el libro de León Darío Espinosa, *El Plan Piloto de Cali* (2009), en los cuales se recoge el testimonio de un colega y amigo de Brunner, el arquitecto colombiano Alfonso Caicedo Herrera, quien revela detalles sobre lo ocurrido durante el proyecto del Plano de Cali Futuro. Pero las críticas a Brunner no sólo fueron por lo realizado en Cali, en Bogotá también fue muy cuestionada su acción con el Plano de Bogotá Futuro (1923-1925), llegando, inclusive, a culparlo del desorden de la capital del país (véase Arango, Silvia Historia de la arquitectura en Colombia, pp.212-213).

El Plan Piloto

Tras el fallido proyecto desarrollado por Brunner, tanto por su elaboración como por la continuidad de lo ya desarrollado, los arquitectos Paul Lester Wiener y Josep Lluís Sert, discípulos de Le Corbusier y por ende, de los CIAM, principalmente este último, son propuestos, a través de la firma Town Planning Associates radicada en New York, en adelante TPA, por el arquitecto colombiano Alfonso Caicedo, el cual ya había hecho parte del anterior plan urbanístico de Brunner para desarrollar el Plan Regulador de la ciudad de acuerdo con lo estipulado en la Ley 88 de 1947. El Plan Piloto es la etapa más libre y creativa antes de realizar el Plan Regulador (Martínez y Buitrago, 2011), por lo tanto, no hubo una larga lista de requerimientos, como lo fue la elaboración del plano de Cali Futuro realizado por Brunner, que condicionara el desarrollo del Plan Piloto.

Con este nuevo plan urbanístico, se revivieron las expectativas de una ciudad organizada en expansión, y no sólo por el renombre de quienes llevarían a cabo esta empresa, sino también por el descontento, y la necesidad, de dar vuelta a la página Brunner y organizar, por fin, el crecimiento de la ciudad (Aprile-Gnisset, 1992). La TPA ya contaba con experiencia en América Latina en el desarrollo de proyectos urbanísticos. El primer proyecto fue en el año 1943, con el plan para la Cidade dos Motores en Brasil; en 1947, el Plan Director de Lima, primer proyecto urbanístico para una ciudad principal en el continente; en 1948, realizó el proyecto para la Nueva Ciudad de Chimbote, en Perú, el cual significó un gran reto para la compañía estadounidense ya que requería del desarrollo de una ciudad moderna con una población fuertemente aún ligada a su pasado Inca. La experiencia en Lima fue de gran ayuda, puesto que con anterioridad fue estudiada a profundidad su historia social y colonial; por último, en 1948 se llevó a cabo el primer contacto con Colombia por parte de la firma, al realizar el Plan Piloto de Tumaco, este fue realizado debido a un gran incendio que acabó con casi todas las edificaciones de la ciudad (Espinosa, 2009). Estas experiencias auguraban un buen futuro para la realización del Plan Piloto para la ciudad de Cali.

Una vez aceptado el contrato, estipulado en el Acuerdo N.º 99 de 1949, entre el Municipio y la firma, los contratistas se comprometieron a realizar, por un valor de \$45.000 dólares, los dos primeros puntos, a continuación citados, y para los dos restantes, se acordó que la firma capacitara a profesionales para que estos culminaran el proyecto:

1. Análisis de las condiciones de la ciudad, elaborado por la Oficina del Plano de Cali, bajo la dirección de los contratistas extranjeros y sujeto a las normas del CIAM.
2. Anteproyecto o Plano Piloto elaborado por los contratistas con base a los resultados obtenidos en la primera etapa.
3. Planos generales o Plan Director elaborado por la Oficina del Plano de Cali y por los contratistas extranjeros.
4. Desarrollo del Plan Piloto en un Plan Regulador que podía ser o no, elaborado por los contratistas (Espinosa, 2009, p.111.)

Una vez más, como recordatorio funesto para la ciudad, el arquitecto Alfonso Caicedo tuvo que intervenir para que el proyecto avanzara, ya que el Municipio presentaba evidentes signos de incapacidad técnica para la labor de los dos urbanistas, así como de voluntad. Caicedo y el ingeniero Ángel Castro Borrero ayudaron a Wiener y Sert con el levantamiento de la información, llevándolos a los lugares y tomando fotografías, para que luego se fueran a su oficina en New York y trabajaran a distancia (Espinosa, 2009, p.113). Esto a la larga, tendría sus consecuencias negativas, como lo mencionó Aprile-Gnisset: “(...) tanto

Wiener como Sert ignoran por completo la dinámica social (...) [por lo cual] haría caduco [el Plan] antes de su entrega. Es que desde Manhattan no se divisa a Siloé” (Aprile-Gnisset, 1992, p.727). La dificultad para avanzar en el Plan no sólo se le podía atribuir a los dos urbanistas, sino que la voluntad por parte del Municipio parecía ser más bien de palabra, así lo cuenta Alfonso Caicedo: “El Municipio no les entregó nada [a Wiener y Sert], el municipio no les entrego creo que ni los estudios de Brunner, como a Brunner no le entregaron nada tampoco”³⁰. Solo, y tan solamente para dar una muestra de que más que un desorden por falta de planificación, el tema era de voluntad política:

“El primer contado debería haberse pagado treinta días después de legalizado el contrato y es por US\$9.000 pero como el contrato estipula que los pagos se harán en dólares, se hizo la correspondiente solicitud a la Oficina de Control, la cual dictaminó en carta que se conserva en la secretaría de hacienda municipal, que Cali no necesitaba de plano regulador ya que esta ciudad había hecho un contrato similar con el profesor Brunner”³¹

El Plan había visualizado la expansión de la ciudad y la cercanía con los municipios de Jamundí y Yumbo, y si bien no se lo podía entender, o analizar, aún, bajo la lupa del Área Metropolitana, sí mostraba el potencial del eje Norte-Sur para la ciudad. El Plan había determinado muy bien el perímetro urbano de Cali, y con esto en mente, se propuso varios proyectos para la ciudad a través de la conocida “zonificación” expuesta en La carta de Atenas. De esta manera se propuso nuevas Áreas Residenciales, siendo esta zona la que más terreno contemplaba, debido a la existente lucha por la tierra de los terrenos ejidales de la ciudad; Zonas de Trabajo, en las cuales se organizaría la industria y el comercio de la ciudad. En esta zona, el Plan contemplaría la ubicación de un solo mercado central para abastecer a toda la ciudad. Había que tener en cuenta que la ubicación de este gran mercado debía estar muy bien articulado con los sistemas de transporte del momento³² (vehículos y el ferrocarril). Zonas Verdes y de Recreación, con la intención de suplir la carencia de espacios públicos en la ciudad. Por último, el Plan debía contemplar la organización de la malla vial, elemento crucial para Le Corbusier en su Carta, y que Wiener y Sert, pupilos de éste sabían muy bien. Recordemos que para Le Corbusier, una de sus grandes premisas era: “una ciudad hecha para la velocidad es una ciudad hecha para el éxito”. El componente más distintivo de las obras de TPA era su Centro cívico, del cual, como centro de la ciudad, se planifica el resto de la ciudad. Las particularidades de este Centro cívico era que

“los nuevos volúmenes de las edificaciones en diferentes alturas se mezclaban con plazoletas de pavimento, zonas verdes, avenidas arboladas y calles peatonales. Todo en una articulación entre la monumentalidad del conjunto y la escala humana de los habitantes de la ciudad moderna” (Espinosa, 2009, p.145).

³⁰ Testimonio de Alfonso Caicedo en entrevista con León Darío Espinosa (Espinosa, 2009, p.113).

³¹ Testimonio de Alfonso Caicedo en carta al Diario del Pacífico, febrero 22 de 1950 (citado en Espinosa, 2009, p.115).

³² En el Anexo N.º 1 se aprecia la ubicación del Mercado Central propuesto por el Plan. La cercanía de la vía férrea y la prolongación que se consideraba de la Autopista Sur serían claves para su ubicación, con lo cual se buscaba tener un buen sistema de transportes para el abastecimiento de víveres en la ciudad. A escasos metros, años después, se construiría la galería Santa Elena.

Por último, y para nada menos importante, para que todo lo anterior se pudiese lograr, había que regular la tenencia de los suelos. La ciudad ya había sido testigo de las disputas por los terrenos ejidales, así que esta sería una empresa muy difícil para la consecución del Plan. Finalmente, el Plan no pudo materializarse y tuvo la misma suerte que el anterior, el olvido. Tanto es así que en las oficinas de Planeación no existen los documentos originales de dicho plan, al igual que pasó con el Plan de Brunner.

Plan General de Desarrollo de Cali (PGD)

Para el año 1970, la ciudad de Cali había crecido, poblacional y territorialmente, a cifras que ni siquiera los planes urbanísticos anteriores habían imaginado. Se pasó de una población de 190.015 habitantes en el año 1945 a 858.929 en 1970. Por su parte, la ciudad había ganado terreno en cuanto a su área ocupada dentro de la cabecera municipal, pasando de 730 hectáreas en 1945 a 3.900 en 1970, incrementando en 17 puntos porcentuales la tasa de urbanización demográfica y en poco más de 6 puntos porcentuales la tasa por superficie urbanizada (Vásquez, 2001, p.270). Estas cifras obligarían al gobierno municipal a adelantar el Plan General de Desarrollo de Cali (PGD), desarrollado entre los años 1969 y 1970. La culminación del PGD, coincidiendo con la realización de los VI Juegos Panamericanos, sirvió para que se elaborara el Plan vial de 1969³³, y por medio de este para que se realizara la organización vial de la ciudad. Asimismo, el PGD fue el primer plan regulador que tuvo que enfrentar la nueva realidad urbana: la conformación, de manera ilegal hasta entonces, de las áreas metropolitanas en el país (Bonilla, 2012).

De acuerdo con el director del PGD, Pedro Pablo Morcillo, el Plan tenía por finalidad las siguientes características:

- “Orientar y regular la acción municipal para que dirija y controle el desarrollo físico o urbanístico del Área Metropolitana con suficiente previsión.
- Ofrecer por parte del sector público municipal, un instrumento de promoción de desarrollo económico y social del Área Metropolitana que facilite las inversiones privadas y propicie las actividades de superación de la población.
- Ordenar y armonizar, con base en prioridades, todos los proyectos de inversión pública que se pretenden en el Área Metropolitana por diversas entidades, con el fin de lograr un financiamiento conjunto por parte de los organismos financieros internacionales y nacionales” (Martínez y Buitrago, 2011, p.32).

El Plan se refirió a la preocupación, ya visible, de las áreas próximas a la ciudad en sus extremos Norte-Sur, Yumbo y Jamundí, entendiendo esto como un tema muy próximo a la conurbación y las implicaciones que ello conllevaría. Así pues, el Plan General contempló

³³ El Plan vial consistió en la construcción de varias obras en la ciudad, de la cual el Anillo Central fue su principal logro. Se realizó la remodelación y ampliación de vías, así como la construcción de varios pasos elevados (Vásquez, 2001, p.286). Una de las obras de este Plan fue “un paso elevado de La Ermita hacia la Avenida de las Américas y otros pasos intermedios. Con esta obra se borró la impronta de Wiesner (SIC) y Sert, su “bulevard” arborizado, amplio y recto entre La Ermita y la Nueva Estación” (Ibi.), con lo cual la ciudad se alejó de la antigua visión urbanística ofrecida por el Plan Piloto la década pasada.

dos periodos en el cual debía de cumplirse una serie de demandas que exigía la ciudad. El Plan debía “inventariar y analizar las demandas actuales y futuras hasta 1985 de la población de Cali en materia de servicios urbanos y para el año 2000 en servicios públicos” (Vergara, 2009, p.39), y además debía proponer las políticas que pudieran cumplir con dichas demandas (Ibi.). El PGD proyectó el área metropolitana como una zona de influencia para el año 2000, “olvidándose de los límites político-administrativos municipales y disponiendo suelos para la actividad residencial al sur, zonas industriales al norte y área de protección para las cuencas de los ríos” (Martínez y Buitrago, 2011, p.29). El Plan aclaró cuáles serían los límites de la Región Metropolitana y Área Metropolitana, considerando que la primera se extendería hasta los municipios de Buga, Buenaventura, Popayán, Guacarí, Palmira, Pradera y Florida, y para la segunda, los municipios de Yumbo y Jamundí, excluyendo a Palmira y Candelaria (Ibi.). También contemplaba el PGD un sistema de transporte entre los municipios del Área Metropolitana, recomendando que se hiciera uso de la vía férrea ya existente (Bonilla, 2012). Finalmente, el Plan General de Desarrollo no sería aprobado, sin embargo, serviría como base para el siguiente plan urbanístico en la década de los ochenta, el PIDECA, Plan Integral de Desarrollo de Cali.

Juegos Panamericanos

Apelando a la estrategia de los eventos deportivos como acontecimientos que crean unión y desarrollo de la ciudad sede, Cali fue testigo de una avalancha urbanística que cambiaría para siempre su morfología. Tras la decisión de la Organización Deportiva Panamericana (ODEPA) de nombrar a Cali como la sede de los VI Juegos Panamericanos que se realizarían en 1971, la ciudad se vio abocada en una inmensa tarea de “embellecimiento” para dar paso a nuevos equipamientos que alojarían a los deportistas y visitantes al evento. La ciudad vio nacer edificaciones, avenidas, calles, parques, fuentes, restaurantes, hoteles, unidades deportivas, de residencia y universitaria, terminal terrestre y aéreo, cambio de placas de nomenclatura, entre otros; y morir, con el Plan Muelas, una plaza de mercado³⁴ (Figuerroa, 2014; Piamba, 2018). Todo esto haría parte del nuevo paisaje urbano de la ciudad para aquella época.

Para la realización del evento, el gobierno municipal contó con el apoyo del gobierno nacional y departamental, así como de la inversión privada, el cual se concentró en el “mercado de vivienda unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar, y en el de oficinas en altura” (Figuerroa, 2014, p.6). Si bien estos eran los mayores apoyos que debía tener la ciudad para una realización óptima del evento, las “personas de a pie” también contribuyeron con su parte. Es aquí donde se vio en escena la conocida, y ausente hoy, ciudad cívica. Se pidió a los caleños que hicieran de la ciudad una extensión visible de lo que sería su hogar: pulcritud y orden. “Ahora Cali la lleva! Pinte su casa. Cuide su jardín. Arregle el andén. Barra hacia adentro”, rezaba una publicidad de la época. Inclusive se creó la Sección de educación cívica de gremios, la cual tuvo por función brindarles a los diferentes gremios de la ciudad, tales como taxistas, meseros, vendedores ambulantes, entre otros, algunas capacitaciones para ser buenos anfitriones.

³⁴ “Como parte del programa de preparación para los VI Juegos Panamericanos de 1971, la municipalidad de Cali decidió demoler los calvarios y clausurar la galería central de la ciudad... La galería central se cerró en Febrero de 1970” (PIMUR, 1970, p.II-83)

Imagen 12. Valla publicitaria de los Juegos Panamericanos (c. 1970)



Fuente: <https://co.pinterest.com/pin/977633031584707535/>

Si bien todo suena muy provechoso para la ciudad con el evento, no se puede dejar por fuera los lunares de éste. Irónicamente, algunos habitantes que llegaron a participar de las capacitaciones cívicas fueron excluidos de los diferentes eventos deportivos, convirtiendo al evento en un ejemplo de la realidad que la ciudad vivía día a día, una ciudad dividida entre ricos y pobres, así se puede ver en el documental *Oiga vea!* (1971) de Luis Ospina y Carlos Mayolo. “Detrás de estas puertas, quedan los distanciamientos, los antagonismos...”, diría el presidente de Co-

lombia Misael Pastrana en el discurso de apertura de los Juegos. Y así fue, detrás de las puertas de entrada a los eventos deportivos quedó la población más humilde, excluida una vez más dentro de la ciudad que habitaban. Por otro lado, la ciudad, al igual que el país, experimentaba una mezcla de tensiones políticas y sociales desde el Bogotazo en 1948 y diferentes acontecimientos a nivel nacional e internacional como la toma del poder por parte de Rojas Pinilla en el año 1953, el eco del triunfo de la revolución cubana en 1959, el mayo del 68, las tensiones de la Guerra Fría, la presencia estadounidense en Colombia con sus Cuerpos de paz, el fraude de las elecciones presidenciales de 1970, por mencionar algunas. Pero fue el 26 de febrero de 1971 que la ciudad se vio inmersa en el caos. El Movimiento estudiantil de la Universidad del Valle se había tomado las calles de la ciudad tras los hechos ocurridos en las instalaciones de ésta, y después, tras el agravante de la muerte del estudiante “Jalisco” por parte del ejército nacional, fue decretado el toque de queda en la ciudad, y posteriormente el estado de sitio a nivel nacional, dado que lo acontecido en Cali había repercutido en otras ciudades del país (Ordóñez, 2011). Finalmente, el estado de sitio duraría hasta 1991. Con estas tensiones en marcha en la ciudad, se llevaron a cabo los VI Juegos Panamericanos.

Los juegos fueron la oportunidad para realizar una gran inversión en materia de infraestructura para la ciudad y una vez terminados se dio continuidad a ese proceso de modernización a través del Plan Continuemos, en el cual se realizaron nuevas obras y se terminó aquellas que habían quedado inconclusas (Vásquez, 2001).

Como se mencionó al final del capítulo I, la idea de “progreso” para la ciudad de Cali, y para las demás ciudades latinoamericanas, estuvo marcada por la influencia europea, tal es el caso de la procedencia de los urbanistas que realizaron los primeros proyectos de modernización para la ciudad. La influencia de la Carta de Atenas en los planes de Cali Futuro y el Plan Piloto fueron evidentes, en primer lugar, por la concepción de vías rápidas y lineales que redujeran el tiempo de circulación de una zona a otra de la ciudad. En segundo lugar, por la ubicación de los nuevos barrios en espacios más grandes y rodeados de zonas verdes, con lo cual se pretendía brindar mejores condiciones de habitabilidad. Y, por último, por la implementación de la zonificación. La lectura de este capítulo nos muestra que la historia de los proyectos de modernización en Cali, no contaron con la voluntad política de la élite caleña

para sacar adelante los proyectos, en buena medida por la no legalización de los terrenos ejidales, por la inexperiencia y por el desinterés, por ejemplo, de ensanchar los límites de la ciudad hacia el sur, zona en la cual, los intereses de algunos “latifundistas urbanos” (Saénz, 2010, p.241) -privados- prevalecían por sobre el interés público. Los planes identificaron la expansión de la ciudad en los distintos puntos cardinales, lo cual supondría la demanda de los servicios públicos, ya que son estos los que siguen a la urbanización y no viceversa. Asimismo, la intensidad de las luchas por la tierra al avanzar el siglo XX, fueron configurando una ciudad segregada, ya que, la ubicación de las viviendas en el espacio produce una “diferenciación social y específica del paisaje urbano, [por ende], las características y el nivel de los equipamientos y de las consiguientes funciones (Ibi.).

Con respecto a los Juegos Panamericanos, vemos cómo la realización de este evento aceleró la construcción de diversas obras urbanas, las cuales necesitaba la ciudad desde mediados de siglo con el incremento poblacional y el ensanche de sus límites. Los equipamientos construidos fueron más del orden deportivo, comercial y de movilidad, y en menor medida de vivienda, lo cual hubiese ayudado a sanear un poco la demanda de esta que atravesaba la ciudad. Como se observa en la Imagen 12, en la ciudad aún existían muchas viviendas con fachadas precarias, lo cual no era la imagen que se esperaba mostrar a los visitantes, es por ello que, en buena medida, se dio paso al Plan Muelas, con lo cual se daría inicio a una serie de demoliciones en la ciudad que sepultarían la historia de viejas edificaciones que habían dictado las dinámicas sociales en la ciudad.

