



Universidad
del Atlántico

CÓDIGO: FOR-DO-109

VERSIÓN: 0

FECHA: 13/09/2022

**AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL
TEXTO COMPLETO**

Puerto Colombia, 13 de septiembre de 2022

Señores

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECAS

Universidad del Atlántico

Barranquilla

Asunto: Autorización Trabajo de Grado

Cordial saludo,

Yo, **CLAUDIA MARÍA DE LA VALLE HENAO**, identificado(a) con **C.C. No. 1.063.304.396** de **MONTELÍBANO, CÓRDOBA**, autor(a) del trabajo de grado titulado **ENTRE LA PROTECCIÓN Y EL OLVIDO DE UN PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL CASO DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA (1998-2009)** presentado y aprobado en el año **2022** como requisito para optar al título Profesional de **HISTORIADORA**; autorizo al Departamento de Bibliotecas de la Universidad del Atlántico para que, con fines académicos, la producción académica, literaria, intelectual de la Universidad del Atlántico sea divulgada a nivel nacional e internacional a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios del Departamento de Bibliotecas de la Universidad del Atlántico pueden consultar el contenido de este trabajo de grado en la página Web institucional, en el Repositorio Digital y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad del Atlántico.
- Permitir consulta, reproducción y citación a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CD-ROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

Esto de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Atentamente,

claudia de la valle H.

CLAUDIA MARÍA DE LA VALLE HENAO

C.C. No. 1.063.304.396 de MONTELÍBANO, CÓRDOBA

DECLARACIÓN DE AUSENCIA DE PLAGIO EN TRABAJO ACADÉMICO PARA GRADO

Este documento debe ser diligenciado de manera clara y completa, sin tachaduras o enmendaduras y las firmas consignadas deben corresponder al (los) autor (es) identificado en el mismo.

Puerto Colombia, **13 de septiembre de 2022**

Una vez obtenido el visto bueno del director del trabajo y los evaluadores, presento al **Departamento de Bibliotecas** el resultado académico de mi formación profesional o posgradual. Asimismo, declaro y entiendo lo siguiente:

- El trabajo académico es original y se realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, en consecuencia, la obra es de mi exclusiva autoría y detento la titularidad sobre la misma.
- Asumo total responsabilidad por el contenido del trabajo académico.
- Eximo a la Universidad del Atlántico, quien actúa como un tercero de buena fe, contra cualquier daño o perjuicio originado en la reclamación de los derechos de este documento, por parte de terceros.
- Las fuentes citadas han sido debidamente referenciadas en el mismo.
- El (los) autor (es) declara (n) que conoce (n) lo consignado en el trabajo académico debido a que contribuyeron en su elaboración y aprobaron esta versión adjunta.

Título del trabajo académico:	Entre la protección y el olvido de un patrimonio industrial: el caso del muelle de Puerto Colombia (1998-2009)
Programa académico:	Historia

Firma de Autor 1:	Claudia de La Valle H.						
Nombres y Apellidos:	Claudia María De La Valle Henao						
Documento de Identificación:	CC	X	CE	PA	Número:	1.063.304.396	
Nacionalidad:	Colombiana			Lugar de residencia:	M/Líbano - Córdoba		
Dirección de residencia:	Cra 22 #1-14 Barrio Valle Lindo						
Teléfono:					Celular:	3146047395	



FORMULARIO DESCRIPTIVO DEL TRABAJO DE GRADO

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO DE GRADO	ENTRE LA PROTECCIÓN Y EL OLVIDO DE UN PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL CASO DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA (1998-2009)
AUTOR(A) (ES)	CLAUDIA MARÍA DE LA VALLE HENAO
DIRECTOR (A)	CHRISTIAN JAVIER MALDONADO BADRÁN
CO-DIRECTOR (A)	NINGUNO
JURADOS	TOMÁS CABALLERO TRUYOL JESÚS CASTRO FONTALVO
TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE	HISTORIADORA
PROGRAMA	HISTORIA
PREGRADO / POSTGRADO	PREGRADO
FACULTAD	CIENCIAS HUMANAS
SEDE INSTITUCIONAL	SEDE NORTE
AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	2022
NÚMERO DE PÁGINAS	30
TIPO DE ILUSTRACIONES	TABLA
MATERIAL ANEXO (VÍDEO, AUDIO, MULTIMEDIA O PRODUCCIÓN ELECTRÓNICA)	NO APLICA
PREMIO O RECONOCIMIENTO	NO APLICA



**ENTRE LA PROTECCIÓN Y EL OLVIDO DE UN PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL CASO
DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA (1998-2009)**

CLAUDIA MARÍA DE LA VALLE HENAO

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE HISTORIADORA

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO
PUERTO COLOMBIA**

2022



**ENTRE LA PROTECCIÓN Y EL OLVIDO DE UN PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL CASO
DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA (1998-2009)**

**CLAUDIA MARÍA DE LA VALLE HENAO
TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE HISTORIADORA**

**CHRISTIAN JAVIER MALDONADO BADRÁN
DOCTOR**

**PROGRAMA DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO
PUERTO COLOMBIA**

2022

NOTA DE ACEPTACION:

MERITORIO

DIRECTOR(A)

CHRISTIAN JAVIER MALDONADO BADRÁN

JURADO(A)S

TOMÁS CABALLERO TRUYOL

JESÚS CASTRO FONTALVO

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, gracias a Dios por haberme regalado la vida. Por brindarme durante este proceso salud, fuerzas, sabiduría, entendimiento y habilidades. Gracias a su bondad me ha permitido culminar mi primera carrera, donde he tenido altos y bajos, pero de su mano he logrado salir adelante y lo que antes me parecía imposible, ahora lo veo posible. Porque confío que en mi futuro profesional el estará guiándome de su mano.

A mis padres y hermana

Los amo y son los pilares fundamentales de mi vida: Claudia, Helmer y María del Rosario. Gracias por su amor incondicional, por la paciencia, los regaños, por los sabios consejos, por estar orgullosos, por su apoyo y sacrificios, gracias por creer en mí y motivarme a seguir adelante y ser mejor cada día, pero sobre todo por inculcarme que, con disciplina, responsabilidad, ganas y dedicación, los sueños se cumplen.

