



Academia de Historia del Magdalena

Con personería reconocida mediante Resolución 1765 de 12 de diciembre de 1963, expedida por la Gobernación del Magdalena y Nit 900555570-3 de la Cámara de Comercio de Santa Marta

LA ZONA NORTE DE SANTA MARTA: PASADO Y FUTURO

“Sale el tren de Santa Marta, Ciénaga se ve dormida de Ríofrío hasta Aracataca, donde mi abuelo cultiva, Fundación ya está de fiesta y viene el tren pidiendo vía, las canciones vallenatas se oyen en la lejanía.

Canción de Carlos Vives: El tren de los buenos tiempos

Por: Álvaro Ospino Valiente

La zona norte de Santa Marta conformada por los barrios Norte, Olaya Herrera y Pescaito es una franja de cierta forma desarticulada de la ciudad, entre otros por el eterno problema de inundación. Por fortuna, hoy día cobra interés generado por la iniciativa “Tras La Perla de América” impulsada por Carlos Vives, que quiere recuperarla. El futuro es prometedor, hoy en el Hotel Zuana se socializarán las acciones que se ha adelantado en conjunto con Findeter y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que a través del programa de ciudades Emergentes y Sostenibles, cierra el próximo 1 de agosto, su concurso internacional BID UrbanLab en su segunda versión. Este ejercicio urbano busca respuestas con proyectos integrales, transformadores y sostenibles que ayuden a mejorar la calidad de vida, a fin de conectarlo con el resto de la ciudad de Santa Marta y devolverle su importancia histórica.



El puerto de Santa Marta y el barrio Norte, 1930

Aquel territorio en el pasado formado por charcos salitrosos y rodeados por los cerros de Taganga, se desarrolló urbanísticamente con el ferrocarril, cuando el viejo sueño de los samarios se hace realidad a finales del siglo XIX para ser competitiva comercialmente con Barranquilla, ciudad vecina que le aventajaba por la facilidad de transportar la mercancía por el río Magdalena. El propósito de sacarlo al sur del departamento nunca se concluyó, porque durante la construcción aparece la idea de cultivar banano a lo largo de su trazado en lo que hoy se conoce como la zona bananera, revolucionando su economía bajo el monopolio de la United Fruit Company y transformando la ciudad en menos de tres décadas.



Primera estación ferroviaria en Santa Marta, 1915

La vieja estación del ferrocarril de tipología americana construida por The Santa Marta Rail Company, Limited, fue reemplazada por una más cómoda de estilo art déco erigida por la firma Cornelissen & Salcedo en 1934. Con el Plan Piloto de 1956, se suprime el viejo trazado de la vía férrea, trasladándolo hacia el borde de las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, dando paso a una estación ferroviaria con una nueva ubicación en 1971, pero al dejar de ser rentable el tren de pasajeros y liquidado los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en 1992, fue demolida en 1996.

Bananos transportados por el tren desde la zona bananera, movimiento de descargue y cargue de los racimos de banano de los vagones del tren a los buques de la Gran Flota Blanca, y la fuerte inmigración de familias en busca de oportunidades laborales que generaba esta bonanza, fueron los actores principales en el impulso de poblar esta zona. Santa Marta sintió el déficit habitacional, que motivó la construcción de unidades habitacionales para los trabajadores del puerto con la ventajosa cercanía a su lugar de trabajo, en aquella zona denominada **“después de la línea”** a partir de 1914; es el momento que se evidencia el desborde de la ciudad por el impacto del inesperado flujo migratorio.

En menos de diez años la zona tomó un enorme crecimiento con soluciones habitacionales de viviendas para obreros de áreas reducidas y con sentido mercantilista, compuesta por sala, comedor, una alcoba, un patio de ropas y al fondo del lote la cocina y baño (60 m²); la gran mayoría de estas soluciones no llevaban las mínimas normas de higiene y

salubridad, eran levantadas con fines especulativos, pasajes de pingües rendimientos para sus propietarios.



Buques embarcando banano, 1925

Durante esa época aparecen también los llamados “Pasajes”, otro modelo de especulación urbana consistentes en modelos seriados de áreas mínimas de idénticos diseños. Algunos tuvieron forma de “L”, también llamado pasante (cuando atraviesan la manzana), como el Pasaje Chacuto; otros fueron el Pasaje Angosto, el Pasaje Ramírez, el Pasaje Guerrero de doña Ana María Guerrero que contaba con 14 unidades habitacionales con “cuatro piezas de alcobas” y el Pasaje Acriche. El problema de déficit habitacional era generalizado en todo el país, por lo que el gobierno nacional seguía empeñado en buscar la fórmula que aliviara el problema de déficit habitacional, sancionando la Ley 49 de 1927 “Sobre construcción de viviendas baratas”, reglamentada con el Decreto 436 del 10 de marzo de 1928.