Al margen de las diferentes construcciones de nuevos barrios desde la década del 50 y 60, nacería el barrio Santa Elena, inicialmente una urbanización de carácter popular, que atraería, y albergaría, como se verá en el siguiente capítulo, no solamente a residentes locales sino también a aquellos que habían ido llegando a la ciudad en búsqueda de trabajo desde diferentes regiones del país.

Capítulo IV. El barrio Santa Elena

Antes de reconstruir la historia del barrio, es necesario aclarar de qué manera es entendido. Según Mayol (1999):

“El barrio se define como una organización colectiva de trayectorias individuales; es la distribución, para sus usuarios, de lugares ‘de proximidad’ en los cuales se encuentran necesariamente para satisfacer sus necesidades cotidianas (...) el barrio se inscribe en la historia del sujeto como la marca de una pertenencia indeleble” (Mayol, 1999, p.13).

En esta definición, Mayol no se refiere a los límites geográficos que distinguen y dividen un barrio de otro, construye su definición a partir de un grupo de individuos, de sus singularidades, de los lugares próximos de necesidad donde llevan a cabo sus interacciones y la impronta que deja en cada residente. Por su parte, Lynch (2000) define al barrio como:

“secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra “en su seno” mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera” (Lynch, 2000, p.62).

Lynch (2000), por su parte, identifica las dimensiones físicas que puede tener un barrio y la manera en la cual puede ser visto, desde el interior (residente) y como puede ser visto desde afuera (visitante). El autor se refiere al barrio como un espacio vivido desde dos polos, los cuales no se conjugan entre sí, excluyendo las relaciones sociales que en este espacio se llevan a cabo. Para Lefebvre (2013), el espacio es una producción social y por lo tanto no puede ser experimentado sin conjugarse las tres variables de este: lo *pervivido* (práctica del espacio), lo *concebido*, (espacio mental) y lo *vivido* (espacios de representación). Al entender el espacio como un producto, “mediante interacción o retroacción, el espacio interviene en la producción misma: organización del trabajo productivo, transportes, flujos de materias primas y de energías, redes de distribución de los productos” (Lefebvre, 2013, p.56) y de las relaciones sociales, sin lo cual, sólo sería entendido desde el sistema de producción, sino también como el productor de unas prácticas, que pueden ser de intercambio, pero también de interacción social. Al referirse el autor a la importancia que se le debe dar al Espacio, se comprende que es en él donde se lleva a cabo la vida social, que comprende lo económico, lo político, lo cultural, etc. Asimismo, nos recuerda que el espacio es uno solo, pero que sus interpretaciones y modos de vivirlo son tan diversos como los usuarios mismos del espacio (Lefebvre, 2013). Por lo tanto, una definición que se aproxime al interés de este trabajo debe conjugar las características anteriormente mencionadas por cada autor, de esta manera, se podrá entender al barrio Santa Elena como un lugar con sus propias dinámicas sociales derivadas de su proceso de construcción y en el cual, se fue formando una imagen de él, tanto por quienes lo habitan como por quienes lo ven y escuchan desde afuera.

Nacimiento y configuración del barrio

Al barrio lo precede, como al igual que casi todos los barrios de la ciudad, una historia de trámites legales alrededor de los terrenos ejidales, lo cual proviene desde la colonia y después de ella. De acuerdo con Pacheco (1980), para el caso particular de Cali, el conocimiento del proceso de la propiedad de la tierra permite analizar de manera más precisa “la historia política y económica de la región” (Pacheco, 1980, p.10). Según la Ley 32 del 13 de noviembre de 1929, ‘Sobre patrimonio de ejidos en el Distrito de Cali’, manifiesta, en su artículo primero que:

“El territorio de los ejidos comprendido dentro del Distrito de Cali, es un patrimonio destinado al beneficio de las clases pobres y menesterosas del mismo distrito, ya para las personas nativas de él, ya para los nacionales que se hallan avecinado, o formado allí una familia honesta, o permanecido con ocupación honrada y buena conducta, por lo menos tres años consecutivos.”³⁵

Años después, el Congreso Nacional proclamó la Ley 41 del 17 de noviembre de 1948, también conocida como “Ley Barberena”³⁶, la cual ordenaba a los diferentes Concejos

³⁵ Ley 32 de 1929 <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Le-yes/1588452#:~:text=Art%C3%ADculo%201%C2%BA%20El%20territorio%20de,familia%20honesta%2C%20o%20permanecido%20con>

³⁶ Reconocida así por el concejal liberal caleño Alfonso Barberena Aparicio, el cual fue un defensor de lo público, “recuperador de tierras ejidales en la ciudad de Cali, abogado de obreros, defensor de causas sociales (...) precursor de los Comités Pro-vivienda”. Barberena, fue un arduo trabajador en defensa de los más necesitados y un fiel convencido de que un primer paso para la erradicación de la miseria era acabar con el viejo y salvaje legado de la acumulación originaria que aún pervivía en el siglo XX.

Municipales que los terrenos ejidos fueran destinados para resolver el problema de la vivienda popular, de esta manera se pretendía paliar el tema de la creciente demanda de vivienda conforme al incremento de la población y, de paso, el aumento *per se* de los tugurios en las ciudades. Si bien la medida era de orden nacional, tal era la preocupante situación de los ejidos en la ciudad de Cali que la Ley en sus artículos 15 y 16 se refiere de manera puntual a la ciudad de Cali:

“Artículo 15. Los ejidos rurales formados por terrenos quebrados o que no sean fértiles, podrán ser vendidos en pública subasta siguiendo las reglas generales. Es absolutamente prohibida la venta de ejidos situados en las hoyas de los ríos Lily, Meléndez, Cañavalejo, Cali, sus afluentes y vertientes que se encuentren en la misma zona, la cual se declara reserva forestal, a fin de evitar la disminución de las corrientes de esas aguas.

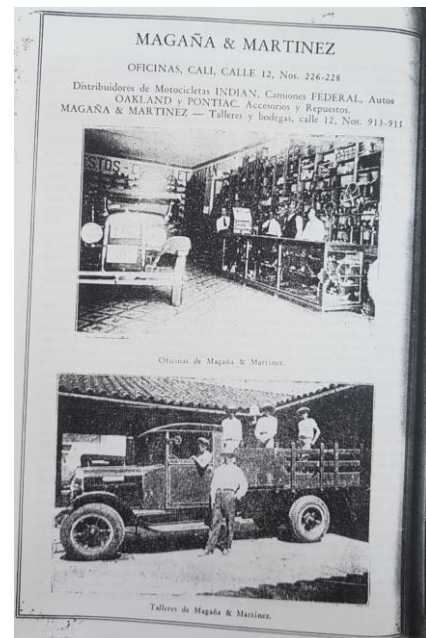
Artículo 16. El municipio de Cali procurará que todos los campesinos que tienen labranzas en las hoyas de los ríos nombrados en el artículo anterior y en los otros afluentes de los ríos Cali y Pance, entren como socios de las cooperativas de producción agrícola. Para este efecto, las cooperativas podrán recibirles, como pago de sus acciones, las mejoras y terrenos que tengan.”³⁷

Sobre los propietarios de los lotes de la Urbanización Santa Elena, la lista es larga y se encuentran líneas familiares sobre la propiedad de estos. Tras la venta de los lotes de la hacienda Santa Elena, y su posterior loteo, muestra que quienes poseían aquellas tierras eran personajes del ámbito público local, que además de la posesión de tierras, eran dueños de algunos establecimientos comerciales de la ciudad, así se observa en la Imagen 13. Al respecto, la señora Magaldy diría:

“[Los terrenos donde se encuentra el barrio] era de una hacienda que se llamaba Santa Elena, la hacienda. Entonces la vendieron y comenzaron a repartir en lotes, la lotearon, era muy grande... Era una hacienda ganadera... Héctor Magaña, era uno. No lo conocí, pero sí oía los nombres. Eran varios hermanos, los dueños que habían loteado todo, eran dueños de todo ese terreno, y que tenían... Mucha plata tenían” (Magaldy).

Sobre la propiedad de los terrenos donde se encuentra el barrio Santa Elena, se encontró que Manuel Garcés, propietario de terrenos de paso-ancho, testamentó estas tierras el 9 de febrero de 1858 a sus hijos Manuel María, Nepomuceno, Sinforoso, José María y Policarpo, los cuales fueron valorados un año después por un monto de \$4.500. Para el año 1887 se realizó la

Imagen 13. Negocio de Magaña y Martínez (sin fecha)



Fuente: Almanaque de los hechos colombianos (1929)

<https://lapalabra.univalle.edu.co/historia-de-cali-barberena-el-maestro-y-la-ley/>

³⁷ Ley 41 de 1948 <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1596389#:~:text=Art%C3%ADculo%201%C2%BA.,del%20distrito%20de%20su%20ubicaci%C3%B3n>

división y amojonamiento de los terrenos (Ensayo sobre mi gobierno teocrático, AHMC, p.7). Desde entonces, al litigio por los terrenos de paso-ancho se sumaron nuevos linderos, nuevos apoderados y propietarios³⁸. Es hasta el 22 de enero del año 1943 que, por medio de la escritura N° 132, la señora Juana Bautista Figueroa le vendió a María Teresa Roa de Magaña el lote N° 21, el cual comprende los linderos del futuro barrio Santa Elena. Después de esto, el apoderado de la señora María Teresa, el señor Mario de la Cadena, instalaría una caseta de información para empezar la venta de los lotes (Ensayo sobre mi gobierno teocrático, AHMC, 1984, p.11).

El siguiente es un testimonio recogido del libro sobre la historia del barrio, *El barrio Santa Elena y su historia* de 1984:

“(…) la llegada aislada y casi rápida de los habitantes, se considera, que los fundadores del Barrio, en general, fueron relativamente empleados del Departamento, del Municipio, Militares y algunos particulares.

Hacia 1.959, sus gentes proliferaban. Desde cualquier punto del barrio incluso, desde más allá, se podía observar sin ningún obstáculo, el paso raudo del tren. Las escasas viviendas situadas distantes unas de otras, permitían a jóvenes y niños de otros Barrios vecinos, utilizar los inmensos mangones como canchas de futbol; además algunos lotes, servían de pastos al ganado de algún propietario cercano. La Galería no había sido construida. La soledad era relativa. Sus gentes eran laboriosas, colaboradoras y pacíficas. No habían (SIC) vías de penetración posible; un caño de aguas negras corría en dirección Norte-Sur entre las calles 17 y 18. Realmente las condiciones físicas del Barrio, producía mucha preocupación y estupor en sus gentes. Los inviernos rigurosos producían graves inundaciones y los habitantes tenían que caminar con el agua a la cintura; el caño de aguas negras se desbordaba formando inmensos focos de bichos y zancudos que intranquilizaban la comunidad; la gente se enfermaba con frecuencia. La inseguridad cundía; se estaba expuesto a las garras de los ladrones y delincuentes que llegaban de otras partes a cometer sus fechorías. Este era el cuadro que presentaba el Barrio en sus albores, tanto en el aspecto geográfico como humano.” (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984, p.3)³⁹.

El primer anuncio publicitario alrededor de la venta de los lotes de Santa Elena hacía hincapié en el desarrollo de la infraestructura ya instalada en la urbanización:

“Vive como quieras compre su lote en la urbanización Santa Elena, en donde en más corto tiempo se ha construido el mayor número de casas. Adquiera su lote con alcantarillado, agua, luz, plaza de mercado y eficiente servicio de buses. Pague su lote al contado, páguelo a plazos, páguelo con sus cesantías, páguelo como quiera.

Limites del barrio urbanización junin, urbanización bernardino roa, urbanización Aranjuez y urbanización las acacias. Línea ferrea (SIC) del sur.

³⁸ Para una mayor ampliación sobre estos detalles consultar las páginas 7-11 de Ensayo sobre mi gobierno teocrático, segunda parte, AHMC.

³⁹ Se puede ver en el Anexo #6 que la distribución espacial de las casas del Proyecto de vivienda obrera responde a las indicaciones de la Carta de Atenas sobre los espacios de la vivienda: que fueran abiertos, con entrada de luz solar, flujo de aire y espacios verdes en su proximidad.

Informe oficina 2ª planta edificio beneficencia cra 8ª el 6º t 87751 y 83738” (Ensayo sobre mi gobierno teocrático, AHMC, 1984, p.12).

No se tiene información exacta sobre el año en el cual se realizó el anuncio publicitario, pero cabe resaltar la importancia a cerca de la mención de la plaza de mercado junto a otros servicios como el acueducto, alcantarillado, luz eléctrica, transporte; como atractivo de venta, anunciando de manera implícita la importancia del mercado y su proximidad para el abastecimiento de víveres. Si bien el servicio de energía eléctrica hacía parte de los servicios con los cuales ya contaba la ascendente urbanización, cuenta la señora Cesarfina que:

“casi un mes después de pasarnos pa cá, se puso la energía. A mi esposo le tocó pedir un préstamo y se instaló el contador. Antes de eso, tocaba alumbrar con lámparas de petróleo. Al día siguiente uno despertaba con la nariz toda tiznada”.

Bajo la escritura pública N° 5230 del año 1958 de la Notaría Primera de la ciudad, testificaron, el ya mencionado Mario de la Cadena, y Hector Martínez Magaña, para contratar frente a la creada Sociedad “Urbanizadora Santa Elena Ltda”, la cual, tiene por objeto, en su cláusula tercera: “urbanizar parcelas, construir, comprar, vender bienes raíces, recibir en arrendamiento, arrendar, recibir en consignación y administrar todo cuanto esté relacionado

Imagen 14. Publicidad barrio Santa Elena



Fuente: Diario Occidente, marzo 1962

con la propiedad raíz”. El señor Mario de la Cadena disponía de un “lote de terreno con cabida total de noventa y siete mil cuatrocientos cuarenta y un metros con veinticuatro (SIC) centímetros cuadrados (97.441,24 mts2) ubicados en jurisdicción de este municipio (Sector Paso-ancho)”; mientras que el señor Hector Martínez Magaña, en compañía de su hermano Jaime Martínez Magaña, disponían de un “lote de terreno con cabida total superficial de ciento sesenta y cinco mil doce metros cuadrados con sesenta y cinco centímetros cuadrados (165.012,65 mts2) ubicado en jurisdicción de este municipio, sector de Aguablanca”. Ahora, después de haber pasado estos terrenos por las manos del señor Manuel Garcés e hijos y demás propietarios en el transcurso de los años, tan sólo hay dos propietarios⁴⁰.

A continuación, se menciona los límites del barrio:

“Los linderos de la Urbanización, como rezan en la escritura Pública previa aprobación del plano por la Oficina del Plan Regulador de Cali en 1.958, eran los siguientes: NORTE, con predios de la señora Celmira de Marchant y Urbanización Aranjuez de propiedad de la firma Piedrahita Hermanos, Autopista del Sur. ORIENTE, parte - con terrenos correspondientes a la Urbanización Las Acacias de

⁴⁰ De acuerdo con Vásquez (2001), el barrio Santa Elena surgió como un barrio popular en 1951. La construcción de este fue realizada por el Instituto de Crédito Territorial.

propiedad de Antonio José Martínez Magaña y Argemiro Aguirre y con Zona de propiedad de los Ferrocarriles Nacionales, vía Cali-Popayán. SUR, parte con terrenos de propiedad de Mario Zapata y Mario de La Cadena - (hoy Barrio La Libertad y Cristóbal Colón). OCCIDENTE, con terrenos de propiedad de Herederos de Bernardino Roa, Jaime Martínez Magaña, - Isaacs Pérez Hermanos y parte con el eje de la calle 16” (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984, p.2).

Cuenta la señora Cesarfina, llegada al barrio en el año de 1959: *“Esto eran potreros, esto no había nada, no había sino vacas (...) y chivitas. Todo esto era puro pantano, era puro lote hasta la 39”*. Si bien la urbanización del barrio se dio de manera acelerada, era mucho lo que hacía falta por poblarse en este gran terreno. Conforme pasaba el tiempo, se empezaron a ver nuevos vecinos, algunos locales, otros venidos de diferentes partes del país, sea por el desplazamiento a causa de la violencia o por el desarrollo económico que para entonces mostraba la ciudad, ubicándose dentro de las 4 ciudades más importantes del país. El mayor número de personas que llegaron al barrio provinieron del norte del Valle (Yumbo, Roldanillo, Toro, Sevilla, etc.) (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984, p.2). Cuenta la señora Cesarfina:

“Nací el 7 de abril de 1932 en Manizales (...) Nosotros vinimos aquí, primero porque mi esposo trabajaba el vidrio y de Pereira lo mandaban pa cá pa Cali, de aquí de Cali otra vez pa Pereira, cada que cerraban la fábrica, entonces cerraban y mandaban pa donde estuvieran trabajando. Estuvo en Siló. Cuando trabajaba en VIDRIOCOL [en Pereira], y aquí esa fábrica era VIDRIO-VAL [en Cali]”.

Con el tiempo, la señora Cesarfina y su esposo, don Luis Eduardo, junto con su pequeño hijo, se trasladaron definitivamente a Cali, debido a una mejor estabilidad laboral y económica. Por otro lado, cuenta Magaldy que llegaron a la ciudad buscando una oportunidad de trabajo para su esposo, el cual tenía experiencia como carnicero. Ella fue ama de casa toda su vida.

“Nosotros viajamos a Cali porque en Pereira no se conseguía trabajo... Llegamos a Cali en mayo del 61... [su esposo] se ofreció como carnicero... pero sí consiguió trabajo. Él madrugaba todos los días y se va pal Calvario y venía por la tarde, con su librita de carne y así, cositas... Él trabajó ahí desde el 62 como hasta el 83. Trabajó 20 años en la galería”.