Familiares y amigos

De alguna u otra manera, han hecho parte de este proceso culminado satisfactoriamente, gracias por las oraciones, por el apoyo obtenido y apreciando los buenos deseos y el cariño proporcionado. A los que ya no están en este plano terrenal, espero estén felices y orgullosos de lo que estoy logrando, su amor y consejo los llevo en mi corazón. Y a los que hicieron su aporte directa o indirectamente, gracias.

A mi novio

Gracias a mi novio Ubaldo por estar, por formar parte de mi crecimiento y por impulsarme a no decaer y seguir, y por creer en mí. Tú apoyo, ha sido fundamental en que esté culminando el primer logro de los muchos que me faltan.

Luz Dary Vergara y Winston De La Valle

Gracias por su cariño, consejos, apoyo y aportes en esta trayectoria de mi vida que han sido fundamentales para lograr culminar mi carrera.

A los docentes

Gracias a cada uno de los que estuvo en este proceso, por las enseñanzas, por su dedicación en transmitir sus conocimientos que fueron necesarios para forjarme en mi formación académica y darme las herramientas adecuadas para desenvolverme en el ámbito profesional.

A mi tutor

Christian Javier Maldonado Badrán. Doctor. Por sus, conocimientos, orientaciones y enseñanzas en este recorrido. Gracias por la paciencia y constancia en la elaboración de este trabajo. Sin usted y su guía no lo hubiese logrado.

ENTRE LA PROTECCIÓN Y EL OLVIDO DE UN PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL CASO DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA (1998-2009)

RESUMEN

La finalidad de este artículo es estudiar el Muelle de Puerto Colombia desde la noción de patrimonio industrial, la cual es una manifestación del patrimonio cultural que “reúne” a los bienes asociados a la industria y al desarrollo industrial. En estos se identifican inmuebles, estructuras y objetos que por su importancia histórica contribuyen al rescate de la identidad cultural de una comunidad. En este sentido, el Muelle de Puerto Colombia, por su importancia para el crecimiento económico de la ciudad de Barranquilla y de otras ciudades de la región Caribe, es considerado como un bien patrimonial de carácter de la nación (Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional). No obstante, esta declaratoria no ha sido suficiente para asegurar su protección, puesto a que actualmente se encuentre en un estado de deterioro debido al abandono al que fue sometido por mucho tiempo¹.

Al asumir el estudio del Muelle de Puerto de Colombia como un problema historiográfico nos preguntamos por las causas que llevaron, en un primer momento, a valorar y reconocer a finales de los años 90 al Muelle de Puerto de Colombia como patrimonio cultural industrial. Seguidamente, nos interrogamos por el tratamiento que se le dio, las intenciones de rescate y las posturas que se asumieron desde los organismos encargados, puesto que el resultado no fue el esperado; en vez de recuperar la estructura, esta terminó por colapsar ante el olvido y el abandono.

PALABRAS CLAVE: Patrimonio industrial, Muelle de Puerto Colombia, Barranquilla.

ABSTRACT

The purpose of this article is to study the Puerto Colombia Pier from the notion of industrial heritage, which is a manifestation of cultural heritage that "meets" the assets associated with industry and industrial development. These identify properties, structures and objects that due to their historical importance contribute to the rescue of the cultural identity of a community. In this sense, the Puerto Colombia Pier, due to its importance for the economic growth of the city of Barranquilla and other cities in the Caribbean region, it is considered as a patrimonial asset of the character of the nation (Well of Cultural Interest of the National scope). However, this declaration has not been enough to ensure its protection, since it is currently in a state of deterioration due to the abandonment to which it was subjected for a long time. It should be noted as an explanatory note to the aforementioned, and that is that at the time of writing this article, no interventions had been made on the Puerto Colombia pier.

By assuming the study of the pier of Puerto of Colombia as a historiographic problem, we wonder about the causes that led, at first, to value and recognize at the end of the 90s to the pier of Puerto of Colombia as an industrial cultural heritage. Next, we ask ourselves

¹ Como nota aclaratoria, cabe señalar que, al momento de escribir este artículo, no se habían hecho ningunas intervenciones en el muelle de Puerto Colombia.

about the treatment given to it, the rescue intentions and the positions taken by the agencies in charge, since the result was not as expected; instead of recovering the structure, it ended up collapsing in the face of oblivion and abandonment.

KEYWORDS: Industrial heritage, forget, Puerto Colombia Pier, Barranquilla.

CONTENIDO

RESUMEN	1
INTRODUCCIÓN	2
PATRIMONIO INDUSTRIAL	4
1. VALORACIÓN HISTÓRICA DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA EN TANTO PATRIMONIO INDUSTRIAL.....	6
2. PATRIMONIALIZACIÓN DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA.....	10
3. TRATAMIENTO AL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA.....	18
CONCLUSIONES.....	26
BIBLIOGRAFÍA	27

INTRODUCCIÓN

Hoy en día el Muelle de Puerto Colombia tiene un gran simbolismo para Barranquilla, para el municipio de Puerto Colombia y para el país, puesto que este permitió el desarrollo económico y social que se dio en el comercio nacional y, a su vez, en el comercio exterior con las importaciones y exportaciones colombianas.

Además, el Muelle de Puerto Colombia constituye una de las obras de ingeniería más importantes de la segunda mitad del siglo XIX para el país, debido a que fue construido por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros entre 1888-1893, por encargo de la compañía The Barranquilla Railway & Pier Company, para que penetrara en el mar con el fin de darle solución a la dificultad de la poca profundidad que afectaba a los buques marítimos que arribaban en Sabanilla y Salgar.