Promediando la década de 1920, toda esta zona se convertía en una verdadera ciudadela obrera con 30 manzanas de forma cuadrada con promedio de 44 lotes, calles anchas que oscilan entre 7 y 12 metros; antítesis del viejo trazado colonial que se fundamentaba en manzanas rectangulares y estrechos callejones. Al costado oriental de la Plaza de la Castellana en un lote de terreno, el Club Cooperativo de Gabriel y César Donado, construía 100 casas cómodas con buenas condiciones higiénicas y buena provisión de agua potable, ventiladas; modelo de vivienda acorde a la clase proletaria. Ese crecimiento urbano definió las siguientes calles para 1930: calle 6 (del Polo Norte), calle 7 (Padilla), calle 8 (Bastidas de las Piedras o), calle 9 (Campo Serrano) y calle 10 (Madrid), con una escala urbana bastante baja.

Hacia 1930 el Barrio Pescaíto se conocía al reducido sector de solo 8 manzanas proyectadas, que arrancaba al pie de los cerros de Taganga hasta la calle 4 entre las carreras 5ª y 9ª. De los proyectos históricamente consolidados, estaban la Urbanización de la Sociedad Unión entre las calles 5 y 9 con carreras 7ª y 9ª, que contaba con la escuela

Sociedad Unión; utilizada por el sindicato que agrupaba 300 trabajadores de la United Fruit Company del muelle de frutas y trabajadores independientes. Más al este, se loteó la Urbanización Barrio Olaya Herrera de propiedad de la Sociedad Constructora del Hogar entre las calles 3 y 9 con carreras 9ª y 11ª. Es evidente que durante su planificación se dejaron pocos espacios comunales en este barrio, solo se definió un campo de fútbol entre las calles 5 y 6 con carreras 6ª y 7ª. La Cooperativa Ferroviaria del Magdalena adquirió para sus afiliados, las viviendas entre las carreras 4ª y 5ª con las Calles Bastidas o Las Piedras (8) y Campo Serrano (9).

Hoy día, confusamente se le denomina “**Barrio Pescaíto**” a toda la zona norte, incluyendo también el barrio Norte con las 12 manzanas de la urbanización realizada por la Sociedad Unión y el barrio Olaya Herrera construido por la Sociedad Constructora del Hogar, de hecho cada uno de ellos tiene su propia Junta de Acción Comunal.

CONEXIÓN DE LA ZONA NORTE CON EL CENTRO HISTÓRICO A TRAVÉS DEL CALLEJÓN DEL PROGRESO

El emplazamiento de la primera estación ferroviaria y su plazuela, permitió la creación de dos puntos de tensión marcados por el gran flujo de pasajeros que subían y bajaban del tren, personal procedente de la zona bananera, que retornaba a sus lugares de origen el mismo día. Alrededor de la Plazuela de la Estación, se generaron actividades comerciales influenciadas por el turismo de negocios, un eje peatonal se consolidó a través de la carrera 4ª, llamado el Callejón del Progreso (hoy en lamentable desaseo en el sector de la Avenida del Ferrocarril) por lo que representaba en la economía de la ciudad, uniendo la estación ferroviaria con la Plaza de San Francisco, donde estaba situado el desaparecido edificio del Mercado Público de finales del siglo XIX, al que concurría mucha gente para comprar las provisiones de las fincas. Sobre este eje se establecieron casas comerciales donde vendían víveres, utensilios de cocina y toda la mercancía americana que se importaba de los Estados Unidos, como artículos para el hogar, materiales de construcción, papelería y librería, vestuarios y calzado, licores, madera, etc.; también se encontraba el desaparecido Teatro Variedades, que entretenía las noches de los samarios, especialmente los del norte de la ciudad.

La Plaza de San Francisco se animaba por la afluencia de personas que adquirían productos en el Mercado Público y las más importantes casas comerciales de la Calle de la Cárcel (14) y Calle de San Francisco (13). Dicha plaza fue ocupada como parqueadero por los carruajes arrastrados por mulas, burros y los primeros automóviles que se estacionaban para el servicio del público. El sector conserva testimonios de estas tres décadas gloriosas de su economía de primera mitad del siglo pasado, cuando se construyeron nuevas edificaciones con este refinado ropaje señorial como carta de presentación de la prosperidad del establecimiento y otras edificaciones de época colonial sufrieron este procedimiento en su fachada. Hoy día, toda esta memoria guardada en esta zona que representó el progreso para una generación, puede ser un insumo en el diseño de rutas culturales de interés para el turismo, articuladas desde el centro histórico y su relación con el puerto, el ferrocarril y la zona norte.