Imagen 15. Vista aérea del barrio Santa Elena y su galería, años 60



Fuente: Documento técnico de soporte – Acuerdo 0433 de 2017. Unidad de Planificación Urbana 11 – Santa Elena (UPU-11)

Conforme el tiempo pasaba, las nuevas construcciones y los nuevos vecinos se convertían en el día a día, del que no hace mucho tiempo era un barrio parchado por los lotes baldíos. Así se relata en el siguiente comentario:

“Mirando todas estas casas y edificios que estan sobre la 32 con 18 hacia abajo, que se iba (SIC) uno a imaginar siquiera 25 años atras la transformación que esta zona y la ciudad experimentaria. Eso era una finca del señor Carlos montes (SIC), un terrateniente que por efectos femeninos quedo en la calle de la noche a la mañana. Arriba de su predio pasaba un caño de aguas negras, sobre la 31 con 18 quedaba un puente de madera pequeño donde todos los sabados esperabamos (SIC) a peter desde las once de la mañana, sabiendo que llegaba a eso de la una p.m.” (Ensayo sobre mi gobierno teocrático, AHMC, 1984, p.23)

El barrio fue poblándose de una clase media trabajadora (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC) que aspiraba a tener una casa propia gracias a los créditos existentes para acceder a la vivienda: “*Acá a la vuelta sólo vivían trabajadores de las Empresas Municipales. La otra cuadra era de puros trabajadores de Celanese*” (Magaldy). Dado que la urbanizadora ofrecía varios precios para la adquisición de lotes, según tamaño y ubicación, de los siguientes testimonios se puede identificar dos factores que determinaban la compra: por un lado, la capacidad de pago para contraer la deuda y la ubicación, según las condiciones actuales del entorno. Así lo comentan las dos entrevistadas:

“*A él le tocaba ir [a su esposo, a realizar el pago a la oficina de la urbanizadora] porque él iba cada mes a abonar porque eso fue fiado. Eso le costó trescientos diez pesos, el lote... Un amigo*

de él le dijo que estaban urbanizando este barrio. Entonces dijo Eduardo: ‘nooo, yo no voy a comprar eso porque está muy caro’, lo uno, lo otro porque para irlo pagando cuándo acababa. Lo otro, pues de que, él tenía ganas de un televisor, no, de un radio, esos radios eran así de grandes, largos... Entonces, le dijo el amigo: ‘ve, y ¿cuántos hijos tenés?’ Y él le dijo: ‘cuatro’. ‘Abhh, cuatro. ¿Y esos cuatro te caben en esa radiola? Entonces lo dejó pensando. Entonces ya después resolvió que no era grabadora, sino que compró el lote. Ya se puso a hacer las vueltas, de a dónde había que ir y todo, y por eso se hizo al lote. (...) Abí por la 17 Eduardo iba a comprar, por abí que eran mucho más baratos y más grandes. Entonces abí ya dijo Eduardo: ‘uy no con ese canal allí, lleno de agua, podrida. Y pa irse uno a vivir abí, a olerse uno todo eso, entonces ya el amigo le dijo: ‘nooo, qué vas a comprar abí, encima de eso. Que lo quiten, pero a los cuántos años’. Y mentira que eso lo quitaron ligero’ (Cesarfina).

“Estando allí [su esposo], trabajando allí [en la galería]nos hicimos al lote para hacer la casa, se construyó la casa con el trabajo de la carnicería. Hizo un préstamo... con el Banco Hipotecario, algo así como que fue que le prestaron como veinte mil pesos para construir... Como que no era ese... ese sí, Instituto de Crédito Territorial, me equivoqué de nombre... Él tenía que ir a una oficina en el centro y pagaba como que era ciento ochenta mensuales, ciento ochenta pesos(...) Entonces de abí fue que se hizo al lote, nos hicimos al lote... que porque por allá estaba mejor, que tal cosa. Porque para abajo, para San Judas habían (SIC) muy baratos, y como eso se inundaba tan horrible por San Judas, entonces nunca quiso comprar” (Magaldy).

Imagen 16. Placa conmemorativa trabajadores de EMCALI



Fuente: registro personal.

No hay que olvidar que el barrio logró su urbanización de manera acelerada gracias a las ayudas otorgadas por las acciones del Departamento y COOTRAEMCALI (Cooperativa de Trabajadores de EMCALI). El Departamento patrocinó la construcción de viviendas para sus empleados, dentro de los cuales estaban los maestros de escuelas y colegios, estos ocuparían el sector de la Carrera 29 con calles 18 y 19. A los empleados de EMCALI les fue otorgada una manzana para su ubicación, la cual se encontraba en la Diagonal 27 con Calle 15. Y, por último, en el sector de la Transversal 16 a la 17 con Carrera 25, se ubicaron militares en servicio y en retiro (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984).

El barrio Santa Elena también padecía por los problemas de las inundaciones como ocurría en diferentes sectores de la ciudad. Si bien los anuncios publicitarios de la Urbanizadora Santa Elena anunciaban que se contaba con el servicio de alcantarillado, en el libro *El barrio Santa Elena y su historia, 1984*, se encuentra una realidad totalmente diferente:

“Realmente las condiciones físicas del Barrio, producía mucha preocupación y estupor en sus gentes. Los inviernos rigurosos producían graves inundaciones y los habitantes tenían que caminar con el agua

a la cintura; el caño de aguas negras se desbordaba formando inmensos focos de bichos y zancudos que intranquilizaban la comunidad; la gente se enfermaba con frecuencia. La inseguridad cundía; se estaba expuesto a las garras de los ladrones y delincuentes que llegaban de otras partes a cometer sus fechorías. Este era el cuadro que presentaba el Barrio en sus albores, tanto en el aspecto geográfico como humano” (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984, p.3).

Dada la extensión de los terrenos del barrio, había ciertos lugares en los cuales el problema de la inundación no se padecía, por suerte para ellos. *“Por allá nunca se ha inundado... era terraplén, pura tierra. Claro que llovía y el pantanero era aterrador, pero no se inundaban las casas”* (Magaldy). Ante tal panorama, los habitantes se organizaron en pro de superar estas carencias que afectaban directamente la calidad de vida de cada uno. Así pues, hacia el año de 1959 se creó la Junta de Acción Comunal (JAC), la cual logró que se rellenara el caño de aguas negras existente entre las Calles 17 y 18, construcción de vías de acceso y una buena parte del alcantarillado. Asimismo, la JAC, en colaboración con la *Alianza Cívica del Barrio Santa Helena*, ayudó a construir algunos de los primeros equipamientos en el barrio, tales como la escuela Santa Helena número 83 (1963), la capilla y la segunda escuela, la Concentración General Carlos Albán (1969). Esta última entregada sin cerca de seguridad, por lo que estudiantes y profesores padecieron los estragos de la inseguridad. Para el año 1973 se suscribió un acuerdo entre la JAC y el alcalde de la ciudad para el encerramiento de esta. El colegio Rafael Pombo fue una iniciativa privada y pudo solucionar el problema de la educación secundaria, pero ante el aspecto económico de los habitantes del barrio, esta opción no era contemplada, por lo que la implantación de un colegio público era menester. Para la construcción del parque Santa Elena se realizaron gestiones desde 1970, las cuales fueron suspendidas por ocasión de los Juegos Panamericanos, y años después fue inaugurado. Para el año 1981, se instaló la estatua de la India Helena y su perro⁴¹ (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984).

Entre los años 1964 y 1965, el parque automotor de la ciudad había incrementado considerablemente, por lo cual, se hacía indispensable la pavimentación de las calles del barrio.

“Por mi casa eran mangones y el puente, era un puente de madera y por ahí pasaba el caño. Ese caño que hay siempre ha estado ahí, siempre estuvo ahí. Era un puente ahí de madera, de tablones. Y al fin fueron construyendo y lo pusieron más anchito, no todo en cemento sino como partes, y pasaban las motos y pasaban carros. Una vez se fue una moto allá al caño” (Magaldy).

Sería hasta el año 1968 que se pudo ver pavimentada una parte del barrio. Este, al igual que los servicios de acueducto, alcantarillado, entre otros, era parte de los factores importantes en el proceso de modernización y desarrollo hacia la constitución de la ciudad

⁴¹ La obra, según Víctor Virgen, ex presidente de la Junta de Acción Comunal, fue realizada por un escultor que vivía en el barrio y representaba a una mujer que trabajaba en la antigua Hacienda Santa Elena, la cual siempre hacía las rondas con su perro. Según el Acuerdo 069 de 2000 del Plan de Ordenamiento Territorial, en el listado de Estatuas y monumentos de la ciudad, el autor de la estatua es José Ricardo Pinto, y es un homenaje a la India Elena, la mujer mencionada por el señor Víctor. A través de este Acuerdo, la estatua fue designada parte del Patrimonio Urbano Arquitectónico del Municipio de la ciudad.

formal. A la inauguración de dicho logro el 7 de diciembre de 1968, gestionado en gran medida por la JAC, llegaría el presidente Carlos Lleras Restrepo al terreno donde existe hoy el parque del barrio. Este fue el primer barrio, pese a lo relativamente nuevo, de la zona suroriental que logró la pavimentación de sus calles. De acuerdo con Vásquez (2001): “En la primera mitad de la década de los sesenta el ritmo de pavimentación fue lento y sólo se aceleró para los Juegos Panamericanos” (Vásquez, 2001, p.287). Recordemos que la ciudad había sido nombrada sede de los juegos en el año 1967, y desde entonces se puso en marcha en toda la ciudad diversos proyectos de urbanización, cambiando su antiguo vestido urbano por el de la modernidad.

Entremés placero

Históricamente, la ubicación de la plaza de mercado, la plaza central, denotaba el centro del poblado, por ende, era el lugar de congregación y donde se llevaba a cabo el mayor intercambio comercial y de interacción social. En esta plaza se podía observar la transformación y división del espacio, y con ello el cambio de uso. Todo dependía de dos factores (de tiempo): el día y la hora. De esta manera se determinaba si era lugar de encuentro social o comercial. La plaza, entonces, era un punto de encuentro, un cruce de caminos, así lo deja ver Kramer, citado en Mumford (2012): “El ideograma sumerio que corresponde a mercado, una Y, indicaría(...) la idea del mercado como encuentro de rutas de tráfico” (Mumford, 2012, p.125). Así, pues, el mercado es el puerto de los que no tienen mar, “un puerto donde tiene lugar el encuentro de dos mundos: el mundo rural y el mundo urbano” (García, 2017, p.19).

Según Vásquez (1982), para el año 1674, en la Plaza Mayor (hoy plaza de Cayzedo), empezó a funcionar los viernes el mercado público de la ciudad de Cali, el cual, en el año 1897 se trasladó a un local de propiedad del municipio ubicado entre las calles 12 y 13 y carreras 9 y 10 (Vásquez, 1982, pp.65-66). En este nuevo lugar

“se localizaron el mercado y el sacrificio de ganado, llamados el Matadero y La Carnicería. Éstos, por razones higiénicas y de salud pública, fueron trasladados, y se ofrecieron de manera permanente allí, actividades que hasta entonces se hacían en la plaza pública y en días seleccionados de la semana” (Botero, 2012, p.252).

En el lugar donde se realizaba el tratamiento de la carne para el consumo de los habitantes de la ciudad, se podía observar un entorno no apropiado según las recomendaciones realizadas bajo los criterios higienistas de mitad del siglo XIX:

“Depósitos de huesos y cuernos se ven en las calles, en la plazuela y en el mismo patio; los cuales son removidos no por la policía, como naturalmente debiera serlo, sino por los perros, gallinazos y demás animales inmundos para buscar allí despojos alimenticios. Por la mañana matan las reses atacando el bulbo cerebral y desangrándolas con una herida al corazón. La sangre es arrastrada en parte por las aguas y parte es tomada por los animales. Abierta la res entregan a mujeres y muchachos las entrañas y extremidades, las cuales son lavadas en las mismas aguas sucias que entran de la calle. No se puede responder cómo se dan al consumo estas piezas sin que preceda un reconocimiento prolijo de la policía para cerciorarse de si han sido después bañadas con agua limpia. Por informes sé que en tiempos de

disentería dichas aguas arrastraban muchos despojos disintéricos. Las piezas de carne que contienen hueso son tiradas sobre el empedrado, en seguida las pican en los bancos y de allí las transportan a los cajones del salón. Este servicio de transporte lo verifican hombres cuyos vestidos presentan un barniz espeso de sangre y grasa que se ha venido concretándose desde que entraron en uso, pues nunca han sido lavados. Como el salón no está dividido en secciones, el agrupamiento y confusión de compradores y peones, principalmente en invierno, es notable y muy perjudicial para la salud y la moral” (García, 1945, pp.149-150).

Este relato no es extraído de *El perfume* de Süskind, es la realidad retratada por el doctor Adolfo Tenorio en 1887 sobre la llamada carnicería en la ciudad de Cali. Era más que imperativo la construcción del nuevo edificio donde se albergaría el Matadero y la Plaza de mercado. Y todo fue gracias al doctor Evaristo García, y su estudio *Higiene. Policía bromatológica*, por medio de la cual reclamaba la necesidad de que la ciudad atendiera a este problema de salud pública para que se convirtiera en un “centro culto y civilizador” (García, 1945, p.150). Y así se logró. El 17 de octubre de 1897 se inauguró la nueva plaza de mercado y el matadero, las cuales fueron construidas por la Compañía Constructora de Obras Públicas del Cauca, de la cual, el doctor García era gerente. Las nuevas obras superaron un capital de “ciento cincuenta mil pesos moneda nacional, y constituyen verdaderos adelantos de higiene pública” (García, 1945, p.152). A dicha inauguración, asistiría el doctor García y daría un discurso en el que reconocería las bondades del nuevo edificio para la mejoría de la calidad de vida de los caleños y apelaría al reconocimiento de ésta como una obra que había cambiado su entorno para “las poblaciones civilizadas” (García, 1945, p.153). Posteriormente, para el año 1910 se inauguró el edificio de la Galería, la cual “fue construida por la Sociedad de Mejoras Públicas del Cauca. A esta se trasladó el mercado sabatino que se realizaba en la Plaza de la Constitución⁴² y uno que se realizaba diariamente en la Plaza de Santa Rosa”⁴³ (Sánchez, 2003, pp.34-35). De acuerdo con Bromley (1984): “La construcción de un edificio de mercado permanente tiende a incentivar la transición de los mercados periódicos hacia mercados permanentes, transición que ha acompañado a la urbanización en muchas partes del mundo” (Bromley, 1984, p.54).

Una vez instalados estos edificios, la actividad comercial se intensificó, llevando al deterioro, no sólo de sus instalaciones físicas, sino a su entorno. La plaza de mercado se convirtió en uno de los lugares más importantes de la ciudad, no sólo porque ahí se conseguían los alimentos y demás provisiones, tales como ollas, materas, ropa (Sánchez, 2003), sino que fue el lugar en el que se instalarían las oficinas del tranvía y una de sus estaciones:

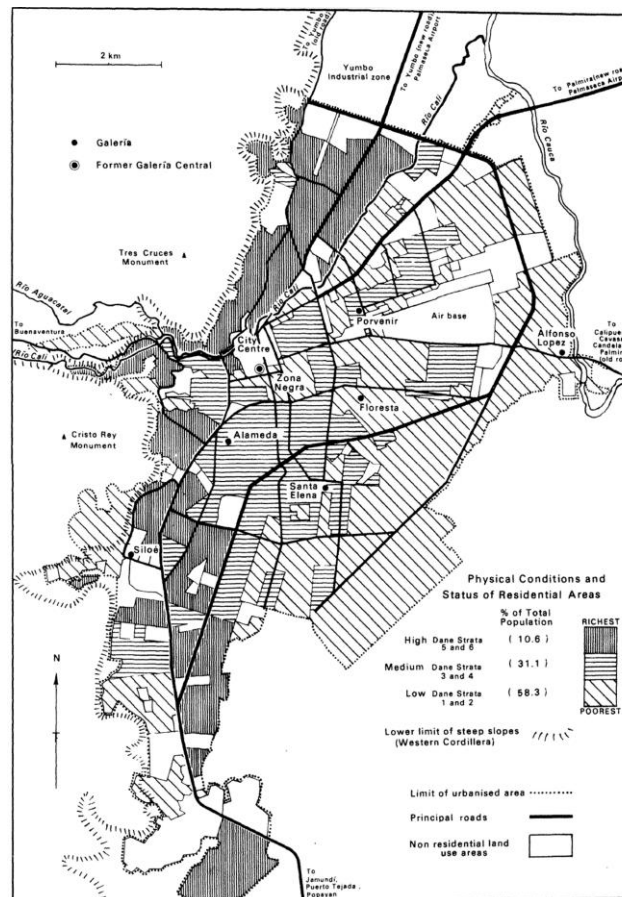
“El tranvía partía de sus oficinas en El Calvario donde se encontraba la plaza de mercado (carrera 9ª entre calles 12 y 13); seguía hacia el oriente por la carrera novena hasta la calle 16 en el sector denominado “Patio Bonito”, donde había ventas de leña, guadua, esterilla y depósito de materiales del

⁴² Se refiere a la actual Plaza de Cayzedo. Inicialmente era la Plaza Mayor, pero para 1813 “Toma el nombre de plaza de la Constitución el 14 de Noviembre día en que se jura en Cali la Constitución de la Monarquía española” (Vásquez, 1982, p.35). Posteriormente, en el año 1913, cambió su nombre a Plaza de Cayzedo, en homenaje a Joaquín de Cayzedo y Cuero, prócer la ciudad.

⁴³ Se hace referencia al Mercado de los Vaqueros, el cual servía como “centro mercantil de los propietarios o mayordomos de las haciendas circunvecinas de “Sachamate”, “La Viga”, “Cañas Gordas”, “San Fernando”, “Meléndez” y otras(...)” (Piedrahíta, Alirio, 1978, p.4)

municipio; cruzaba por la calle 16 hasta la carrera 8ª donde se encontraba el Café Puracé; seguía por la carrera 8ª hasta la calle 19, lugar donde se encontraban los talleres de la empresa; siguiendo por la carrera 8ª, llegaba al Crucero en la calle 25 y por la misma carrera 8ª seguía hasta la calle 36 de la actual nomenclatura (El Troncal), para terminar en Juanchito donde estaban instaladas la estación y las bodegas para embarque y desembarque a pocos metros del río Cauca” (Vásquez, 2001, p.64).

Imagen 17. Ubicación de las galerías de Cali y su estrato económico (1980)



Fuente: Bromley, Ray. (1980). Municipal versus spontaneous markets? A case study of urban planning in Cali, Colombia

El tranvía ya se había convertido en un medio de transporte vital para la ciudad, el transporte de víveres y su conexión con el puerto de Juanchito dinamizaba la actividad económica a través del río Cauca con otros municipios. Es por ello que la plaza de mercado se convirtió en un lugar frecuentado por mucha gente, local y de afuera de la ciudad, con lo que se fueron abriendo diferentes negocios alrededor de esta para suplir las necesidades de los viajeros y de los residentes cercanos, tales como: “droguerías, ferreterías, comercios de ventas de empaques, hoteles, restaurantes, bares, empresas de transporte y otros” (PIMUR, 1970, p.II-53), también se “desplazó la vivienda habitual que se encontraba ahí, sustituyéndola por elementos de carácter comercial, como cantinas y cafetines, considerados de mala muerte” (Sánchez, 2003, p.40). De acuerdo con el PIMUR (1970):

“El sector del mercado central, que incluye los mercados públicos de la Galería Central y los Calvarios y una variedad de expendios de servicio personal, es de gran importancia en la distribución detallista de alimentos. A esta área le corresponde una cuarta parte del total de las ventas de alimentos a este nivel y atrae compradores de todos los niveles socioeconómicos. Cuando se habla del sector del mercado central es necesario distinguir entre el área y la Galería Central en sí... en sus características físicas, el sector del mercado central presenta graves problemas. El mercado público está muy congestionado y presenta graves problemas de sanidad, mientras que las calles se encuentran en pésimas condiciones y con gran cantidad de desperdicios. Además, el gran número de compradores que llegan al sector crean graves problemas de congestión, siendo también muy costoso en cuanto a gastos de operación e inversiones en transporte público” (PIMUR, 1970, p.II-15)

Dado que cada vez era más visible que la plaza de mercado había rebosado sus capacidades debido a la gran cantidad de personas que a ella acudían, además de los problemas de contaminación, invasión del espacio público y deterioro del tejido social, se empezó a hablar de construir nuevas galerías. Este incremento de la actividad comercial se debía al incremento poblacional que la ciudad empezó a experimentar en las primeras décadas del siglo XX. Era claro que la Galería Central no pudo ir creciendo conforme la ciudad lo fue haciendo y por

ello el Municipio programó la creación de las “galerías satélites”, las cuales eran complementarias a ésta, pero debido al estado de deterioro de su entorno, el cual fue llamado la ‘zona negra’, las ‘galerías satélites’, empezaron a ser vistas como sustitutas de la Central (Bromley, 1984). De acuerdo con Sánchez (2003), los habitantes de Cali estaban de acuerdo con la construcción de otras galerías ya que, en la capital, Bogotá, el número de éstas había incrementado y habían generado que el área donde se encontraban se empezara a llenar de nuevas construcciones, con lo cual se cambiaba el uso del suelo haciendo que su valor incrementara (García, 2017).