Para finales del siglo XIX, “las positivas condiciones de la producción nacional y la búsqueda de mercados internacionales para los nuevos productos, produjeron un efectivo impulso sobre las empresas de adecuar el territorio para llevar a cabo tales fines con mayor facilidad”², es decir, se dio la apertura al mercado mundial lo que hizo que los empresarios a escala local, regional y nacional en alianza con el Estado pusieron los ojos en Barranquilla como el puerto clave para conectar el interior del país con el comercio exterior colombiano, debido a la alta demanda de exportaciones de café y porque ayudaría a reducir los tiempos y costos del transporte. De esta manera, se comenzaron a buscar vías que se conectaran con el puerto marítimo por las grandes naves, y se creó Sabanilla cuya dificultad fue su poca profundidad y porque imposibilitaba el comercio exterior. Pero “esa precaria situación en las vías y medios de transporte se resolvió con la construcción del ferrocarril que unió directamente a Barranquilla con Sabanilla”³, así en 1869 se inicia la construcción del ferrocarril hasta Salgar que serviría como “vía alterna al Canal y a Bocas

² Yasmeidis Constante Figueroa, “Identificación, caracterización y valoración del patrimonio arquitectónico industrial de Barranquilla: 1832 – 1930” (Trabajo de Grado para optar al título de Magister en Patrimonio Cultural y Territorio, en Pontificia Universidad Javeriana, 2011), 24, 148.

³ Milton Zambrano Pérez, “El puerto fluvial de Barranquilla, 1880-1936”, en Historia Empresarial De Barranquilla, 1880-1980, Ferro Bayona, Ibarra Consuegra y Eduardo Gómez Araujo (Barranquilla: Editorial Universidad del Norte, 2014), 66.

de Ceniza, y se inauguró-con apoyo del Gobierno nacional-el primero de enero de 1871 y se conoció como Ferrocarril de Bolívar”⁴.

Dicho lo anterior, el muelle de Puerto Colombia es clave por lo que significó no solo para Barranquilla, sino para todo el país. A través de este se generaron las actividades comerciales e industriales a escala local, regional y nacional, las cuales propiciaron un desarrollo cultural que permitió el progreso y evolución de Barranquilla de pasar de aldea a moderno centro urbano, y Puerto Colombia dejó de ser un caserío para comenzar a experimentar un crecimiento urbano.

Es tal la importancia del muelle de Puerto Colombia que a finales de los años 90 del siglo pasado fue declarado como Monumento Nacional, es decir, como patrimonio cultural de la Nación, dando inicio a una serie de debates sobre su estado de deterioro y posible recuperación. Tanto el Estado, en sus distintas escalas de representación, como la comunidad del municipio asumieron posiciones en torno a la protección del muelle; los primeros plantearon la necesidad de unas intervenciones que le dieran nuevamente un soplo de vida a la estructura, mientras que los segundos apelaron al sentimiento histórico identitario que generaba el muelle para denunciar la falta de voluntad política de los organismos estatales. En ambos casos, primaron visiones encontradas de lo que era el patrimonio y de la importancia del muelle de Puerto Colombia.

La declaratoria de Monumento Nacional que se le dio al muelle de Puerto Colombia resalta una serie de valores del bien, siendo uno de los más importantes su valor histórico, en el que se resalta el desarrollo de dos urbes: Barranquilla y Puerto Colombia. No obstante, su carácter industrial sale a flote como un atributo más de la estructura. Creemos que este carácter industrial del muelle de Puerto Colombia es más que eso, es, de cierta manera, el más importante. Por eso, consideramos que dicho bien cultural posee las características para ser un bien patrimonial industrial; una categoría del patrimonio cultural que resalta a los bienes materiales que son vestigios de procesos industriales y en torno a los que se crea identidad.

⁴ Yasmeidis Constante Figueroa, “Identificación, caracterización y valoración del patrimonio arquitectónico industrial de Barranquilla: 1832 – 1930” (Trabajo de Grado para optar al título de Magister en Patrimonio Cultural y Territorio, en Pontificia Universidad Javeriana, 2011), 25, 148.

En base a lo antes comentado, este artículo se plantea la interrogante ¿Cómo fue el proceso de gestión patrimonial del Muelle de Puerto Colombia una vez fue declarado Monumento Nacional, entre los años 1998-2009? Para dar respuesta a esta pregunta, el artículo se ha estructurado en tres partes. En la primera abordamos la problemática del patrimonio industrial, para contextualizar al lector con respecto a la valoración histórica del muelle de Puerto Colombia en tanto patrimonio industrial; seguidamente se analiza el proceso de patrimonialización del muelle de Puerto Colombia, concentrándonos en el proceso de reconocimiento como bien cultural de importancia nacional en base a su historia industrial y sus implicaciones para el desarrollo del municipio de Puerto Colombia y la ciudad de Barranquilla; y finalmente, para concluir, se explica el tratamiento dado a este Bien cultural, resaltando los proyectos y discusiones que se plantearon para su recuperación.

PATRIMONIO INDUSTRIAL

Siempre que se declaran como patrimonio cultural a diversas edificaciones ocasionalmente no se tienen en cuenta la funcionalidad primaria que tuvieron en el tiempo, más que como un “agregado histórico”, por lo que se hace necesario hacer una categorización que tenga en cuenta su primer objetivo, su funcionamiento primario. Para el caso que nos ocupa, el muelle de Puerto Colombia, consideramos que debe considerarse dentro del espectro de lo que ha sido denominado patrimonio industrial.

Como lo expone Ángela Quintero:

“La valoración individual arquitectónica ha conducido a que el patrimonio industrial colombiano pase desapercibido, sea vulnerable y presa fácil de la renovación urbana, o que se pierda, por el profundo deterioro que presentan algunas zonas antiguas de las ciudades colombianas”⁵.

De esta manera, se busca identificar y reconocer al patrimonio industrial, según Quintero, por el significado que tiene en cuanto a que ha estado involucrado en ese desarrollo económico, político y cultural, además por la utilidad que ha prestado para lograr construir la memoria del trabajo, más que por la “monumentalidad” física y arquitectónica. Por lo tanto:

⁵ Ángela María Santa Quintero, “Inventario del patrimonio industrial bogotano”, *Arquitectura y Urbanismo* Vol. XXXIX No. 3 (2018):75.

“El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”⁶.

Asimismo, Ângelo señala que en cuanto a su escala:

“El patrimonio industrial comprende desde el territorio, las intervenciones en el paisaje, los conjuntos y sectores urbanos, poblados, barrios, hasta las edificaciones, y también hacen parte los bienes muebles asociados, tales como maquinarias, equipos, mobiliario, herramientas, documentos, etcétera”⁷.