EL CALLEJÓN DE LA ESTACIÓN Y LA ZONA DE TOLERANCIA DEL BARRIO NORTE
En sentido contrario, la carrera 4ª servía de corredor para ingresar al Barrio Norte, especialmente por la gente procedente de la zona bananera, que llegaba los días de pago a frecuentar la zona de tolerancia en busca de licor y mujeres.

La populosa consolidación residencial del Barrio Norte, originó la instalación inicial de pequeños ventorrillos donde no solo se expendían comestibles, sino ron y cerveza, luego aparecieron establecimientos como bares y cantinas, prestos a satisfacer las necesidades étlicas y sexuales reprimidas de las tripulaciones a causa de las travesías prolongadas de los buques bananeros, procedentes de todos los confines de la tierra; también por personal de la zona bananera. El foco de esta zona de tolerancia lo constituyó la Calle de las Piedras o Bastidas (8) entre las carreras 2ª y 6ª, irradiando a sus calles y carreras inmediatas, escenario de casi medio centenar de prostíbulos, centros de música, alcohol y prostitución, que generaban constantes trifulcas donde estuvieron involucradas meretrices, clientes y miembros de las fuerzas militares, hecho que motivó la apertura de una inspección de policía y su posterior erradicación.

La aparición de la zona de tolerancia en el Barrio Norte, no es el resultado de una decisión técnica por parte de expertos, sino de la espontánea dinámica social de la zona, generada por el puerto en las primeras décadas del siglo XX, fenómeno experimentado por muchas ciudades de este hemisferio. El profesor Armando Lacera Rúa en su libro **“Recuerdo propios y ajenos”**, nos lo describe como un corredor pervertido de bares, cantinas y casas de lenocinio entre ellos: **“La Sevillana”** de Andrea García, **“El Bodegón”** de Luis Hernández, **“El Timón”** de Juan Ferreira, **“El Chachachá”** de Francisco Mendoza, **“Bar La Conga”** de Alicia Bolívar, **“El Marañón”**, **“El Molino Rojo”** y **“La Casa de la Francesa”**. Hacia la Calle Campo Serrano (9), existieron el **“Bar 5 y 6”** de José Sierra, **“American Bar”**, **“Happy Land”** y **“Bar Santa Marta”** de Pedro Ramírez; y en la Calle Madrid (10), el **“Siete de Agosto”** de Luis Munive y **“El Well”** de Arturo Márquez. Otros establecimientos fueron **“El Tibiritábara”** de Trino Londoño, **“Chamberlain”** de Carlos Pardo, **“El Bataclán”** de Jacqueline, **“Sefora”**, **“El Minguillo”**, **“La Sevillana”**, **“Córdoba”**, **“Café Bristol”** y **“Aquí me quedo yo”**.

La descomposición social se acrecentaba finalizando la década de los cuarenta del siglo pasado, la zona se caracterizaba por el exceso de consumo de alcohol, cigarrillos y drogas psicoactivas, pululaban las enfermedades de transmisión sexual. La inquietud por esta degradación social, llevó a liderar una campaña ciudadana por la solución a los problemas que originaba la zona de tolerancia ubicada en una residencial en 1952. Las autoridades locales plantearon **su traslado a los terrenos denominados “La Chinita”, contiguo a la** cuesta de Taganga, decretando un plazo de seis meses para que se ubicaran a ese lugar, que fue imposible por no contar con los servicios públicos adecuados. Finalmente el problema fue tomado por el alcalde José Lacouture Dangond, quien una drástica decisión, promulgando un decreto municipal clausurando la zona de tolerancia y sellando todos los establecimientos en 1961. Actualmente es una zona que guarda la memoria de una época de apogeo económico de Santa Marta, asociada con la aparición de la ciudad agroindustrial durante la bonanza bananera.

El futuro de la zona norte es promisorio con este proceso que plantearán soluciones a problemas urbanos, arquitectónicos y otros de índole sociales, lo cierto que la historia o memoria que guarda la Calle de las Piedras es un valor agregado que hay que rescatar, para ello es indispensable la realización de un proyecto puntual de identificación de los establecimientos para señalarlos y articularlos con las rutas culturales que se deben definir en el centro histórico.