Con la evidente eliminación de la Galería Central, concretada en 1970, desde el año 1966 el gobierno local había constituido una sociedad para paliar los problemas de abastecimiento en la ciudad, se creó entonces la “Promotora de Abastecimientos del Valle del Cauca LTDA”, la cual daría paso más adelante a la “Central de Abastecimientos del Valle del Cauca” (CAVASA). Después de poco más de un año de haberse iniciado la construcción de CAVASA, el 31 de julio de 1974 se inauguró las instalaciones de esta Central Mayorista en el antiguo aeropuerto Calipuerto, el cual se encuentra ubicado a poco más de 10 kilómetros de la ciudad de Cali. CAVASA nació como recomendación de los estudios de diagnóstico del

Imagen 18. Antigua Galería Central (c. 1970)
“Aspecto parcial de la antigua Galería Central, en proceso de demolición”



Fuente: PIMUR (1970)

PIMUR⁴⁴, por el cual se debía reorganizar “la Promotora de Abastecimientos del Valle, para hacer de ella un organismo coordinador del desarrollo de la distribución urbana de víveres en Cali”⁴⁵.

Para el año de 1930, por iniciativa de la Compañía de Maderas Belmonte S.A., se inauguró la galería Belmonte, ubicada entre la carrera 1ª y 2ª con calle 25. La galería funcionaría hasta el 7 de agosto de 1956, día en el cual ocurrió la tragedia de la explosión de los camiones del ejército. En 1947 llegaría la galería Alameda (Plaza de Mercado Alameda, s.f.) a través de un acuerdo de autorización para adquirir los terrenos ubicados entre las calles 8 y 9 entre carreras 23 D y 26. A esta nueva plaza llegarían algunos vendedores ambulantes de la galería de los calvarios. En 1966 se realizaron obras

de ampliación debido al incremento de los vendedores en la plaza. Inaugurada el 13 de junio de 1955, la galería La Floresta se ubicaría entre las calles 28 y 29 entre las carreras 23 y 24, estableciéndose cerca de una pequeña plaza de mercado que ya se encontraba en el barrio Saavedra Galindo. En 1962 se inauguró la plaza de mercado Cristóbal Colón (Santa Elena), siendo esta la primera de las galerías del programa de abastecimiento de la ciudad, el cual contemplaba tener 20 plazas de mercado para el año 1970. La galería de Siloé fue la segunda de las ‘galerías satélites’, construida por las Empresas Municipales de Cali y se inauguró el 20 de octubre de 1962. La galería de El Porvenir fue inaugurada el 20 de diciembre de 1964 y albergaría a 331 comerciantes que fueron afectados por la explosión que acabó con la galería Belmonte. Desde antes de su inauguración la llegada de la galería al barrio ya generaba malestar entre los residentes ya que, se habían ido apostando en las inmediaciones del predio algunos vendedores ambulantes, con lo cual la imagen negativa de la galería central se les venía a la cabeza, pensando que a futuro esta sería una zona igual a la del centro de la ciudad. La galería de Alfonso López fue la tercera, y última, de las galerías construidas por EMCALI. A esta galería llegarían algunos vendedores que fueron reubicados de la galería del centro y los calvarios. La galería se instalaría en la carrera 8 entre calles 78 y 81, antigua ubicación de la estación de tren de Juanchito (Sánchez, 2003, pp.42-79). De acuerdo con Bromley (1984), la inauguración de la galería fue en el año 1969, un año antes de que se demoliera las galerías del centro.

En la siguiente tabla realizada por el PIMUR (1970) observamos el número y la variedad de los puestos comerciales establecidos en cada plaza de mercado de la ciudad para el

Imagen 19. Congestión en calle cercana a la Galería Central
(c. 1970)

“Diferentes tipos de vehículos que congestionan el sector de la Galería Central”



Fuente: PIMUR (1970)

⁴⁴ El Proyecto Integrado de Mercadeo Urbano Rural del Valle (PIMUR) se realizó entre los años 1968 y 1969, teniendo como objetivo principal: “hacer estudios diagnósticos acerca de la coordinación de mercadeo en la región del Valle del Cauca y con base en tales estudios, formular recomendaciones para mejorar la eficiencia en la utilización de los recursos y estimular así el proceso del desarrollo económico.” (PIMUR, 1970, p.I-1)

⁴⁵ Esta información es sacada de la página web de CAVASA: <https://cavasa.co/nosotros/>

año 1969. Huelga aclarar que para la fecha en la cual se realizó el estudio de diagnóstico del PIMUR, la galería de Alfonso López no se había inaugurado aún. En la tabla, observamos que la Galería Central tiene el mayor número de puestos en cada categoría. Esto es proporcional al porcentaje del comercio que se realiza en la ciudad, de acuerdo con el PIMUR (1970), la Galería Central, a pesar de las condiciones de su estructura física y entorno, seguía siendo el lugar más frecuentado para realizar el abastecimiento de víveres en la ciudad, esto se debía a una mayor variedad de los productos y a mejores precios con relación a las galerías satélites. Recordemos que estas nuevas galerías seguían siendo abastecidas por la Galería central, por lo cual había un incremento en los precios al haber más intermediarios en la cadena de distribución. Llama la atención el alto número de vendedores ambulantes ubicados en la Galería Central. Estos, posteriormente se sumarían, al igual que con los vendedores fijos, a reubicarse en las otras galerías. De acuerdo con Bromley (1984), después de la demolición de la Galería Central, varios de los comerciantes que trabajaban en esta se mudaron a las nuevas galerías, otros se convirtieron en vendedores ambulantes o pequeños tenderos, con tal de continuar en la ‘zona negra’, otros por su parte, renunciaron a continuar en este tipo de actividad comercial.

Tabla 4. Distribución de los comerciantes en el sistema de mercados públicos de Cali, por plaza y tipo de producto, Febrero de 1969

	Galería Central	Alameda	Cristóbal Colón	Floresta	Siloé	Porvenir	Total
<u>Puestos fijos:</u>							
Frutas y Hortalizas	628	243	37	65	26	66	1.065
Carne y Pescado	268	44	42	38	15	31	438
Graneros	126	27	33	29	10	18	243
Lácteos	65	7	10	—	4	—	86
Pollos y Huevos	40	4	—	2	—	6	52
Pan y Pasas	24	2	3	4	—	—	33
Otros	334	47	46	23	8	23	481
Total puestos fijos	1.485	374	171	161	63	144	2.398
Vendedores ambulantes	925	90	219	57	31	35	1.357
Total	2.410	464	390	218	94	179	3.755
% del total	64%	12%	10%	6%	3%	5%	100%

Fuente: EMSIRVA - PIMUR, 1969

Fuente: PIMUR (1970)

La Galería Santa Elena

Con el Acuerdo N°47 del 20 de noviembre de 1961 se adoptó el programa de construcción de plazas satélites de mercado en la ciudad, el cual fue presentado por las Empresas Municipales de Cali y aprobado por la Junta de Planeación Municipal. Por medio de este acuerdo se estipuló que la Junta Administradora de las Empresas Municipales contratara un empréstito de hasta \$8.000.000.00, con el fin de “financiar la adquisición de lotes y construcción de nuevas Plazas de mercado y Central de Abastecimientos” (Gaceta Municipal N.º 747, p.42). En el artículo 4 se ordena “a la Junta Administradora de las Empresas Municipales el

cierre de la Plaza Central de Mercado y de las Plazas del Calvario a partir del mes de enero de 1963” (Gaceta Municipal N.º 747, p.42) y en el artículo 5 se estipula que los trabajadores de la Plaza Central y las Plazas del Calvario tendrán prioridad en las otras plazas para la reubicación de su puesto “siempre que se presente en igualdad de condiciones con otros presuntos inquilinos” (Gaceta Municipal N.º 747, p.42). Este anuncio puso como sentencia una fecha para la descentralización de la plaza de mercado en la ciudad, con lo cual se hizo efectivo el Acuerdo N.º 18 del 8 de febrero de 1946, en el cual se “ordena la construcción de plazas de mercado ‘auxiliares’, en los barrios OBRERO y de LA ALAMEDA” (Gaceta Municipal N.º 632, p.2864); y el Acuerdo N.º 167 del 27 de septiembre de 1948, en el cual “se adquiere un terreno con destino a la construcción de una Plaza de Mercado en el Barrio ‘El Porvenir’ de esta ciudad” (Gaceta Municipal N.º 691, p.896).

Imagen 20. Construcción de la galería Santa Elena (c. 1962)



Fuente: Galindo, Jorge (2019). Estructuras laminares en la arquitectura colombiana (1945-1970)

Con el anuncio del proyecto de las galerías satélites y la posterior construcción de la galería Santa Elena, los habitantes del barrio vieron con preocupación esta decisión ante la futura pérdida de la tranquilidad en el sector:

“Cuando se anunció el traslado de la Plaza principal de mercado ubicada en pleno centro de la ciudad, los habitantes, se sintieron muy preocupados pues lógicamente la tranquilidad del sector se inmutaría. Con sus grandes beneficios económicos, alza de cánones, valorización de propiedades y la oportunidad de construir más locales comerciales, llegó también la racha de negocios de dudosa reputación que se constituyeron en el más ruidoso problema” (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984, p.16)

Esta situación no es ajena a los demás lugares en los cuales la construcción de este tipo de equipamiento no era visto con buenos ojos, ya que las plazas de mercado actúan como un “catalizador urbano” (Baquero, 2011), con lo cual se potencializa la actividad comercial y la densificación en su entorno, perdiendo, claramente, la tranquilidad del lugar

circundante ante el constante movimiento de la actividad económica. De acuerdo con Castells (1997), la migración de los habitantes del campo a las zonas urbanas nutre el sector terciario de la economía, característica fundamental en todo proceso de urbanización del mundo moderno.

No existe una fecha clara, según la búsqueda bibliográfica realizada, en cuanto al año en que se iniciaron las obras de la Galería Santa Elena. De acuerdo con Peña (2019) el cual cita a Sánchez (2003), la construcción de la galería se inició en el año 1958 y terminó en 1962; según Galindo (2019) las obras de la galería empezaron en 1960; y el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM), en su ficha de actualización de los Bienes Culturales Inmuebles (BIC-16)⁴⁶ citando a Medina (2003), dice que las obras empezaron en 1962 y terminaron en 1963, siendo esta la fuente que contempla el periodo más corto de realización de la obra. El valor de esta obra fue de \$1.725.000⁴⁷ de acuerdo con el periódico El País y el Diario Occidente. De acuerdo con la escritura pública N.º 3790 del 28 de julio de 1959 de la Notaría Primera de la ciudad, el lote correspondiente a la galería tiene un área de 15.000 m², el cual fue cedido por la Urbanización Santa Elena al Municipio de Cali⁴⁸, el cual, posteriormente lo transfirió a la Empresas Municipales, a través de la escritura pública N.º 3966 del 31 de octubre de 1962 de la Notaría Tercera de la ciudad. Los linderos de este terreno son los siguientes: Norte, terrenos de Argemiro Aguirre; Sur, con la carrera 32A; Occidente, con la calle 19; Oriente, terrenos pertenecientes a la zona de los Ferrocarriles Nacionales vía Cali-Popayán. Posteriormente, para el año 1966, las Empresas Municipales cederían el manejo de la galería a la Empresa de Servicios Públicos de Aseo de Cali (EMSIRVA) mediante la escritura pública N.º 7218 del 29 de diciembre de 1967 de la Notaría Segunda de la ciudad. Todo este litigio jurídico sobre el manejo y mantenimiento de la plaza de mercado permitió que la reciente empresa creada de aseo de la ciudad se encargara de mantener el orden y la limpieza de la plaza, para así no repetir la degradación visual y ambiental de los alrededores de la plaza. Tarea fallida esta, ya que, a pesar de este cambio de administración, los habitantes siguieron padeciendo del mal manejo de las basuras, así como de fétidos olores. Cuenta uno de los voceros de los comerciantes de la galería Santa Elena que los problemas de aseo en la galería surgieron tan pronto como esta abrió sus puertas a la ciudadanía, ya que era asiduamente frecuentada por personas de diferentes partes de la ciudad, y aunque se vivían mejores tiempos de civismo, el extrañamiento con este nuevo espacio generaba un sentimiento de no apropiación, por lo que el mantenimiento del orden recaía enteramente en aquellos trabajadores y funcionarios de la limpieza.

⁴⁶ BIC-16 Galería Santa Elena. <http://idesc.cali.gov.co/download/bic/BICN-16.pdf>

⁴⁷ El País, jueves 8 de febrero de 1962, Cali. Diario Occidente sábado 17 de febrero de 1962, Cali. De acuerdo con el diario Occidente, 1962, la galería cuenta con “267 expendios, distribuidos de la siguiente forma: De carnes, para ganado mayor y menor, 32; de vísceras y pescados, 6; de queso, huevos y mantequilla, 10; de tubérculos, raíces y plátanos, 50; flores, 16; frutas, 40; verduras y legumbres, 60; granero y quincallería, 40; revistas, 4; aves, 3; cuatro telefónicas y un restaurante”. Los barrios beneficiados son: “Cristóbal Colón, Aguablanca, Boyacá, Santa Elena, El Guabal, Independencia y el recuerdo”.

⁴⁸ En el Decreto N.º 157 de 1958 sobre el Código Urbanístico de la ciudad de Cali, se señala las obligaciones de los propietarios particulares de inmuebles, así como a las Empresas Urbanizadoras, para que se doten a “las futuras urbanizaciones de áreas de terreno que permitan la construcción de parques, escuelas y demás servicios colectivos”. En el Artículo 54 de este Decreto, se estipula que: “En cada urbanización se exigirá al urbanizador la cesión gratuita al Municipio de Cali del 8% de la superficie total del terreno por urbanizar como zonas de uso público destinadas por el Municipio exclusivamente a la construcción de parques, escuelas y demás servicios colectivos, más las áreas de terreno para vías públicas que determine el esquema básico suministrado por la Oficina del Plan Regulador al urbanizador” (p.707).

Imagen 21. Aspecto exterior de la galería Santa Elena



Fuente: PIMUR (1970)

La galería Santa Elena es una de las construcciones emblemáticas de la ciudad para aquella época, ya que era un ejemplo de la materialización del Movimiento de la Arquitectura Moderna en Colombia. De acuerdo con Silvia Arango (1989), el impacto de este movimiento se empezó a sentir a mitad del siglo XX, después de la Segunda Guerra Mundial con la reconstrucción de las ciudades europeas tras los bombardeos. Como ya se mencionó en un capítulo anterior, los CIAM fueron determinantes para el desarrollo y transformación de las ciudades modernas. Para el caso colombiano, durante aquella época, el gobierno nacional libraba su propia batalla con el incremento demográfico y físico de las ciudades, generado por la migración del campo a la ciudad, por lo que su mayor reto era cubrir la demanda de vivienda. Así manifiesta Arango el desafío del creciente proceso de urbanización del país:

“A las transformaciones cuantitativas es necesario añadir las cualitativas: el progresivo aumento de automóviles -con las dinámicas urbanas que estos aparatos arrastran-, la renovación de los centros urbanos tradicionales y su especialización en usos comerciales, financieros y administrativos, la aparición de nuevos centros, la segregación socio-espacial, el crónico déficit habitacional, en fin, las tensiones propias del acelerado crecimiento físico en un país de economía atrasada, cambiaron definitivamente la imagen urbana tradicional. Dicho en otras palabras, nuestras ciudades prácticamente se hicieron bajo el dictamen arquitectónico y urbanístico del Movimiento Moderno y sus técnicas; en todas ellas subsiste aún una porción, siempre en peligro de desaparecer, que precariamente mantiene todavía la memoria acumulada de los 400 años anteriores de historia arquitectónica” (Arango, 1989, p.209).

Imagen 22. Aspecto exterior de la galería Santa Elena por la actual calle 23 (1974)



Fuente: Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca, disponible en: <https://audiovisuales.icesi.edu.co/audiovisuales/handle/123456789/72633>

La Plaza de Mercado de Cristóbal Colón⁴⁹, como fue llamada en un principio, inaugurada en 1962, supuso un motivo de orgullo barrial y local. Claro que el nombre no gustó a los habitantes de Santa Elena, ya que la galería se encontraba en predios de este barrio. El diseño de la plaza fue realizado por el arquitecto español nacionalizado mexicano, Félix Candela, a través de su firma Cubiertas Ala⁵⁰. La galería estuvo dividida “en la administración central y zonas de restaurantes, en un área de 400 m²” (Peña, 2019, p.55). En sus inicios, la galería albergaba los domingos y festivos la misa a las 11am. Debido a esto, llegaban feligreses de los barrios aledaños, tales como Cristóbal Colón, Boyacá, El Jardín, Agua Blanca, etc. (El barrio Santa Elena y su historia AHMC, p.5). Así pues, al barrio lo precedía un voz a voz de ser un lugar agradable para vivir, no sólo por la actividad económica y su infraestructura de servicios y de transporte, sino también por su proclamada fe católica (entrevista al señor Víctor Virgen).

⁴⁹ Con este nombre reposa en los archivos de Félix Candela en Columbia University Libraries de la ciudad de New York: "Christopher Columbus" Market (Cali, Colombia), 1960", 3 items sin mayor descripción y sin poder previsualizarlos. Ante este hallazgo, y debido a las pocas imágenes y documentos encontrados sobre la construcción de la galería, establecí comunicación con la universidad, con tan mala suerte de que los archivos sólo se pueden consultar de manera presencial. Durante la búsqueda realizada no se encontró información sobre si hubo una convocatoria abierta para el diseño de la galería Santa Elena. El único indicio de que la licitación fue abierta se encontró en un pequeño párrafo de Giaime Botti en su artículo de investigación *Aprendizaje a distancia: introduciendo los cascarones de concreto de Félix Candela en Cali* (2019).

⁵⁰ Para realizar sus trabajos en Colombia, Candela tuvo la compañía, y representación en el país, del arquitecto colombiano Jaime Perea. Candela también presentó el diseño para la galería El Porvenir, en Cali, pero finalmente se descartó esta opción. Otra de las obras que aún se pueden ver en la ciudad es el Supermercado Belmonte, donde hoy se encuentra Carulla en el barrio San Fernando.

Las características técnicas y de materiales de la construcción de la galería fue una de las fases, según Arango (1989), donde el concreto armado entraba en la adaptación del Movimiento Moderno nacional⁵¹, caracterizado por el racionalismo del CIAM. De esta manera, las viviendas, principalmente, dejarían de ser construidas con los antiguos materiales coloniales, tales como el bahareque, la esterilla y la madera, para dar paso a los “materiales de vanguardia como el vidrio, el concreto y el acero” (Medina, 2003, p.21). La galería Santa Elena representó una transformación urbana, no sólo en cuanto obra arquitectónica, sino por la confluencia de relaciones culturales, sociales, económicas y ambientales que allí convergen. Lefebvre (2013) se refiere a la necesidad de analizar las diferentes maneras de interpretar la función del espacio social. La función de la galería como lugar de intercambio económico (lo percibido) no se limita únicamente a ello, sino que entran en juego las representaciones sociales del mismo (lo concebido) creadas por los urbanistas, planificadores, etc., los cuales reducen las posibilidades del lugar. Por último, nos dice Lefebvre que ese espacio de representación (lo vivido) en el cual se lleva a cabo la presentación de la persona en la vida cotidiana, se encuentra lleno de símbolos y signos que pueden ser resignificados de acuerdo con la práctica que en él se dé.