Otros autores, como Miguel Areces, sostienen que el patrimonio industrial es emergente, aunque todavía no es suficientemente valorado. Además:

“El patrimonio industrial puede estar vivo, en funcionamiento todavía o en peligro de desaparición, al igual que puede ser un bien patrimonial ya desaparecido, fuera de uso o ser una ruina o vestigio que forma parte de un paisaje olvidado”⁸.

Finalmente, como lo expone Areces, para que el valor de conservación del patrimonio industrial sea efectiva, es importante tenerlo como objetivo primordial en la planificación urbana y territorial de cada país. En la medida que se requiriera poder analizar las edificaciones, valorándolas no con base al nuevo uso que portan sino con el que antes tuvieron, para que de esta manera puedan entrar dentro de la categoría correcta.

Es por ello que, para la defensa y conservación del patrimonio cultural industrial, la sociedad representa el eje fundamental para vincular y articular los bienes patrimoniales con las nuevas dinámicas que se gestan en la ciudad. Pero también, se encuentran los organismos como el Ministerio de Cultura que conjuntamente con los entes municipales y departamentales son los encargados de trabajar en pro de velar por la protección y la conservación de estos bienes. Ya que “la muerte de un inmueble se convierte en “progreso”

⁶ Ângelo Braghirolli, “Patrimonio industrial en Brasil”, DEARQ - Revista de Arquitectura No. 6 (2010): 159.

⁷ Ângelo Braghirolli, “Patrimonio industrial en Brasil”, DEARQ - Revista de Arquitectura No. 6 (2010): 160.

⁸ Miguel Ángel Álvarez Areces, “Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”, Apuntes Vol. 21 No. 1 (2008): 06.

para la sociedad reinante, siendo en realidad el resultado de una falta de conciencia vital que adjunta una idea errónea de superación”⁹.

Por lo tanto, si seguimos las directrices que se nos plantean para la identificación del patrimonio industrial, podemos argumentar que el muelle de Puerto Colombia cumple con los requisitos para ingresar en dicha categoría. No es sólo un patrimonio cultural que nos remite a un tiempo ya transcurrido, sino que, por el contrario, se vincula con una historia de progreso y desarrollo comercial y urbanístico que se manifestó en la escala local, regional y nacional.

1. VALORACIÓN HISTÓRICA DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA EN TANTO PATRIMONIO INDUSTRIAL

La construcción del muelle de Puerto Colombia supuso la manifestación de testimonios materiales que han estado arraigados en los procesos sociales, económicos, políticos y culturales que de alguna u otra forma dan significado a un entorno urbano. En este caso a Barranquilla y Puerto Colombia. Se trata de que puedan coexistir la memoria y el futuro de ciudad a través de los testimonios tangibles e intangibles presentes en los hitos históricos.

El muelle de Puerto Colombia consagró a Barranquilla como un hito urbano y comercial puesto que por este muelle entraron nuevas formas de urbanismo y diferentes estilos arquitectónicos que aún persisten en la ciudad y que son reflejo de mezcla cultural procedente de todas partes del mundo. De allí su importancia histórica, una que se preserva en la memoria de las generaciones venideras. Generaciones de personas han sido testigos del aporte que esta construcción ha hecho, materializando las ideas de progreso, modernización e industrialización de Barranquilla con el resto del país. Además de ser un fiel testigo y vestigio de la dinámica urbana y arquitectónica que generó en Barranquilla y Puerto Colombia.

Por lo tanto, el muelle de Puerto de Colombia posee una importancia en tanto patrimonio cultural, principalmente por su valor de historia y memoria. Esta importancia se reconoce a

⁹ Francisco Omar Lagarda Gacía, “VALOR HISTÓRICO DEL INMUEBLE. La determinación del valor histórico por medio del análisis matemático y la reflexión del inmueble con respecto a las sociedades”, Revista Pádi Vol. 4 No. 7 (2016): 3.

través de la valoración y los valores que logran identificarse en la construcción. Desde la axiología (rama de la filosofía que estudia la teoría del valor) se define la valoración a partir de criterios: atributos que son reconocidos en el bien cultural y que permiten describirlo, ponderarlo y entenderlo.

Por ello, dentro de la valoración se establecen unos criterios que van a orientar y contribuir a atribuirle y de esta manera poder definir el significado cultural de un bien, ya sea mueble o inmueble. Por lo que el valor cultural de cualquier bien “permite que ésta pueda ser protegida mediante una declaratoria de Bien de Interés Cultural, con la respectiva inscripción en el Régimen Especial de Protección o de Salvaguarda previsto en la ley”¹⁰. De hecho, la valoración conlleva tener en cuenta criterios que con frecuencia encontramos citados para determinar el valor cultural – o incluso la tasación económica- de esos objetos, tales como “el valor histórico y documental, la excepcionalidad y singularidad del bien cultural, su excelencia artística o su relevancia histórica, su autenticidad, su gran antigüedad o su representatividad”¹¹.

La valoración histórica que recibe el muelle de Puerto Colombia se basa en que en su momento fue el tercer muelle más largo del mundo, se considera una obra civil pionera en la utilización del acero y el concreto armado en Colombia. Por lo cual, gracias a estas características, le fue otorgada la declaratoria de Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, que hoy en día se conoce como de Ámbito Nacional.

En este sentido, por su valoración histórica y por su aporte al desarrollo económico, social e industrial a Barranquilla, Puerto Colombia y al resto del país, nos lleva a considerar que el muelle de Puerto Colombia es un patrimonio de tipo industrial. Pero ¿Qué se entiende por patrimonio industrial? De acuerdo con Ramos y Fernández:

“El término surge a partir de una publicación de Michel Rix titulada "El Historiador Amateur" en el año 1955, donde se enfatiza la importancia de la conservación de los testimonios heredados de la revolución industrial, tanto por el valor histórico que poseen como por su importancia en la formación de la identidad de los grupos sociales

¹⁰ Miguel Ángel Álvarez Areces, “Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”, Apuntes Vol. 21 No. 1 (2008): 15.

¹¹ Ignacio González-Varas Ibáñez. “Patrimonio cultural. Conceptos, debates y problemas (España: Ediciones Cátedra (Grupo Anaya, S.A.), 2015), 102.

involucrados. A partir de esta fecha, y durante las décadas del 50 y del 60' se comenzarían con los primeros estudios sobre arqueología industrial en Inglaterra, Estados Unidos y otros países, que han continuado en la actualidad en diversas partes del mundo”¹².