Imagen 23. Félix Candela y el logo de su constructora Cubiertas Ala



Fuente: Felix Candela: Centenary 2010 (2010)

La galería es una de las pocas obras del arquitecto español en el país, es por ello que su construcción supuso un hito en la historia de la ciudad. Si bien el diseño, el cual recuerda al Mercado Libertad, o San Juan de Dios (1958) en Guadalajara, México, diseñado por el arquitecto mexicano-alemán Alejandro Zohn, resulta llamativo e innovador para la ciudad, esta es la característica distintiva de las obras de Candela, quien fue un especialista en la elaboración de los paraboloides hiperbólicos⁵², técnica que rompería con la tradicional obsesión constructiva de la línea recta, promulgada, principalmente, por Le Corbusier. Medina (2003) lo explica de la siguiente manera:

“El edificio está conformado por un cuerpo de planta rectangular cubierto por paraboloides hiperbólicos que en cada una de sus uniones generan una dilatación que permite la incidencia de la luz natural; conforman dos grandes cubiertas de planta cuadrada que generan un rectángulo con seis apoyos perimetrales y uno central, y en la unión presenta una gran dilatación que transforma el espacio interior... la imagen que produce es la de una tela en constante ondulación por los efectos del aire” (Medina, 2003, pp. 23-24).

⁵¹ El primer gran ejemplo sobre esta nueva técnica fue la construcción de la Plaza de Mercado de Girardot (1946-1948), la cual fue diseñada por el arquitecto colombo-alemán Leopoldo Rother. Posteriormente, la construcción del estadio de béisbol de Cartagena (1947) (Arango, 1989).

⁵² Para más información sobre este tipo de construcciones y sobre la obra de Félix Candela en el país, véase Galindo (2019) *Estructuras laminares en la arquitectura colombiana (1945 - 1970)*.

La idea en la cual se veía la arquitectura, meramente como un proceso de producción, cambiaría durante el siglo XX y ahora esta se convertiría en el instrumento para identificar las necesidades de la ciudad y sus actividades (Medina, 2003) aludiendo siempre al principio de Vitruvio: *venustas, firmitas y utilitas*. Así, pues, en esta obra de Candela, como en la de toda su vida, vemos, según Medina (2003), la conjugación de “los elementos que el Movimiento Moderno promulgaba -economía, técnica, racionalización y estética-, con una respuesta arquitectónica particularmente creativa” (Medina, 2003, p.4).

¿Qué relación directa se puede encontrar para los habitantes del barrio y el nuevo equipamiento? Para muchos, tan solo una relación de conveniencia, en cuanto se trata del aprovisionamiento de víveres. En caso de que la galería no se hubiese construido en el barrio, la compra se haría en otro lugar, el desplazamiento no sería un inconveniente y tampoco involucraba un incremento económico necesariamente, así lo confirma Vinasco (2016): “La práctica de abastecerse de productos en estos sitios [las galerías de El Calvario] era facilitada por los buses, ya que, por lo general, los conductores no se oponían a que los pasajeros viajaran con grandes cargas a bordo de los buses sin aumentar el valor del pasaje” (Vinasco, 2016, p.96).

“Hacíamos el mercado en la galería del centro. Allá era la galería. Que quedaba ahí en la diez. De allá era que nosotros traíamos el mercado... en el bus... El Verde San Fernando. Aquí por toda la catorce, ahí era el control del Verde San Fernando. Allí seguía una cuadra y daba la vuelta y se metía por todo esto que era puro lote, un mangón, donde es... Santa Clara, por el parque. Eso era un potrero pero era limpio, no era pasto feo sino que era limpio el pasto y esa era la ruta del Verde San Fernando. Bueno, de allí ya pusieron la Verde [la Verde Bretaña]... entonces la Verde se metía por debajo de ese puente [refiriéndose al puente de la transversal 15], por ese caño...” (Cesarfina).

Para otras personas, como en el caso de Magaldy, había una relación más estrecha, más íntima con la galería, a través de su esposo. Toda implicación negativa sobre el estado y el funcionamiento de la galería tendría una afectación directa en el núcleo familiar. Por ejemplo, la poca afluencia a la galería significaría una disminución de las ventas, por ende, una afectación económica a los ingresos del hogar.

“Él compraba la res en el matadero y después tenía que venderlo todo en la galería para pagarle al abastecedor, al señor al que le había comprado... Él pagaba arriendo, no recuerdo si diario o mensual por el puesto... A él le iba muy bien, gracias a Dios, ya tenía su clientela y siempre vendía todo... Después compró el negocio y ya no pagó más... Cuando los hijos ya pudieron mantenernos, le dijeron: «nooo, papá, venda eso para que pase tiempo con mi mamá. Pa que descanse»”

Este vínculo con el nuevo objeto demuestra una relación directa entre el espacio público y el espacio privado. La separación de este binomio resulta imposible de realizar, en cuanto que, con la llegada de la plaza de mercado, fueron muchos quienes encontraron en ella una oportunidad para generar su sustento, fuese de manera directa, como en el caso del esposo de Magaldy, o de manera indirecta, como con el abastecedor del matadero o los vendedores ambulantes que se fueron instalando a los alrededores. Así, pues, la galería se fue convirtiendo en un elemento, no sólo desde lo económico, que configuró las relaciones

sociales de los residentes del barrio. Al igual que existían relaciones directas e indirectas con la galería, las opiniones sobre ella también estaban divididas de acuerdo con la conveniencia que ella representaba. Como ya vimos, para la señora Magaldy, la galería representaba el lugar de donde provenían los ingresos de su hogar, por ende, durante la entrevista no se refirió a ella con términos negativos. Pero para la señora Cesarfina, la opinión estaba dividida:

“Eduardo dijo que como le parece que quedar cerca a la galería, que ya qué podía hacer. Tenía que haber vendido, pero al final él dijo que no se iba a poner a fregar más. (...) Galería no deja de ser galería. Esos son negros y ladrones y de todo. (...) Porque a él le decían, digamos que venían de Pereira y decían: ay, pero y por qué te metiste tan cerca a la galería, con esos olores, que llegan esos camiones y hacen esa bulla. (...) Pues uno dice que muy bueno, porque la gente decía que ay, que bueno, que bueno con la galería aquí cerquita pa ir uno a comprar”

Como vemos, la apreciación sobre la galería tenía opiniones contrarias, pero podemos separarlas teniendo como elementos comunes el espacio y la experiencia, en términos de Lefebvre (2013), lo que configura el espacio social. Dada la experiencia (*percibido*) de la señora Cesarfina cuando frecuentaba la Galería Central, se había construido una imagen de lo que implicaba el entorno de una galería: desorden, tráfico vehicular, inseguridad, contaminación, mendicidad; a la vez, la llegada de la galería sería bueno porque ésta cumpliría con su propósito de ser un lugar de abastecimiento de proximidad (*concebido*). Sólo el paso del tiempo confirmaría las diferentes actividades y usos que, en un principio no pensados para el lugar, sería transformado por quienes acuden a ella (*vivido*). Podemos decir entonces que la formación espacial y la social, son una relación recíproca, puesto que, conforme cambia una la otra lo hace al ritmo que esta le impuso.

La publicidad de la urbanizadora Santa Elena tenía como atractivo la dotación de todos los servicios públicos, agua, alcantarillado, teléfono, energía y transporte, además de la proximidad de la plaza de mercado como proveedor de alimentos. Al preguntar si la galería tuvo que ver en la urbanización del barrio, como un atractivo *per se*, estas fueron las respuestas:

Víctor Virgen: *“eso fue un proceso como al mismo tiempo. Yo recuerdo que a la gente no le agradaba mucho el tema de la galería en el barrio”.*

Magaldy: *“Sí, claro, sí claro. Íbamos como más progresando. Habían (SIC) más construcciones, más casas. Había como... más movimiento. Mucho carro. Traían mercado, carga pues de plátano... bueno pues de todo, y de sandía, camionados (SIC) de sandía. Así veía uno la cantidad que traían para la galería”*

Cesarfina: *“pues de eso no me acuerdo, no sé. Sería por la galería porque pues uno siempre busca es la galería, lo más... como lo más cómodo para comprar. Porque uno iba a comprar en toda la esquina, ahí había un granero, ahí se compraba todo, el arroz, la carne. Ahí era donde se mercaba. Ya con la galería pues uno se iba pa la galería (...) Cuando nosotros llegamos aquí estaba el tierrero... cuando vimos fue que el tierrero era pura tierra amarilla. Y llegaban los camionados. Ahí ya estaban construyendo la galería... cuando menos pensaba uno había, ve, esta es otra casa. Al otro día, ve, otra casa, y eso fue, en un santiamén”*

En el libro del barrio Santa Elena, se encontró el siguiente comentario:

“No puede afirmarse que el poblamiento obedeció a la construcción y ubicación de la Galería, pero relativamente estimuló y atrajo la atención de la ciudadanía. Fué (SIC) un hecho curioso, que posteriormente gran parte de los nuevos habitantes, se situaran cerca a ella”. (El barrio Santa Elena y su historia, AHMC, 1984, p.5).

La llegada de la galería al barrio habría producido un efecto de atracción relativa en quienes podrían haber llegado a considerar la compra de lotes para vivienda en este nuevo sector de la ciudad, pero no se puede confirmar que este acontecimiento haya sido causal para el proceso de urbanización del barrio Santa Elena. La imagen negativa que acarreaba el entorno de la Galería Central era muy reciente como para percibir este nuevo equipamiento de la ciudad como un atractivo cercano a su lugar de residencia. Así lo confirmaría el PIMUR (1970): “(...) la aglomeración de los expendios minoristas alrededor de los mercados satélites tiende a afectar el área residencial que la circunda y con el tiempo podrán crear las mismas condiciones que existen en el sector del mercado central” (PIMUR, 1970, p.ii-83). Por otra parte, Bromley (1984) diría que: “Al desplazar una parte significativa de la mayor concentración de actividad comercial en Cali, la erradicación de la Galería Central hizo una pequeña contribución al crecimiento de Siloé y una contribución más sustantiva al crecimiento de otras galerías satélites” (Bromley, 1984, p.70). Diría el autor que el fracaso de esta galería, la de Siloé, hasta el año de la investigación, se debía, entre otras cosas, a que la construcción de esta galería se realizó alejada de los asentamientos residenciales, por lo cual hay subutilización de la misma. En este sentido, la ubicación en la cual fue construida la galería Santa Elena respondió a los proyectos urbanísticos en curso, y a futuro, que se venían realizando en la ciudad, por lo que la galería ya tenía “tierra abonada” para el proceso de urbanización del barrio Santa Elena.

En este capítulo observamos que el barrio Santa Elena surgió, como la mayoría de los barrios de la ciudad, a partir del loteo de los terrenos de las haciendas agrarias de la antigua ciudad colonial. Este barrio popular, ante sus precarias condiciones físicas, padeció los estragos de las inundaciones, y con ello la propagación de focos de “bichos y zancudos” que transmitían diversas enfermedades a sus residentes. Dentro de las consideraciones higiénicas para su habitabilidad, se realizó el cubrimiento de algunas acequias y, años después, la pavimentación de sus calles, evitando así afectaciones respiratorias ocasionadas por sus calles polvorientas y llenas de tierra. El barrio fue uno de los primeros del oriente de la ciudad que contó con los diferentes servicios públicos, convirtiéndose así en un atractivo para la venta de sus lotes. Asimismo, la cercanía de la plaza de mercado aseguraba el abastecimiento de víveres. El barrio fue receptor de un gran número de migrantes provenientes de diferentes partes del país, fuese por el desplazamiento ocasionado por la violencia en el país o por el atractivo económico de la ciudad. La urbanización del barrio dependió de varias ayudas a los propietarios, como por ejemplo, el recurrir a préstamos para efectuar los pagos correspondientes al valor del lote, así como a la construcción y adecuación de la vivienda; las ayudas por parte del Departamento y de la Cooperativa de Trabajadores de EMCALI; y también a

las ayudas por parte de las entidades gubernamentales de vivienda como el Banco de Crédito Hipotecario y el Instituto de Crédito Territorial. Lo anterior muestra la condición socioeconómica de los residentes del barrio Santa Elena⁵³. Dadas las condiciones de sus calles, lo cual dificultaba el acceso, el tren se constituyó en el medio de transporte más eficiente. Esta vía de transporte sería muy importante para la ubicación de la galería, ya que a través de ella llegaban los diferentes víveres para aprovisionarla. Tiempo después se complementaría con otros medios de transporte, como los camiones y vehículos particulares. Asimismo, la ubicación de la galería a un costado de la vía férrea permitía el fácil acceso al barrio por parte de personas provenientes de otros lugares de la ciudad, quienes llegaban a realizar sus compras en la galería, así como de otros municipios, ya que el ferrocarril conectaba con la vía Cali-Popayán.

Entendiendo el “barrio” como una unidad menor dentro de la ciudad, con unos límites geográficos determinados, con unos lugares propios dentro de él, con un grupo de individuos permanentes identificados con las singularidades del espacio en concreto, reconocidos por sí mismos y por sus visitantes y, en el cual se desarrolla una producción social del espacio a través de las relaciones humanas, que involucran las tres variables espaciales (percibido, concebido y vivido); es el lugar en el que se llevan a cabo dinámicas sociales concretas derivadas de su pasado. La galería se convertiría en un lugar de identificación del barrio, no sólo por llevar el mismo nombre del barrio en el cual se encuentra, sino por convertirse en un elemento característico de la imagen de la ciudad, así como del barrio. Según Lynch (2000), dentro de la ciudad se distinguen cinco tipos de elementos: *sendas* (calles, senderos, canales o vías férreas, por donde se transita), *bordes* (cruces de ferrocarril, muros, etc., que muestran el límite entre dos zonas y sirven como referencia), *nodos* (parques, centros de salud, etc., que son puntos de concentración y sirven como referencia), *mojones* (una señal, un edificio, etc., que sirve como referencia y al cual no se entra, sino que se ve a la distancia) y *barrios* (partes de la ciudad cuya extensión es variable, puede ser pequeña, mediana o grande). De esta manera se puede analizar la galería como un *borde* y un *mojón*, ya que del lado oriente muestra el límite entre el barrio Santa Elena y el barrio El Jardín y, gracias a las dos puntas de su techo sirve como referencia por fuera del barrio. De igual manera, puede ser analizado como un *nodo*, ya que estos “constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos” (Lynch, 2000, p.63). Estas características son diferenciadoras tanto del barrio como de los residentes de este y de los trabajadores de la galería, ya que es a través del espacio vivido que se construye la identidad social.

Como pudimos ver, la plaza de mercado Santa Elena hizo parte de un proyecto de ciudad llevado a cabo por el gobierno local y las Empresas Municipales de Cali en el que se realizó “la descentralización espacial de las ofertas de alimentos” (Vásquez, 2001, p.304) con la construcción de las galerías satélites, lo cual constituyó para los barrios receptores de estos equipamientos una activación económica debido a la instalación de “graneros, tiendas pequeñas, restaurantes, cafés y vendedores callejeros que si bien expulsaron el uso residencial del entorno, atrajeron usos comerciales”(Ibi.), pero también la zozobra y el rechazo por el deterioro de la zona circundante a las galerías. Fue, la materialización de una ideología con el

⁵³ Según Vásquez (2001), en una publicación del diario El País sobre los niveles de ingreso de las familias en la ciudad para el año 1969, en el barrio Santa Elena se encontraban ubicadas las familias de la “clase alta trabajadora... con ingresos al mes que fluctúan entre \$1.300 y \$2.000” (Vásquez, 2001, p.276). Esta información no se corresponde con los relatos de los entrevistados ni con lo encontrado sobre el barrio en el AHMC.

advenimiento de la Arquitectura Moderna en el país y contribuyó a reorganizar a los vendedores que trabajaban en el antiguo Mercado Central. Se convirtió en un elemento aglutinante de la dinámica social y económica en el barrio y la ciudad, ya que se establecieron relaciones directas e indirectas entre los habitantes y la galería a través del sustento que esta generaba y de las opiniones que ella generaba, teniendo en cuenta lo que había sucedido en el antiguo Mercado. Para la época en la que la galería ya se había inaugurado, se venía realizando ya un incremento del número de viviendas en el barrio, por lo que fueron dos acontecimientos que, coincidentalmente, se llevaron a cabo al mismo tiempo.

Conclusiones

Desde el inicio del siglo XX, la ciudad de Cali atravesó una etapa de múltiples cambios en su estructura demográfica, política y morfológica. Desde su designación como capital del recién creado departamento del Valle del Cauca, la ciudad empezó a convertirse en el principal núcleo de desarrollo del suroccidente colombiano. Debido al desarrollo de la industria y a los desplazamientos ocasionados por el conflicto armado que desde el siglo pasado se presentaron en el país, Cali fue una de las mayores ciudades receptoras de migrantes internos. Antioquia, Caldas, Cauca, Nariño, Pacífico colombiano y algunos municipios, principalmente del norte del Valle del Cauca, fueron los principales lugares de procedencia de los migrantes que llegaron a la ciudad. Asimismo, migrantes españoles, franceses, italianos, alemanes y libaneses se instalaron en la ciudad, contribuyendo al crecimiento comercial e industrial de Cali. El crisol en el que se había convertido la ciudad hasta el siglo XX, habría definido las maneras de habitarla. De acuerdo con Urrea (2012), para el año 1905, la participación de Cali en el departamento del Valle del Cauca fue del 12%, mientras que para el año 1985 su participación era del 47,2% en el departamento, concentrando casi la mitad del total de habitantes del Valle del Cauca. Para el año 1905, la población caleña era de 27.747 habitantes, representando el 0,5% del total de la poblacional nacional y para finales de siglo, en el año 1985, la población había incrementado a un total de 1.429.026 habitantes, convirtiendo a la ciudad en la tercera más numerosa del país, significando el 4,8% del total de la población colombiana. (Urrea, 2012, pp.151-153). Con el crecimiento poblacional y la expansión de sus dimensiones geográficas, se incrementaron los desafíos que implicaba la conversión a la ciudad moderna. La necesidad de ampliar la cobertura de los servicios públicos para brindar mejores condiciones de vida a los habitantes, tales como alcantarillado, agua potable, energía, teléfono, vías y medios de transporte, serían parte de la tarea hercúlea que debieron afrontar la municipalidad y la Empresa de Servicios Públicos de la ciudad.