Ramos y Fernández señalan que el concepto de patrimonio tiene una fuerte relación con la palabra herencia, y en este caso particular el patrimonio industrial, es todo lo referente a la industria y como tal ésta es todo aquel sistema de producción por medios mecánicos y en serie activados por energía cuyo origen no sea humano. Por lo tanto:

“El Patrimonio industrial es todo aquel vestigio tangible e intangible surgido en torno a la industria, siendo de diversos orígenes ya sea de determinada fuerza motriz (hidráulica, eólica, vapor, eléctrica, etc.) o definida por tipo de producción: Textiles, Minería, Ingenios, etc. A su vez puede dividirse en tangible: como son los bienes inmuebles (de producción, caseríos, tienda de raya, etc.) y los bienes muebles (archivos, mobiliario, maquinaria, herramientas, etc.) e intangible: relacionado a la cultura obrera (formas de vida, costumbres y tradiciones, etc.). El patrimonio industrial por lo tanto es toda evidencia relacionada con la existencia de un determinado sitio industrial, denominándose éste como complejo en su aspecto integral”¹³.

Por otra parte, Ainara señala en su investigación que la Asociación European Route of Industrial Heritage (ERIH):

“Explica que el patrimonio industrial es un aspecto del patrimonio cultural relacionado con los edificios y los materiales industriales que han sido heredados de generaciones anteriores, conservados en el presente y puestos en valor para su disfrute por generaciones futuras, a menudo formando un atractivo para el turismo.”¹⁴.

Con base en lo citado anteriormente, podríamos argumentar que, debido a las características del muelle de Puerto Colombia, es posible catalogarlo como un patrimonio industrial. Además, cabe resaltar que el muelle representa el sustento diario de los porteños, puesto que este es el mayor atractivo turístico del municipio. Así, desde la construcción del muelle y su puesta en funcionamiento desde 1893, la ciudad de Barranquilla ha sido modificada y transformada por las mercancías, medios de producción y los diversos inmigrantes que circularon por Puerto Colombia.

¹² Aldo Guzmán Ramos y Guillermina Fernández, “El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinarias”, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Vol. VIII, No. 480 (2003): 2.

¹³ Aldo Guzmán Ramos y Guillermina Fernández, “El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinarias”, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Vol. VIII, No. 480 (2003): 1-2.

¹⁴ Ainara Rodríguez-Zulaica, “Redefiniendo el concepto de Turismo Industrial. Comparativa de la terminología en la literatura castellana, francesa y anglosajona”, PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural Vol. 15 No. 2 (2017):313.

Estos procesos que propiciaron la transformación del territorio y simultáneamente su imagen urbana, han quedado vestigios de edificaciones de todo estilo arquitectónico que han sido declaradas por el Ministerio de Cultura como bienes de interés cultural-BIC- en la categoría de Patrimonio Arquitectónico. Otros inmuebles que no se encuentran en Puerto Colombia también han recibido algún reconocimiento patrimonial, principalmente por su entramado con el muelle y por la actividad industrial y comercial. Edificaciones como el Castillo de Salgar (antigua Aduana de Sabanilla), La Estación Montoya y la Antigua Aduana de Barranquilla, hoy son bienes de interés cultural, tanto de la Nación como del departamento y del distrito de Barranquilla.

Si consideramos todos estos espacios e inmuebles como parte de un mismo engranaje, consideraríamos que el muelle de Puerto de Colombia, en tanto patrimonio industrial, no se circunscribe a un único espacio geográfico o territorial, es decir, al municipio de Puerto Colombia, sino que, por el contrario, cruza sus límites y se entrecruza con la historia y el patrimonio de la ciudad de Barranquilla. De allí su importancia como un bien constructor de unos sentidos históricos y de memoria urbana.

No obstante, a pesar de que el muelle de Puerto Colombia tiene una relación directa con el desarrollo de la industria en el municipio y en la ciudad de Barranquilla, así como otros bienes industriales en el país lo tienen con los territorios en los que se inscriben, según Quintero, en la legislación de cultura de Colombia no hay un claro reconocimiento del patrimonio industrial porque “actualmente el país no cuenta con un plan especial de protección para este patrimonio”¹⁵. Es por eso que para el caso que nos ocupa no se ha tenido en cuenta “de cómo se inició su proceso de asentamiento, por qué y donde se ubicó, lo que generó en todos los aspectos de la vida cultural de esta sociedad, en cómo influyó en el desarrollo urbano, arquitectura y en los cambios morfológicos de la ciudad y cómo fue modelando el crecimiento evidente de la urbe a partir del desarrollo industrial y comercial que tuvo Barranquilla”¹⁶. Es muy diferente en el ámbito internacional. Nos señala Areces que “en los años noventa hay una eclosión de experiencias de valorización, musealización y

¹⁵ Ángela María Santa Quintero, “Inventario del patrimonio industrial bogotano”, *Arquitectura y Urbanismo* Vol. XXXIX No. 3 (2018):74.

¹⁶ Yasmeidis Constante Figueroa, “Identificación, caracterización y valoración del patrimonio arquitectónico industrial de Barranquilla: 1832 – 1930” (Trabajo de Grado para optar al título de Magister en Patrimonio Cultural y Territorio, en Pontificia Universidad Javeriana, 2011), 13, 146.

reutilización del patrimonio industrial: Reino Unido, Alemania, Suecia, Portugal, Estados Unidos, Canadá, Italia, Francia, Bélgica, México, Cuba, Chile, Argentina, España...”¹⁷, es decir, en estos países por parte del Ministerio de Cultura por ejemplo español, ha comenzado a despertar el interés por el estudio y valorización de esta categoría, considerada como un vestigio, un objeto de la memoria colectiva.

2. PATRIMONIALIZACIÓN DEL MUELLE DE PUERTO COLOMBIA

Hasta los años 20 el muelle de Puerto Colombia fue el epicentro del comercio exterior colombiano, porque al igual que Salgar y Sabanilla sufrió problemas de sedimentación. Así en 1933:

“El Ministerio de Transporte adquiere la propiedad del Muelle de Puerto Colombia, según consta en la Escritura Pública (1.033), otorgada el veintinueve (29) de abril de mil novecientos treinta y tres (1933), por la Notaría Segunda del Círculo de Bogotá, protocolizando el contrato, celebrado el 20 de octubre de mil novecientos treinta y dos (1.932), entre la Republica de Colombia y la empresa The Barranquilla Railway and Pier Company Limited”¹⁸.

Para 1936, con la inauguración de Bocas de Ceniza, el Terminal Marítimo fue trasladado a Barranquilla. Desde entonces “comienza el proceso de abandono del Muelle de Puerto Colombia al no garantizar su uso para su sostenibilidad”¹⁹. Esto contribuyó a su progresivo deterioro en el sentido que cuando se iniciaron “los trabajos en Bocas de Ceniza, estos transformaron los bordes de la playa, que culminan con la desaparición de la Bahía Cupino transformándola en lo que hoy se conoce como la Ciénaga de Balboa y exponiendo al Bien al fuerte oleaje del Mar Caribe”²⁰. Además, en el Plan de Manejo y Protección al Muelle de Puerto Colombia, se expone que “en 1949 se prohíbe el atraque de cualquier tipo de embarcación en el Muelle de Puerto Colombia”²¹.

En 1996:

¹⁷ Miguel Ángel Álvarez Areces, “Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”, Apuntes Vol. 21 No. 1 (2008): 15.

¹⁸ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

¹⁹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

²⁰ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

²¹ EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico-Documento Diagnóstico. 19.

“Por gestión del Consejero Presidencial para la Costa, Eduardo Verano De la Rosa, se logró que el Ministerio de Obras Públicas, propietario del Muelle de Puerto Colombia, transfiriera la propiedad del Lote Distrito 20 de Carreteras al Departamento del Atlántico para destinarlo a la financiación de las obras de recuperación del Muelle de Puerto Colombia, acto protocolizado mediante el Acuerdo 098 de 1996, suscrito entre estas entidades”²².

El Consejo de Monumentos Nacionales (actualmente Consejo Nacional de Patrimonio Cultural) consideró que el muelle de Puerto Colombia cumplía con la valoración suficiente, y por eso le otorgó la declaratoria como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional (BICN), según la resolución 0799 de 1998.

Entre los argumentos para la declaratoria se destaca al Muelle de Puerto Colombia como “obra de ingeniería y la primera en utilizar la técnica del Concreto Armado en Colombia”²³.

Esta decisión se dio, en el contexto de un renacer cultural en el país. En el momento en que se declaró al Muelle de Puerto Colombia como Monumento Nacional, simultáneamente se estaban gestando nuevos procesos culturales en el país y el patrimonio cultural se volvía cada más importante. Debido a que en ese momento el país estaba viviendo un renacer cultural gracias a la constitución de 1991 y a las discusiones en torno a la creación de un Ministerio para la cultura²⁴. Este renacer de la cultura planteaba que: “el bienestar social y el mejoramiento de la calidad de vida de la población se convirtieron en finalidades sociales del Estado”²⁵.

En consecuencia, “la cultura aparece como un área de intervención social de especial interés, por considerarse un elemento de gran importancia en la construcción de la identidad nacional y en la promoción del desarrollo económico y social del país”²⁶. De la misma manera, en 1997 se expidió Ley General de cultura (397 de 1997), la cual creó el Ministerio de Cultura-como organismo rector de la cultura- mediante su artículo 66. En este artículo reconocía que el patrimonio cultural era la base de la identidad de los colombianos.

²² Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

²³ EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico-Documento Diagnóstico. 26.

²⁴ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, jueves 14 de agosto de 2008. Pág. 5A.

²⁵ Ministerio de Cultura, Política para la protección del patrimonio cultural mueble (Bogotá, D. C., 2013), 20.

²⁶ Ministerio de Cultura, Política para la protección del patrimonio cultural mueble (Bogotá, D. C., 2013), 20.

Es importante resaltar que en esos años Barranquilla estaba también viviendo un renacer de su patrimonio cultural, con diversas declaraciones de bienes inmuebles que eran vestigios de distintos momentos históricos de la ciudad. En la siguiente tabla se relacionan dichas declaratorias:

NOMBRE DEL BIEN	DECLARATORIA
Edificio de La Aduana.	PATRIMONIO MATERIAL. INMUEBLE. Decreto 2849 del 26 de noviembre de 1984.
El Edificio Nacional de Barranquilla (Centro Cívico).	PATRIMONIO MATERIAL. INMUEBLE. Decreto 1932 del 24 de septiembre de 1993.
Estación del Ferrocarril Montoya.	PATRIMONIO MATERIAL. INMUEBLE. Decreto 746 del 24 de abril de 1996. Decreto 2849 del 26 de noviembre de 1984.
Estación del Tranvía	PATRIMONIO MATERIAL. INMUEBLE. Decreto 2849 del 26 de noviembre de 1984.
Castillo de San Antonio de Salgar	PATRIMONIO MATERIAL. INMUEBLE. Resolución 799 del 31 de julio de 1998.
Estación del Ferrocarril Puerto Colombia	PATRIMONIO MATERIAL. INMUEBLE. Decreto 746 del 24 de abril de 1996.
Barrio El Prado	Patrimonio inmueble mediante Resolución 0087 del 2 de febrero de 2005

Fuente: Ministerio de Cultura, Lista de bienes declarados bien de interés cultural del ámbito Nacional (Bogotá, D. C., 2020), https://www.boyaca.gov.co/secretariaculturapatrimonio/wp-content/uploads/sites/66/2021/04/BIENES-DE-INTERES-CULTURAL-DEL-AMBITO-NACIONAL_septiembre-2020.pdf (20/03/2020).

Por otra parte, en el marco teórico normativo de la constitución de 1991, exactamente en el artículo 72 expresa que “el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles”²⁷. Por ende, el desarrollo legal de estos propósitos ideales se encuentra en las leyes 397 de 1997 y 1185 de 2008, que modifica y adiciona propósitos adicionales a la primera Ley.