Una de las principales tareas que tuvo que enfrentar la ciudad fue la reducción de la propagación de las enfermedades. De la mano de los avances científicos y las diferentes entidades encargadas de la higiene a nivel nacional y local, la ciudad se fue convirtiendo en un lugar más higiénico y seguro para habitar. El conocimiento sobre las causas de infecciones con alto porcentaje de mortalidad hizo que se adoptaran políticas higienistas que condicionaran los ámbitos de la vida privada y la vida pública. La necesidad de lugares higiénicos, hábitos de limpieza y manejo y consumo de alimentos en buenas condiciones, hizo que construyeran estructuras, como las plazas de mercado, para reducir las probabilidades de contagio y propagación de los virus. Sumado a esto, las campañas de vacunación y los avances de la ciencia médica, en cuanto al invento de los antibióticos, por lo cual, el pronóstico de vida se

iría aumentando. Por medio de estas medidas, veríamos que las 10 primeras causas de mortalidad en Cali, para la década del 40, asociadas a enfermedades bacterianas infectocontagiosas, dejarían de aparecer como las 10 primeras causas de mortalidad en la ciudad, tres décadas después, dando paso a las llamadas enfermedades de la Ciudad Moderna, las enfermedades cardíaco y cerebrovasculares, las cuales están ligadas a un cambio en el estilo de vida de los habitantes, tales como una alimentación poco saludable, tabaquismo e inactividad física.

La densificación de las ciudades, así como la expansión de sus límites, fueron características de todas las urbes alrededor del mundo, es por esto que el rediseño de estas se convirtió en la tarea principal de arquitectos y urbanistas. De esta urgencia por organizar la ciudad moderna, surgieron los CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) desde el año 1928. El más famoso de estos encuentros fue el que se realizó en 1933, del cual se derivaría la Carta de Atenas, un manual urbanístico sobre la necesidad de construir las ciudades bajo el concepto de zonificación, es decir, la creación de funciones puntuales en determinados lugares de la Ciudad. Estas funciones responderían a los aspectos de la vida diaria: habitar, trabajar, circular y realizar actividades de ocio. Atendiendo a las recomendaciones de este manual, se lograría realizar la construcción de la Ciudad Moderna, la cual debía atender a consideraciones del mantenimiento de la salud, mejoramiento del tiempo de desplazamiento en la ciudad, espacios verdes y concentración de la zona de trabajo para la realización eficiente de las labores de acuerdo con zonas no distantes de la vivienda. Pero estas consideraciones sobre la Ciudad Moderna excluían los espacios donde se llevaba a cabo la vida social: la calle. De este manual, casi se podría decir que surge la obra de Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, una obra crítica y revolucionaria sobre la manera en la cual el mayor grupo social, el proletario, a través de la conciencia de clase, debía reclamar la ciudad para sí. En la Ciudad Moderna, los antagonismos y relaciones de explotación de la Ciudad Antigua debían desaparecer para construir mejores condiciones de vida para todos. La única manera en la cual el autor concibe la posibilidad de lograr esta utopía era por medio de la existencia de un programa político de reforma urbana totalmente nuevo a los anteriores.

En la búsqueda de esta construcción de la Ciudad Moderna, en la ciudad de Cali, se llevarían a cabo varios proyectos urbanísticos que atendieron a los reclamos que la estructura física de la ciudad, la cual había sido transformada por la actividad social, demandaba para cada época. Es así que para la década de 1940 se desarrolló el Plano de Cali Futuro, una labor emprendida por el urbanista austriaco Karl Brunner, al cual lo precedían varios proyectos en diferentes ciudades del continente y del país. Dicho Plan contemplaba el levantamiento topográfico general de la ciudad y realizar el pronóstico de ensanche que tendría ésta, identificando los lugares en los que se localizarían nuevas vías, barrios, escuelas, etc. Además de ello, el Plan debía cumplir con varios planos con un máximo de detalle a escalas de 1:100, lo cual hacía de esta una tarea compleja para Brunner. Finalmente, tras la incapacidad de Brunner, ante los requerimientos extensos y complejos, de cumplir con lo acordado, el plano de Cali Futuro se entregó, entre otros documentos, sin que existiera registro alguno de su existencia en las oficinas del municipio de Cali. Para 1950, un nuevo plan urbanístico para la ciudad se llevaría a cabo, el Plan Piloto, esta vez realizado por Wiener y Sert, urbanistas alemán y español, respectivamente, pupilos del principal artífice de la Carta de Atenas, Le Corbusier. El Plan Piloto contemplaría el análisis de las condiciones de la ciudad, retomando lo hecho por Brunner, entre otros. La libertad que implica un plan piloto permitiría que se concibiera como Plan Regulador, una zonificación de la ciudad de acuerdo con las funciones mencionadas en

la Carta: habitar, trabajar, circular y realizar actividades de ocio. En la elaboración de este Plan se podría ver que la ciudad iba mostrando señales de conectarse con otros municipios cercanos, Jamundí y Cali. De estas señales ya identificadas, tiempo después se realizaría el primer plan urbanístico que contemplara la figura de Cali como un área metropolitana, el Plan General de Desarrollo en 1970. Finalmente, el Plan Piloto tuvo la misma suerte que el plan urbanístico anterior, su no realización y olvido de conservar lo realizado. De este Plan, se recuerda la propuesta del Centro Cívico, una reorganización del antiguo centro de la ciudad para dar paso a un espacio donde se agruparían diversas actividades en el que se articularía “la monumentalidad del conjunto y la escala humana de los habitantes de la ciudad moderna” (Espinosa, 200, p.145).

Como un plan urbanístico podría denominarse la realización de los VI Juegos Panamericanos en 1971, ya que este evento se convirtió en el argumento principal para cambiar por completo la cara de la ciudad. Atendiendo al carácter internacional de los Juegos, la ciudad debía acondicionarse para recibir a los deportistas, visitantes y periodistas de todo el continente, motivo por el que la ciudad debía dar muestra de ser una ciudad moderna. Nuevas y representativas edificaciones, así como vías vehiculares, se construirían en esta época, transformando por completo el paisaje de la ciudad. En el año anterior al evento, se llevaría a cabo en la ciudad una de las mayores acciones que determinarían la apariencia y funcionamiento en la actualidad de la ciudad, la demolición de la Galería Central. Esta zona, vergüenza para muchos, y recordatorio de un pasado insalubre y desorganizado en la actual ciudad moderna, no podía ser carta de presentación ante los ojos del mundo. Si bien la demolición de la Galería Central no respondió directamente a este factor, sino más bien a la descentralización del sistema de mercado de la ciudad por el deterioro de su entorno, así como por la gran afluencia de personas a este lugar que contribuyeron a su decadencia, este evento fue trascendental para que las galerías satélites incrementaran su número de comerciantes y se fuesen convirtiendo poco a poco en los nuevos centros de abastecimiento de la ciudad. Dicha descentralización convertiría a los diferentes barrios en los cuales se encontraban las galerías satélites en entornos un poco degradados y congestionados, ya que su actividad comercial incrementaba su flujo de asistencia. Históricamente, las plazas de mercado demostraron en diferentes países que fueron determinantes para realizar el cambio del uso del suelo en sus entornos, la llegada de nuevos negocios minoristas, así como en la construcción de un imaginario alrededor de la actividad placera. Por esta razón, atendiendo a Attioe (1989) se las puede considerar como un ‘catalizador urbano’.

En esta búsqueda bibliográfica sobre el potencial catalítico de la galería en el proceso de urbanización del barrio Santa Elena, se puede concluir que la llegada de este equipamiento al barrio coincidió con un momento en el que la ciudad y, por ende, el barrio, atravesaban un momento de intensa urbanización debido a la gran migración que llegaba desde el campo y otras zonas urbanas del país, con lo cual se ampliaría los límites geográficos de la ciudad. El déficit de vivienda que afrontaba la ciudad propició la creación de distintos barrios durante la segunda mitad del siglo XX, principalmente de estratos socioeconómicos medio y medio-bajo, y en menor medida estratos altos (Vásquez, 2001, pp.204-205). Al barrio lo precedió la buena imagen que se podía leer en los avisos publicitarios, en los cuales se mencionaba que contaba con todos los servicios públicos, incluido el de una ruta de autobús, y la proximidad de la plaza de mercado. Hay que tener presente que para las décadas del 50 y del 60, la ciudad aún se encontraba en una etapa de desarrollo, tanto a nivel económico como a nivel

urbanístico, lo cual implicaba una reordenación de sus zonas de expansión. De acuerdo con la información encontrada, el proceso de urbanización del barrio fue acelerado en algunos sectores, esto se ve reflejado en el Anexo N.º 9, en el cual se detalla la V etapa de su urbanización. Al barrio fueron llegando personas de diferentes partes del país buscando mejores oportunidades para vivir, así se corroboró con las dos entrevistadas y la información del AHMC. Dentro de los factores que influyeron la compra del lote en esta urbanización se identificaron dos características: 1. La capacidad de pago y 2. La ubicación. De acuerdo con las entrevistadas, se tuvo la posibilidad de pagar el lote a varias cuotas, no muy altas, dado que el ingreso económico del hogar era limitado debido a que únicamente era el hombre quien trabajaba. Por otro lado, la ubicación, alejado de la zona céntrica de la ciudad, con servicios públicos, cercano a la galería y por fuera del rango de inundación.

Recordemos que la llegada de la galería Santa Elena al barrio se realizó gracias a un programa presentado por las Empresas Municipales de Cali sobre la construcción de plazas satélites de mercado en la ciudad, con la finalidad de descentralizar la oferta de alimentos del Mercado Central, ya que se había estipulado la demolición de este último debido al estado de deterioro del edificio, así como de la zona circundante. Para algunos, la galería era vista como algo bueno, aunque principalmente la noticia de su llegada fue tomada con cierta preocupación, ya que existía aún el Mercado Central y se podía ver la zona circundante a esta como una zona de inseguridad, contaminación y deterioro. La llegada de la galería al barrio habría producido un efecto de atracción relativa en quienes podrían haber llegado a considerar la compra de lotes para vivienda en este nuevo sector de la ciudad. La ubicación de la galería Santa Elena no se realizó en una zona completamente deshabitada, como sucedió con la galería de Siloé, con lo cual se aseguró la efectividad del mercado, por el contrario, su ubicación respondió a los proyectos urbanísticos que se realizaron y que prevían el ensanche de la ciudad, por lo que el proceso de urbanización del barrio respondió al proceso de urbanización que sufría la ciudad entera. Después del cierre del Mercado Central (1970), muchas de las personas que en ella trabajaban ocuparon los puestos de las nuevas galerías, con lo cual se obtuvo un crecimiento de estos nuevos equipamientos y de las zonas circundantes.

La historia de las galerías de la ciudad merece ser rescatada, ya que fueron, y siguen siendo, parte de nuestra historia como habitantes de esta ciudad, porque son lugares de tradición, donde todo de ellas cuenta una historia, desde sus fachadas, organización interna, trayectorias de vida, recetas gastronómicas, planeamiento urbanístico, etc. Si quisiéramos construir historia sobre la ciudad, es necesario conocer las circunstancias influidas por el pasado de las plazas de mercado, pero tal es el desconocimiento, o desinterés, que existe sobre las plazas de mercado de la ciudad que es muy poca la información que existe sobre ellas en las diferentes entidades públicas de la ciudad⁵⁴. Caso contrario sucede en Bogotá, donde la alcaldía ha desarrollado diversas estrategias para mantener viva la memoria de las plazas de mercado, ejemplo de ello es la página web disponible del IPES (Instituto Para la Economía Social). Actualmente, en Cali, la única plaza de mercado que dispone de una página

⁵⁴ A modo de anécdota, y como argumento sobre el desconocimiento de las galerías en la ciudad, durante mi búsqueda de información encontré en la página de la alcaldía de Cali una nota del año 2017 sobre las “7 galerías” y no seis que existen en la ciudad. Cito: “Cabe recordar que las galerías públicas son Alameda, Porvenir, Alfonso López, Floresta, Santa Elena, Siloé y Cristóbal Colón” (Estudios de mercado para las siete galerías de Cali, 2017), disponible en: <https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/137663/estudios-de-mercado-para-las-siete-galerias-de-cali/>

web es la de Alameda, la cual ofrece información sobre su construcción, funcionamiento y compromiso con la ciudad. Por último, quiero agregar que, si bien nuestro interés como investigadores radica en el componente social, no se debe dejar de lado el componente material, desde el análisis urbano, para poder dar cuenta de cómo el espacio y su configuración cambia y/o determina las actividades de la vida social.

Bibliografía

Archivo Histórico Municipal de Cali (AHMC)

- Gaceta Municipal
- Historias de los barrios de Cali (1984):
 - Aguablanca protagonista
 - El Barrio Santa Elena y su historia
 - Ensayo sobre mi gobierno teocrático

Entrevistas

- Cesarfina Becerra, 91 años
- Comerciante galería Santa Elena, 60 años
- Magaldy de Moreno, 87 años
- Víctor Virgen, 58 años

Fuentes periodísticas

- Diario El País de Cali, 1962, 1963, 1964
- Diario Occidente, 1962, 1963, 1964

Fuentes notariales

- Escritura pública N.º 5230 del año 1958. Notaría Primera de la ciudad
- Escritura pública N.º 3790 del 28 de julio de 1959. Notaría Primera de la ciudad
- Escritura pública N.º 3966 del 31 de octubre de 1962. Notaría Tercera de la ciudad
- Escritura pública N.º 7218 del 29 de diciembre de 1967. Notaría Segunda de la ciudad

Fuentes secundarias

- Ahumada Rivera, L. (2016). La identidad en los mercados de abastos como soporte urbano: permanencia de la Vega Central en la ciudad de Santiago de Chile. Disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/142749>
- Álvarez, E. (2017). Reactivación del Mercado San Roque de Cumbayá. Tesis de Pregrado, Universidad Internacional del Ecuador, Quito. Disponible en: <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1957/1/T-UIDE-1474.pdf>
- Aprile-Gnisset, Jacques (1992). “Arquitectura y danza de los millones”. “La formación espacial de la urbanización” en *La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Santafé de Bogotá, Banco Popular, pp.218-261 – pp.550-744.

- _____ (2012). “Cuatro pistas para un estudio del espacio urbano caleño” en *Historia de Cali Siglo XX*. Universidad del Valle, pp.86-144.

- Arango, Silvia (1989). El Movimiento Moderno (1945-1970) en *Historia de la arquitectura en Colombia*, pp. 207-247. Colombia, Universidad Nacional de Colombia.

- Arce Sánchez, M. J. (2015). Aprendiendo de La Vega: vitalidad e identidad como detonante proyectual. In *VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, junio 2015*. Departament d’Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/80341>

- Attoe, Wayne & Logan, Donn (1989). American Urban Architecture. Catalysts in the design of cities. England, University of California Press. Disponible en: <https://archive.org/details/americanurbanarc0000atto/page/n5/mode/2up>

- Baquero Duarte, D. L. (2011). Las plazas de mercado como catalizadores urbanos. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia. *Escuela de Arquitectura y Urbanismo*. Disponible en: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/8544>

- Bejarano, Jorge (1949). Progresos de la salubridad pública en Colombia. *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana (OSP)*; 28 (10), oct. 1949. Disponible en: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/13318>

- Bermúdez, Rosa Emilia (2007). Mujeres obreras y construcción de identidades sociales. Cali, 1930-1960. Medellín, La Carreta.

- Bonilla, Ramiro. (2012). “Modelos urbanísticos de Cali siglo XX. Una visión desde la morfología urbana” en *Historia de Cali Siglo XX*. Universidad del Valle, pp.25-85.

- Botero, Carlos Enrique (2012) “El espacio público en la configuración urbana de Cali en el siglo XX” en *Historia de Cali Siglo XX*. Universidad del Valle, pp.252-271.

- Botti, Giaime (2019). Aprendizaje a distancia: introduciendo los cascarones de concreto de Félix Candela en Cali. Revista *Dearq*, número 25, 2019, pp.62-73. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7246765>

- Bromley, Ray. (1980). Municipal versus spontaneous markets? A case study of urban planning in Cali, Colombia. *Third World Planning Review*, 2(2), 205-232. Disponible en: <https://libgen.li/ads.php?md5=59203f373975e4cef2e45b994e00c235>

- _____ (1984). Mercados municipales Versus mercados espontáneos un estudio de caso de la planificación urbana en Cali. Disponible en: <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/xmlui/bitstream/handle/10893/5388/Mercados%20municipales%20Versus%20mercados%20espontaneos%20%20un%20estudio%20de%20caso%20de%20la%20planificacion%20urbana%20en%20Cali.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Campo, Urbano (2017). Urbanización y violencia en el Valle. Santiago de Cali, Universidad del Valle.
- Castells, Manuel (1997). La cuestión urbana. México, Siglo XXI editores.
- Castro, Dicken (1976). El sitio-mercado. *Revista Escala*, año 12 número 88, pp.4-5.
- Centro de Investigación y Acción Social (CIAS), (1966). *La revolución demográfica: estudio interdisciplinar del caso colombiano*. Bogotá. Ed. Tercer Mundo.
- Córdoba, Julio (1932). La sanidad en Colombia. *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana (OSP)*; 11 (2), feb. 1932. Disponible en: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/10485>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE- (1986). Caliestadístico 450 años. Bogotá, DANE.
- El Observador porteño (2020). Abasto Barrio cultural. Boletín Mensual del Observatorio del Patrimonio Histórico-Cultural (Vol. 32). Disponible en: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/boletin_el_observador_abasto.pdf
- Espinosa, León Darío (2009). El plan piloto de Cali. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
- Esquivel Coronado, Jessica (2016). La incursión del Mercado de San Pedro en el escenario urbano del Cusco en el primer tercio del siglo XX. El debate sobre su ubicación y legitimación ciudadana. Disponible en: <http://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/6527?show=full>
- Eusse González, Olga Cecilia; Garzón Montenegro, José Benito; Henao Albarracín, Ana María; Jiménez Pérez, Nayibe (2020). Atlas histórico de Cali: siglos XVIII-XXI. Cali, Fundación Universitaria Católica. Disponible en: <https://doi.org/10.52525/9789585242647>
- Figueroa, Erick (2014). “Grandes eventos como oportunidades de transformación urbana. Los VI Juegos Panamericanos de 1971 en Santiago de Cali”. VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014. Disponible en: <https://doi.org/10.5821/siiu.6021>
- Foucault, Michel (1976). Genealogía del racismo. Argentina, Altamira.