²⁷ Constitución política de Colombia, Título 2 - De los derechos, las garantías y los deberes / Capítulo 2: De los derechos sociales, económicos y culturales/ Artículo 72, <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-2/articulo-72> (20/03/2020).

Cuando se modifica la Ley General de Cultura, la Ley 397 de 1997, se dictan otras disposiciones, es decir, el Congreso de Colombia decreta modificarse el artículo 4 de la Ley 397 de 1997 y es donde surge la Ley 1185 de 2008 (12 de marzo) el cual quedará así: en su artículo 4: Integración del Patrimonio Cultural de la Nación. Establece que el patrimonio cultural de la Nación, está constituido por:

“Todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico museológico o antropológico”²⁸.

Según lo anterior y luego de recibir la declaratoria el muelle de Puerto Colombia, según el documento elaborado por Marcela Blanco Lara, Secretaria de Cultura y Patrimonio, Gobernación del Atlántico (2008-2009) consignado en el Plan de Desarrollo Departamental 2008-2011 llamado “Unidos, todo se puede lograr”, aborda la cronología de los hechos que pasó con el Muelle de Puerto Colombia. Así, en 1999:

“La Gobernación del Atlántico abre una Licitación Pública Ref. OPD-002, cuyo objeto era la Rehabilitación del Muelle de Puerto Colombia, producto de la venta del lote Distrito 20 de Carreteras, esta licitación es declarada desierta pues los recursos disponibles a pagar en especie no fueron suficientes”²⁹.

Dicha licitación nunca llegó a finiquitarse, ya que los recursos no fueron suficientes para los trabajos que tenían predispuestos a ejecutar. Tuvieron que pasar ocho largos años, en los que el muelle no tuvo ninguna intervención, para que luego en 2007 “la Gobernación del Atlántico gestiona[ra] y actualiza[ra] el Uso del Suelo del Lote Distrito 20 mejorando sus posibilidades de valorización”³⁰. Lo anterior equivale a que la Gobernación del Atlántico aumenta el valor del predio según la valorización que ha tenido el lugar durante este tiempo. Pero resulta que, en ese mismo año:

²⁸ Mincultura, Legislación y normas generales para la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural en Colombia. Ley 1185 y su reglamentación (Bogotá, D.C.:2010), https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/4._legislacion_y_normas_generales_para_la_gestion_proteccion_y_salvaguardia_del_patrimonio_cultural_en_colombia.pdf (20/03/2020).

²⁹ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

³⁰ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

“Se dicta sentencia en contra de La Nación-Ministerio de Cultura, como respuesta a la Acción Popular N° 0800 1-23-31-002-2001-00243-00 ante el Juzgado Octavo Administrativo del Circuito Judicial de Barranquilla, ordenando al Ministerio de Cultura “proceder a ejecutar las obras necesarias para lograr la reconstrucción del monumento Nacional “Muelle de Puerto Colombia”, en concurrencia con el municipio de Puerto Colombia y el departamento del Atlántico”³¹.

Por ende, con la intención de recuperar el muelle, desde el 2003 se plantearon algunas alternativas de conservación, como la propuesta por Kenneth Loewy. En esta se venía estudiando la estructura al tiempo que se denunciaba la falta de voluntad por parte de la Nación por no haber intervenido oportunamente el muelle, y señalando que reconocía que el financiamiento de una recuperación escapa de la capacidad del Municipio y el Departamento, como lo reafirman los mandatarios seccionales.

Asimismo, afirma que denuncia la falta de voluntad por su experiencia:

“Dado los altos costos que tenían los proyectos de recuperación, ideó una alternativa más económica para la conservación del monumento, y la propuso en el 2003, con un estudio de prefactibilidad financiado por Cementos Caribe en esa época. Salía por \$7 mil millones, casi \$10 mil millones menos que los demás proyectos. Contemplaba convertir el Muelle en un gran espolón, con la instalación de un enrocado a su alrededor, que serviría para proteger unas 25 hectáreas de playa hasta Pradomar. Esa alternativa ahorra el costo de hacer gran parte de los espolones que hay que hacer ahora para recuperar la playa. Esa propuesta se perdió por estar con los aplazamientos”³². dice Loewy, resignado.

No solo se presentaron dichas propuestas, sino que también “se adelantaron estudios patológicos y las posibles soluciones a las lesiones presentes a partir de revestimientos de concreto y la utilización de productos epóxicos, gestión liderada por la Gobernación del Atlántico y la empresa privada”³³. Dado que el último mantenimiento a este Bien Cultural fue en “la década de los 90’s y con recursos propios y por parte del Área Metropolitana, la administración local de turno, en manos del primer alcalde elegido por voto popular, se adecuan las barandas e ilumina el viejo muelle por última vez en toda su extensión”³⁴. También cabe resaltar que, por consiguiente, en el año 2008, se da la primera

³¹ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

³² A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, 10 de marzo de 2009. Pág. 5A.

³³ EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico-Documento Diagnóstico. 36.

³⁴ Helkin Alberto Núñez Cabarcas, Muelle de Puerto Colombia. 114 años de inaugurado. Su rehabilitación: “La mentira más larga del mundo” (Barranquilla: Caribania Magazine, 2006), https://caribaniamagazine.webcindario.com/AJUNIO7/h_jn/muelle.htm

administración de Eduardo Verano y a la Secretaria de Cultura y Patrimonio del Atlántico, se le asigna esta tarea de suma prioridad, en dónde:

“La Gobernación del Atlántico incluyó en el Plan de Desarrollo Departamental 2008-2011 "Unidos, todo se puede lograr", el compromiso de promover las acciones conducentes a la rehabilitación del Muelle de Puerto Colombia, teniendo en cuenta la importancia estratégica que su rehabilitación implica para el desarrollo turístico la zona costera del Atlántico, además de su significación patrimonial”³⁵.

Además, en el mes de marzo de 2008 entra en vigencia la Ley 1185 de 2008, en donde señala:

“El régimen especial para la protección de los bienes de interés cultural y obliga para intervenir Bienes de Interés Cultura la existencia de un Plan Especial de Manejo y Protección –PEMP en el que se indicará el área afectada, la zona de Influencia, el nivel permitido de Intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegurará el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes”³⁶.