- Galindo, Jorge (2019). Estructuras laminares en la arquitectura colombiana (1945 - 1970). Colombia, Universidad Nacional.
- García, Adolfo y Peralta, María del Pilar (2014). Urbanizaciones cerradas y su vinculación con el espacio exterior en la ciudad de Cali: una propuesta metodológica para su análisis. *Prospectiva* No. 19: 197-221. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10893/8217>
- García, Evaristo (1945). Estudios de Medicina Nacional. Cali, Imprenta Departamental.
- García, William (2017) Plaza Central de Mercado de Bogotá: las variaciones de un paradigma, 1849-1953. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana.
- Garretón, M. P. L. (2018). Estudio de los significados del Mercado Central de Concepción para considerar en una futura recuperación patrimonial. *Arquitecturas del Sur*, 58-73. Disponible en: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/3171/3190>
- Giglia, A. (2018). Comercio, consumo y cultura en los mercados públicos. Disponible en: https://blog.seccionamarilla.com.mx/wp-content/uploads/2020/07/libro_comercio_cultura_dra_giglia.pdf
- Giucci, Guillermo (2007). La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.
- Guàrdia, Manuel y Oyón, José Luis (2010). “Introducción: Los mercados europeos como creadores de ciudad” en Hacer ciudad a través de los mercados. Europa, siglos XIX y XX, pp.11-72. Disponible en: <https://www.barcelona.cat/museuhistoria/es/formats/posits/hacer-ciudad-traves-de-los-mercados-europa-siglos-xix-y-xx>
- Gutiérrez, María Teresa (2010). Proceso de institucionalización de la higiene: estado, salubridad e higienismo en Colombia en la primera mitad del siglo XX. *Estudios Socio-Jurídicos*, 12(1), 73-97. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-05792010000100005
- Harvey, David (2013). Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid, Ediciones Akal.
- HASXX (Historia de la Arquitectura del Siglo XX) (septiembre de 2011). LA CARTA DE ATENAS _ IV CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) 1933. Recuperado de <http://hasxx.blogspot.com/2011/09/congreso-de-arquitectura-moderna-ciam.html>
- Helmer, Étienne (2018). Platón en la plaza de mercado. *Diálogos*, 103 (2018) pp.35-58. Disponible en: <https://revistas.upr.edu/index.php/dialogos/article/view/16055>

- Hernández Aja, Agustín (2000). *Barrios y equipamientos públicos, esencia del proyecto democrático de la ciudad*. "Documentación Social" (n. 119); pp. 79-93. Disponible en: https://oa.upm.es/14232/1/2000_Agust%C3%ADn_Hernandez_Documentacion_social_119_Barrios_y_Equipamientos_Publicos.pdf

- Hernández, Mario & Obregón, Diana (2002). La Organización Panamericana de la Salud y el Estado colombiano: cien años de historia, 1902-2002. Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/IGUB/ops-estado-colombiano-2002.pdf>

- Herrera Urrutia, M. T. (2014). El Mercado de La Vega Central: un estudio de caso de movilidad social ascendente en inmigrantes peruanos. Disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/134984/MTHerreraU%20-%20El%20Mercado%20de%20La%20Vega%20Central%20un%20estu-dio%20de%20caso%20de%20movilidad%20social%20ascendente%20en%20inmigran-tes%20peruanos.pdf;sequence=1>

- Jappe, Anselm (2021). Hormigón. Arma de construcción masiva del capitalismo. España, Pepitas de calabaza.

- Kingman, Eduardo (2006). "Los primeros higienistas y el cuidado de la ciudad" en La ciudad y los otros, Quito 1860-1940: higienismo, ornato y policía (pp. 273-300). Ecuador: FLACSO.

- Kozak, D. (2011). Construcción y transformaciones del Abasto, 1889-1998. In *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas «Mario J. Buschiazzo»* (Vol. 41, No. 2, pp. 213-230). Disponible en: https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/15594/CONICET_Digital_Nro.18664_998.pdf?sequence=2&isAllowed=y

- Lamy, B. (2019). Sociología urbana: evolución y renacimiento. *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 21 (1), 9-26. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/333881207_Sociologia_urbana_evolu-cion_y_renacimiento_Urban_sociology_evolution_and_revival_En_Quivera_Re-vista_de_Estudios_Territoriales

- Largo Vargas, Joan Manuel. (2015). Higiene, pueblo y sanidad en Cali. Instituciones, prácticas e imaginarios. 1945-1950. Anuario de Historia Regional y de las Fronteras, 20(1), 193-221. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-20662015000100009

- Le Corbusier (1992). Carta de Atenas. Barcelona, Planeta De Agostini.

- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. Madrid, Capitán Swing.

- _____ (1978). El derecho a la ciudad. Barcelona, Ediciones Península.

- Leung, J. (2016). *Abastecer o ser abastecido: la influencia de los mercados tradicionales sobre el tejido de Lima* (Tesis de maestría, Universitat Politècnica de Catalunya). Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/98056>

- López, Liz Antonella (2017). El Mercado Central de Abasto de Tucumán: eje de disputas patrimoniales (1933-2014). Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales Universidad Nacional de Jujuy, (52) ,101-117. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18554964005>

- Lynch, Kevin (2000). La imagen de la ciudad. España, Editorial Gustavo Gili.

- Martínez, Pedro y Buitrago, Óscar (2011). Cali: una metrópoli regional en movimiento. La planeación municipal y los procesos de metropolización. Santiago de Cali, Universidad del Valle.

- Mayol, Pierre (1999). "Habitar" en *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, cocinar*". Universidad Iberoamericana, pp. 3-132.

- Medina, G. (2003). Félix Candela en Colombia: el Mercado de Santa Helena, Cali. *Bitácora arquitectura*, (9), 20-25. Disponible en: <http://revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/view/26387>

- Montes, Carlos (2000). El CIAM IV y La Carta de Atenas. La contribución inglesa y los inicios del Grupo MARS. Disponible en: https://academia.edu/9756654/El_CIAM_IV_y_La_Carta_de_Atenas_la_contribuci%C3%B3n_in-inglesa_y_los_inicios_del_Grupo_M_A_R_S

- Morales, G. E. (2018). La población en Santiago de Cali: siglo XX y primera década del siglo XXI. Disponible en: <https://planeacion.cali.gov.co/informacionestadisticacali/Demografia/Pobla-cion%20Cali%20Siglo%20XX%20y%20Primera%20decada%20siglo%20XXI.pdf>

- Mosquera, Gilma. (1984). Morfología, desarrollo y autoconstrucción en Cali: diagnóstico preliminar. Medellín, Universidad Nacional de Colombia.

- _____ (2012). "Vivienda popular y acción estatal en Cali, siglo XX", en Tomo I. Espacio urbano, en Historia de Cali, siglo XX. Universidad del Valle, pp.235-251 hallazgo

- Mumford, Eric (2007). El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11(1), 96-115. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18632>

- Mumford, Lewis (2012). Capítulo III. “Formas y pautas ancestrales” en *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, pp.97-161. España, Pepitas de calabaza.
- Ochoa, J. A. (2017). *Historia de la Plaza Minorista José María Villa, bastión de la economía popular en Medellín*: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia.
- Ordóñez, Luis Aurelio (2011). Mataron a Jalisco, 26 de febrero el día que todo estuvo a punto de estallar. Santiago de Cali, Universidad del Valle.
- Pacheco, Margarita Rosa (1980). Ejidos de Cali: siglo XIX. *Historia y espacio*, (6-7), 10-32. Disponible en: https://historiayespacio.univalle.edu.co/index.php/historia_y_espacio/article/view/5868
- Pedraza, Zandra (1999). En cuerpo y alma: visiones del progreso y de la felicidad. Bogotá, Universidad de Los Andes.
- Peña, Víctor (2019). ¿Parce tiene fresas para bueyes? Prácticas y narraciones de los trabajadores de la galería Santa Elena. Tesis de maestría, Universidad del Valle.
- Perafán Cabrera, Aceneth. (2013). Las prácticas higienistas en el entorno urbano caleño, durante la primera mitad del siglo XX. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 18(1), 33-62. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-20662013000100003&lng=en&tlng=es
- Piamba, Isabel (2018). Las obras de infraestructura vial en Cali con motivo de los VI Juegos Panamericanos, seguimiento en el diario El Crisol. Tesis de pregrado, Universidad del valle.
- Piedrahíta, Alirio (1978). Los mercados del Cali Viejo. *Revista Cali Viejo*, segundo semestre de 1978.
- Plaza de Mercado Alameda (sin fecha). Historia de la plaza de mercado Alameda. Disponible en: <https://plazademercadoalameda.com/historia/>
- Proyecto Integrado de Mercadeo Urbano Rural del Valle (PIMUR) (1970). La coordinación de mercadeo y el desarrollo económico del Valle del Cauca: Informe final de PIMUR. Cali
- Quevedo E. ¿Políticas de salud o políticas insalubres? De la higiene a la salud pública en Colombia en la primera mitad del siglo XX. *Biomédica*. 1 de diciembre de 1996. 16(4):345-60. Disponible en: <https://revistabiomedica.org/index.php/biomedica/article/view/916>

- Riis, Jacob (2011). How the Other Half Lives: Studies Among the Tenements of New York. Disponible en: https://archive.org/details/howotherhalflive0000riis_p0s1/mode/2up?view=theater
- Ruiz, G. G. S. (2020). Ciudades latinoamericanas entre mediados del siglo XIX y principios del XX: del Higienismo al Urbanismo. *Revista científica de Arquitectura y Urbanismo*, 41(2), 31-45. Disponible en: <https://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/577>
- Sáenz, José Darío (2010). Élite política y construcciones de ciudad. Cali, 1958-1998. Cali, Universidad Icesi.
- Sánchez, Marcos (2003). Las galerías de Cali: medio siglo de historia urbana, 1910-1970. Tesis de pregrado, Universidad del Valle.
- Sassano S. (2001). Transformación de un espacio urbano: el caso del Mercado de Abasto de Buenos Aires. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 21, 99-118. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0101110099A>
- Simmel, Georg (2001): “Las grandes urbes y la vida del espíritu” en: *El individuo y la libertad, ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península. Pp. 375-398.
- Taussig, Michael y Rubbo, Anna (2011). Esclavitud y libertad en el valle del río Cauca. Bogotá, Universidad de los Andes.
- Téllez Contreras, León Felipe (2016). Los mercados de San Juan: bienes colectivos en transformación. *Alteridades*, 26(51), 15-27. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74747921002>
- _____ (2013). Vivir en el cambio. Vida vecinal, prácticas espaciales y espacio público en la plaza San Juan y su entorno, Centro Histórico de la Ciudad de México. Disponible en: <http://repositorio.ciesas.edu.mx/bitstream/handle/123456789/234/M574.pdf?sequence=1>
- Tertulias del “Cali Viejo”. Segundo libro (1998). Santiago de Cali, Feriva Editores.
- Universidad Externado de Colombia. Centro de Investigaciones sobre Dinámica Social. (2007). *Ciudad, espacio y población: el proceso de urbanización en Colombia*. Fondo de Población de las Naciones Unidas. Disponible en: <https://colombia.unfpa.org/es/publications/ciudad-espacio-y-poblaci%C3%B3n-el-proceso-de-urbanizaci%C3%B3n-en-colombia>
- Urrea, Fernando (2012). “Transformaciones sociodemográficas y grupos socio-raciales en Cali, siglo XX e inicios del siglo XXI” , en Tomo I. Espacio urbano, en *Historia de Cali, siglo XX*. Universidad del Valle, pp.145-194

- Vásquez Benítez, Edgar (1982). Historia del desarrollo urbano en Cali. Santiago de Cali, Universidad del Valle.
- _____ (1983). Los caleños, por qué somos así. Revista *Contrastes*, pp.3-14. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/316813946/Vasquez-Benitez-Edgar-Los-Caleños-Por-Que-Somos-Así#>
- _____ (2001). Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio. Santiago de Cali: Artes gráficas del Valle.
- Vergara, Rafael (2009). El desarrollo de la estructura físicourbana en la ciudad de Cali (1968-2008), un caso de análisis de política pública. Tesis de maestría, Universidad del Valle.
- Vinasco, Diana (2016). Transporte público, expansión urbana y planeación: Cali 1910-1993. Tesis de pregrado, Universidad del valle.
- Weber, Max (1964). Capítulo “VIII: La dominación no legítima (tipología de las ciudades)”, en *Economía y sociedad*, pp.938-1046. España, Fondo de Cultura Económica.
- Wirth, Louis. (1938). El urbanismo como modo de vida. Bassols, Mario (Comp.). *Antología de sociología urbana*, 162-182. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/558/55800208.pdf>

Anexos:

Anexo N.º 1. Plan Piloto de Cali (1950). Plano de zoneamiento industrial elaborado por Town Planning Associates. Se puede observar el Centro Cívico, color amarillo, y la zona comercial, color rojo. En la parte inferior izquierda se pueden ver las convenciones. La ubicación del mercado central propuesto por el Plan muestra su cercanía con el emplazamiento de la galería Santa Elena al borde de la vía férrea y cercana a la Autopista sur. Escala: 1:5.000 Cobertura: Urbana y rural. Plano extraído de *Atlas histórico de Cali, siglos XVIII-XXI*

Santa Elena: no es observable para la fecha.

Anexo N.º 2. Plano de Cali (1958). Plano del área urbana con la nomenclatura de carreteras y topónimos de barrios y sitios de interés elaborado por E. Caro, obsequio de Carvajal. Escala 1:15.000. Cobertura Urbana. Plano extraído de *Atlas histórico de Cali, siglos XVIII-XXI*.

Santa Elena: En la parte superior del sombreado se empieza a ver el trazado urbano del barrio Santa Elena, esto hizo parte de la primera etapa de urbanización.

Anexo N.º 3. Plano de Cali (1959). Plano del área urbana dividida en 21 zonas. “Plano del área urbana dividida en 21 zonas. Las vías principales fueron uno de los criterios para la delimitación de las zonas. Cada una de ellas se describe en un recuadro que incluye el número total de hectáreas, el área ocupada y la cantidad aproximada de habitantes para 1958”. Para el caso de la zona 11, a la cual pertenece Santa Elena, hay un área total de 221 hectáreas, 212 hectáreas de área ocupada y una población aproximada de 8.000 habitantes. El plano fue elaborado por la Oficina del Plan Regulador. Escala 1:20.000 (aprox.). Plano extraído de *Atlas histórico de Cali, siglos XVIII-XXI*.

Santa Elena: Se observa en la parte superior del sombreado la interrupción de una vía y tres más pequeñas paralelas a estas.

Anexo N.º 4. Plano de Cali (1969). Plano del área urbana con el trazado vial y los principales ríos que recorren y bordean la ciudad. Elaborado por la Oficina de Planeación Municipal. Escala 1:20.000. Plano extraído de *Atlas histórico de Cali, siglos XVIII-XXI*.

Santa Elena: Se ve su trazado completo. El área de la galería se encuentra ya señalada y completa.

Anexo N.º 5. Plano arquitectónico de la cubierta de la galería Cristóbal Colón (sin fecha) Escala: 1:125. Contiene el diseño de Jaime Perea y la aprobación firmada de Félix Candela. Imagen tomada del trabajo de Botti, Giaime (2019). *Aprendizaje a distancia: introduciendo los cascarones de concreto de Félix Candela en Cali*.

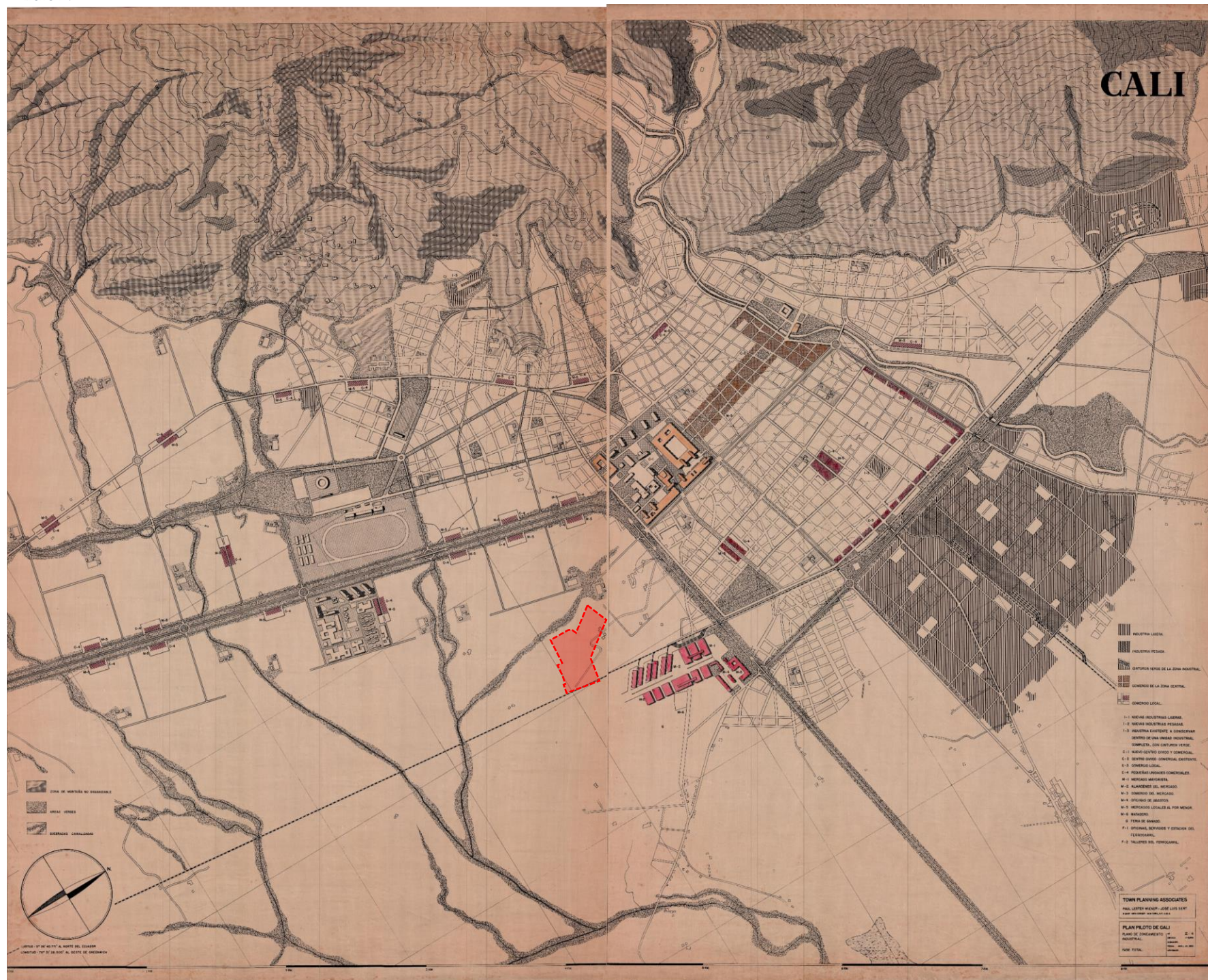
Anexo N.º 6. Recibo de caja emitido por la Urbanizadora Santa Elena Ltda. Cedido por la señora Cesarfina.

Anexo N.º 7. Publicidad al respaldo de documentos del proceso de compra del lote. Muestra tres valores diferentes de los precios de los terrenos. Cedido por la señora Cesarfina.

Anexo N.º 8. Mapa de Proyecto de la vivienda obrera elaborado por la Oficina de Planeación Municipal. Muestra las dimensiones y la distribución espacial de la vivienda. Este modelo de vivienda aún se conserva en las casas de las señoras Cesarfina y Magaldy, así como algunas viviendas de un solo piso que aún existen en el barrio. El antejardín, por ejemplo, sólo lo tiene la casa de Magaldy. Dependiendo el sector del barrio, se pueden ver las casas con antejardín exterior. Cedido por la señora Cesarfina.

Anexo N.º 9. Plano general del loteo de la Urbanización Santa Elena (1959). Plano del área del barrio Santa Elena en la V etapa de su urbanización a cargo de Jorge Hernández G. Escala: 1:1.000. Cobertura urbana. Plano cedido por la Planoteca del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM).

En la parte superior del plano, de color rojo, se muestra la ubicación del emplazamiento de la galería Santa Elena. La traza urbana del barrio es un ejemplo del cambio de la retícula urbana de la ciudad (retícula regular – retícula irregular - ronda) como se observa en la Imagen 1.

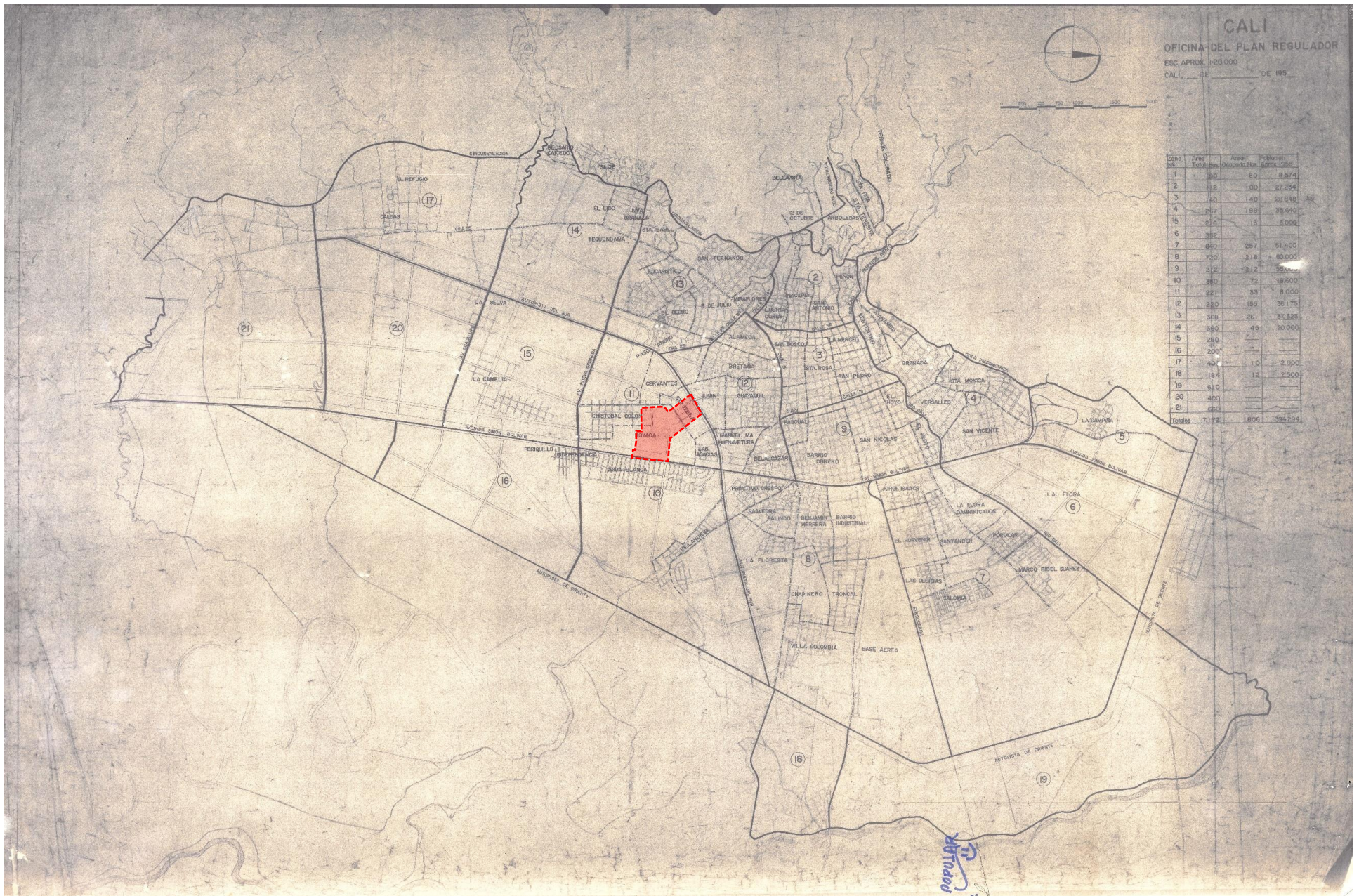


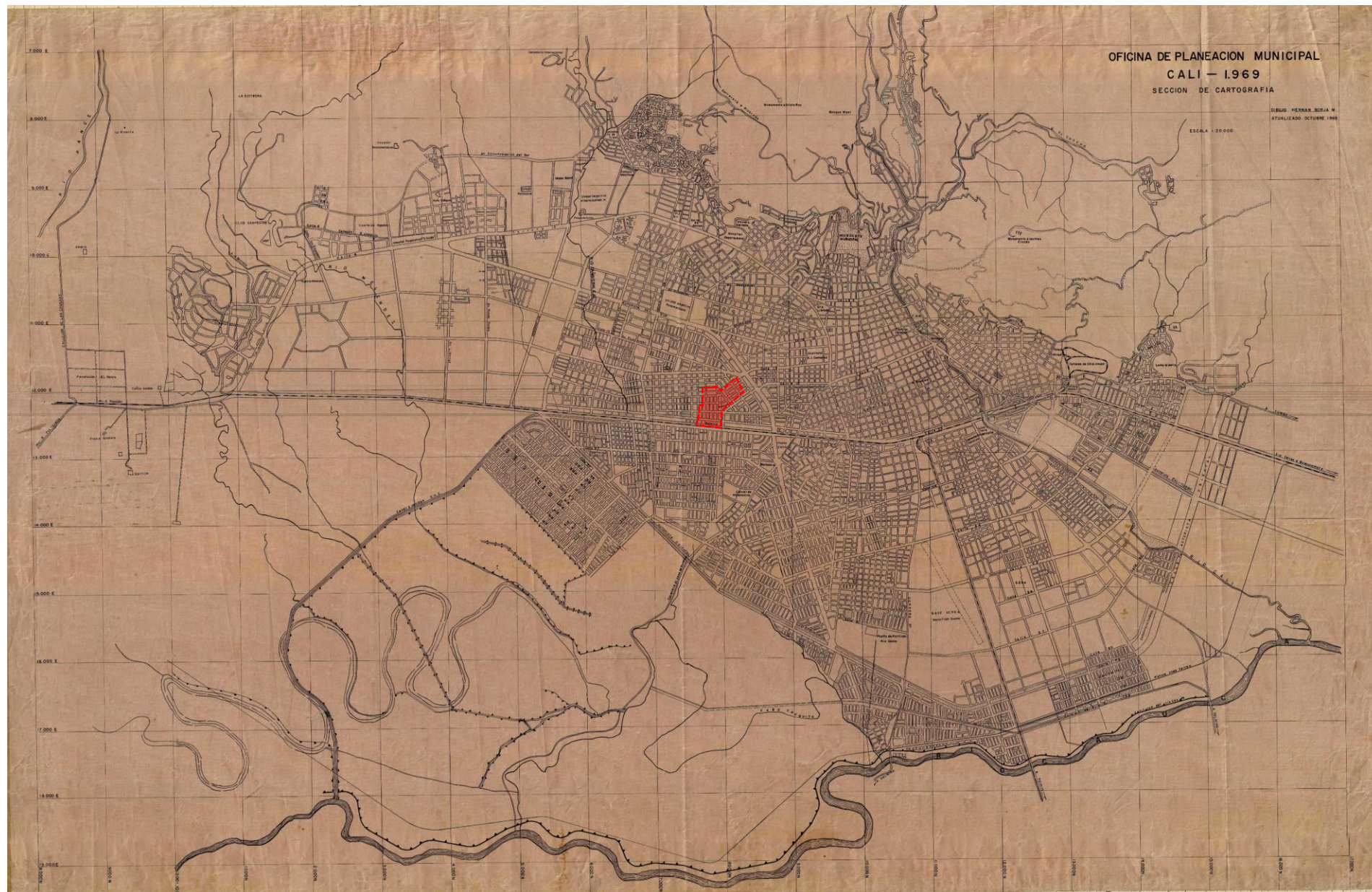
OBSEQUIO DE
CARVAJAL & CIA. TDA.

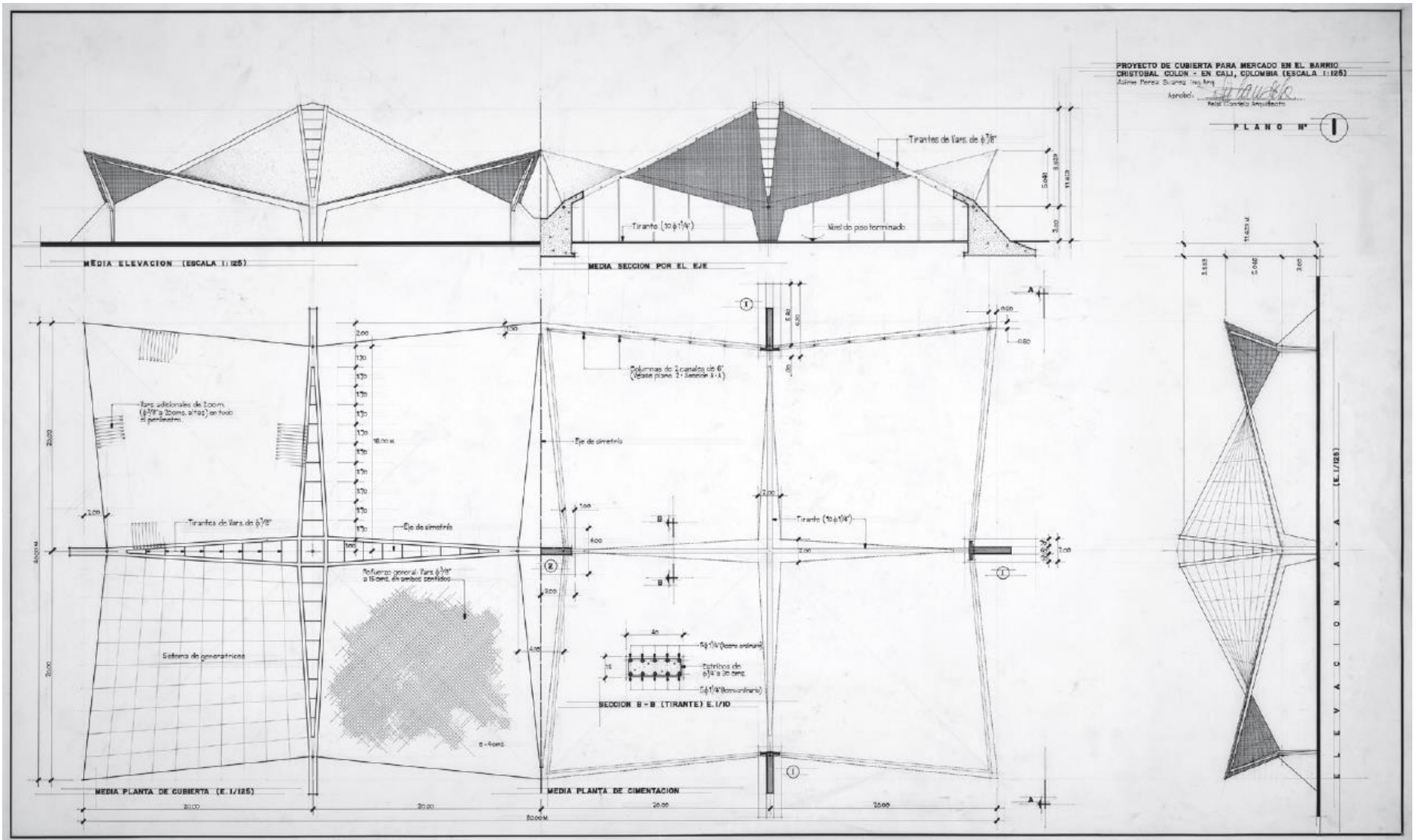
CARVAJAL & CIA. LTDA.
ALMACEN
PAPELERIA Y UTILES DE ESCRITORIO
MAQUINAS Y EQUIPOS PARA OFICINA
INSTRUMENTOS Y MATERIALES
PARA INGENIEROS Y DIBUJANTES
Teléfono: 5517 y 2121
CALLE 10

GARVAJAL & CIA. LTDA.
TALLERES DE FABRICACION
BODEGAS Y DEPOSITOS
telefono: 87101

CARVAJAL & CIA. LTDA.
IMPRESA Y LITOGRAFIA
FORMAS CONTINUAS
telefono: 87111







Ch. #03323 Banco Popular \$ 43.50

URBANIZADORA SANTA ELENA LTDA.

TELEFONOS: Nros. 87751 y 83738 CALI Apartado Aéreo 4388

Caja-Recibo de Ingreso Nº 2640

Cali, Abril 11/60 de 196 POR \$ 1.95

Recibimos de _____

La suma de Un peso con 95/100 m.l

Por concepto de Intereses de Marzo a Abril 11/60 sobre \$
290.65 al 8% anual

Manzana _____ Lote _____ Situado en Urbanización Sta. Elena

Cabida Superficial 108.00 Valor Total \$ 3.240.00

Saldo \$ _____ Condiciones de pago _____

Otros convenios: Este dinero se recibe por cuenta de Rosalia
Magaña de Martinez.

Vo. Bo.

Conforme: Firma del Consignante

Cra. _____ Calle _____ No. _____ Tel _____

ein

CONTABILIDAD

Acreditese Cta. No. _____

Estadística: _____

TIP. BANZ-CRA. 14 NO. 10-101-TEL. 74807

Anexo N.º 6

Urbanizadora SANTA ELENA LTDA.

Más de un millón de metros
PARA QUE USTED ESCOJA

Más de un millón de metros
PARA QUE USTED VIVA COMO
RICO AUNQUE SEA POBRE

Miles de miles de empleados y obreros compran
ahora lotes a precios ínfimos en la urbanización
más pintoresca de la Capital del Valle

Más de un millón de metros
Y UN LOTE PARA USTED
Y PARA SUS HIJOS

Más de un millón de metros
En los que usted pueda adquirir el
terreno que necesite a precios
módicos y con facilidades de pago

Tres Urbanizadores Asociados

Tres Urbanizaciones Populares

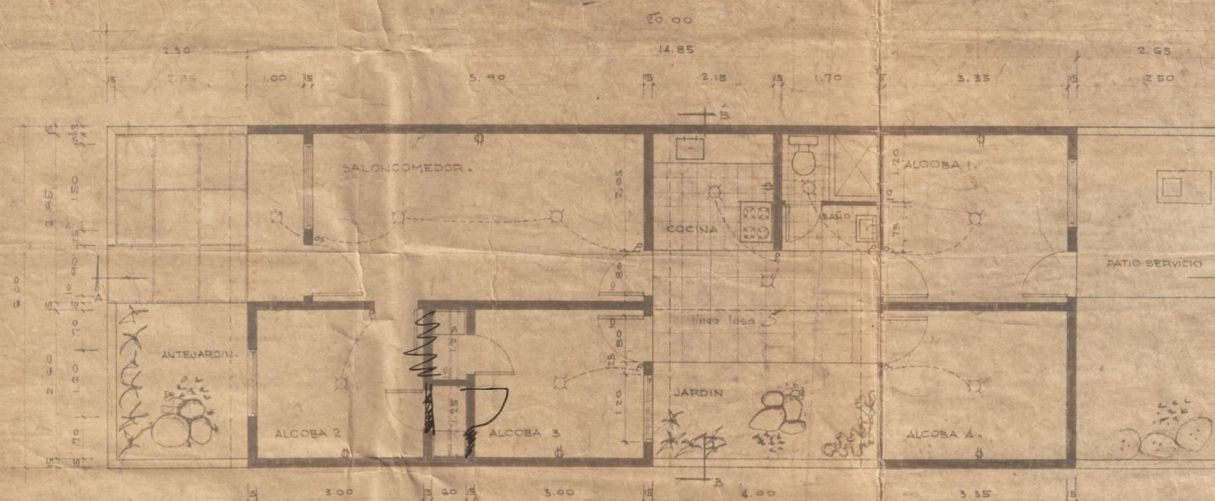
Tres Precios al Alcance de Todos

\$ 10.00 \$ 20.00 y \$ 30.00

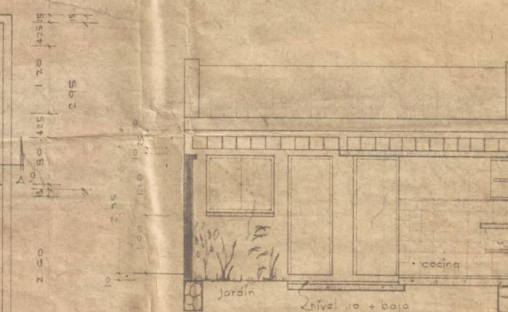
INFORMES:

Calle 9a. No. 5-12 - TELEFONO 87751
CALI

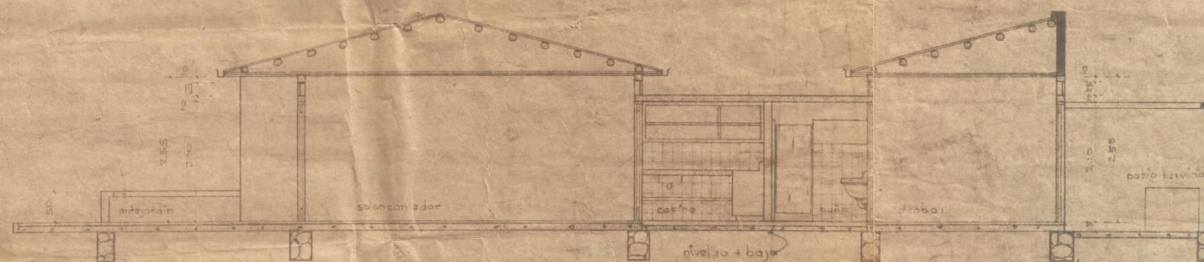
Anexo N.º 7



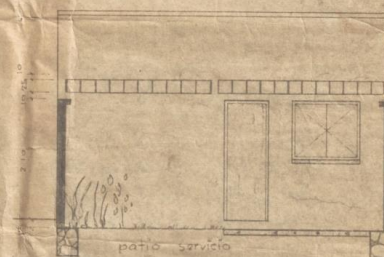
PLANTA ESC 1:50



NOTA: ESTE PLANO ES PROPIEDAD INTELECTUAL DE LA OFICINA DE PLANEACION MUNICIPAL. NO ES NEGOCIABLE, TRANSFERIBLE NI MODIFICABLE. PROHIBIDA SU REPRODUCCION.



CORTE POR AA ESC 1:50



FACHADA POSTERIOR.

OFICINA DE PLANEACION MUNICIPAL

DEPARTAMENTO DE RENOVACION URBANA Y VIVIENDA

PROYECTO DE VIVIENDA OBRERA

PLANO **19M** 4

TIPO

DIBUJO

PLANTA
CORTES
FACHADA POSTERIOR
ESC. 1:50

PROPIETARIO
K.32 No.

UBICACION

URBANIZACION STA. ELENA
MANZANA
LOTE NO
ANTEJARDIN
DEMARCACION 002.4

AREAS

LOTE 108.00m²
CONSTRUIDA 12.50m²
LIBRE 33.50m²
PRESUPUESTO \$52.150
IMPUESTO \$13.95

OBSERVACIONES

NOTA: Se autoriza la comunicacion de los datos a los señores de la manzana de una parte.

CALI, SEPTIEMBRE DE 1980.

URBANIZACION SANTA ELENA

PLANO GENERAL

LOTEO

ESCALA 1:1.000

CALI FEBRERO DE 1955

JOSÉ HERNÁNDEZ S.

FERROCARRIL VIA DEL SUR

ZONA VERDE

ZONA VERDE

MARIO ZAPATA G.

URB. LAS ACACIAS

ARG. MRO AGUIRRE

ISAAC PEREZ

URB. STA ELENA (PRIMERA ETAPA)

URB. ARANJUEZ

MARIA TERESA ROA DE MAGAÑA
BARRIO CRISTOBAL COLÓN

REF. 9-H-1

Urb. Santa Elena
IV Etapa

"ANEXO ATLAS" NO. CASIMABRU