En junio de 2008, la Gobernación del Atlántico “financia los avalúos colegiados para revisar el valor del Lote Distrito 20 logrando una actualización de su avalúo al pasar de \$4 mil millones a \$9 mil millones producto de su cambio de uso”³⁷. Es decir, el lote 20 de carreteras que recibió la Gobernación del Atlántico adquiere un valor de “9 mil millones de pesos cuesta para que los recursos por su venta sean destinados a la recuperación del muelle de Puerto Colombia. Antes estaba avaluado en \$5 mil millones”³⁸. Además, que para la alcaldesa de Puerto Colombia el rumbo tomado para el proceso de rescate del muelle de su municipio, monumento histórico nacional, era de gran satisfacción dado que:

“Destacó que es importante dar a conocer que existe un interés del Gobierno Nacional encabezado por el presidente Álvaro Uribe, por sacar adelante este proyecto, y por ello puso al Ministerio de Transporte, al Instituto Nacional de Vías, al Ministerio de Cultura y a la Dirección Nacional de Patrimonio a trabajar en función del rescate de este monumento”³⁹.

Por ende, en torno a esa decisión, estuvieron recorriendo el muelle:

³⁵ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

³⁶ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

³⁷ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

³⁸ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, lunes 9 de marzo de 2009. Pág. 2A.

³⁹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, miércoles 25 de junio de 2008. Pág. 5B.

“La funcionaria de Monumentos Nacionales, Lilian Mojica, quién examinó cómo va el trámite correspondiente a las autoridades departamentales y municipales en relación con este importante proyecto que es visto desde Bogotá como un gran jalonador del desarrollo turístico del noroccidente del Atlántico”⁴⁰.

La alcaldesa señalaba, además, que:

“Nosotros entregamos, conjuntamente con la Secretaria de Cultura y Patrimonio del Atlántico, amplia información sobre todo lo actuado, por ejemplo, el cambio de uso del suelo del lote del Distrito 20 de carreteras, los avalúos del mismo, la gestión para negociarlo, en la que se encuentran trabajando Rodolfo Zambrano y Marcela Blanco, entre otras importantes acciones desarrolladas”⁴¹.

En dicha visita, también asistieron la secretaria de Cultura y Patrimonio de la Gobernación, Marcela Blanco Lara, y un grupo de sus asesores; el secretario de Turismo de Puerto, ingeniero Julio Lozano, y la alcaldesa Martha Villalba.

Para agosto del 2008 “en Consejo Comunitario realizado en Santa Verónica, corregimiento de Juan de Acosta, el presidente Álvaro Uribe Vélez deja consignado en el acta de compromisos el apoyo de recursos del Gobierno Nacional para completar los recursos necesarios que permitan la rehabilitación del Muelle”⁴². Con el avanzado deterioro en el que se encuentra el muelle, su futuro podría empezar a cambiar con “la firma del acta de intención suscrita ayer para diseñar el plan especial de manejo y protección de este patrimonio arquitectónico”⁴³. Dicho documento establece, además, la realización de un concurso público de diseño de anteproyecto arquitectónico con el cual se busca impulsar de manera definitiva el proceso para recuperar el muelle, y será el primer paso para impulsar el turismo, ya que tendría un impacto alto “para el desarrollo socioeconómico tanto de Puerto Colombia como de la zona costera del Atlántico”⁴⁴. De esta manera, se espera que en cuatro meses ya debe estar lista, para “la firma de la Ministra de Cultura, Paula Moreno, la resolución del Plan Especial de Manejo y Protección (Pemp) y la apertura del concurso público de diseño de anteproyecto”⁴⁵.

⁴⁰ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, miércoles 25 de junio de 2008. Pág. 5B.

⁴¹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, miércoles 25 de junio de 2008. Pág. 5B.

⁴² Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

⁴³ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, jueves 14 de agosto de 2008. Pág. 5A.

⁴⁴ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, jueves 14 de agosto de 2008. Pág. 5A.

⁴⁵ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, jueves 14 de agosto de 2008. Pág. 5A.

Las acciones que viene adelantando la Gobernación del Atlántico con el acompañamiento del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Cultura, en este caso el lote del Distrito 20 para su venta o entrega en concesión, son paralelos al proceso que se viene dando con la firma de la resolución y demás acciones para salvaguardar este monumento. Asimismo, el gobernador Eduardo Verano señala que:

“El alcance y el nivel de detalles del diseño del Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia y su zona de influencia responde a la exigencia de la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura, enmarcados en la Ley de 397 de 1997 y la Ley 1185 del 2008, que toma como punto de partida el Plan de Ordenamiento territorial de Puerto Colombia.

Este proceso se conforma a partir de componentes estructurales que facilitarán la comprensión y ejecución del mismo, partiendo de indicadores básicos como el área afectada, la zona de influencia, el nivel permitido de intervención y las condiciones de manejo y el plan de divulgación que aseguran el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes. (A.L.V.)”⁴⁶.

De esta manera, “el estudio, se fundamenta en los conceptos y lineamientos establecidos en los Documentos Internacionales sobre Patrimonio Arquitectónico, en los cuales se define que las obras monumentales de cada pueblo son el testimonio vivo de sus tradiciones, es decir son portadoras de un mensaje espiritual del pasado”⁴⁷; y a su vez porque a través de estas las personas pueden estudiar el pasado, desde su presente. Estos monumentos declarados patrimonios, son inseparables de la historia de la cual fue testigo y del medio en que se sitúa.

Por ello:

“Mediante la Acción Popular No 0800 1-23-31-002-2001-00243-00 del Juzgado Octavo Administrativo de Barranquilla, se involucra a la Alcaldía de Puerto Colombia y a la Gobernación del Atlántico, con el Ministerio de Cultura, para actuar en procura de la reconstrucción del Monumento, para lo cual estos entes deberán efectuar los movimientos y ajustes presupuestales del caso. La Acción Popular da un plazo de tres (3) meses a partir de que el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural establezca las obras a realizarse”⁴⁸.

El Ministerio de Cultura de la mano de otros organismos, debían trabajar conjuntamente para intervenir, rescatar y restaurar el viejo muelle, con el fin de “conservar y revelar los

⁴⁶ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, jueves 14 de agosto de 2008. Pág. 5A.

⁴⁷ Jairo López Martínez, “Antecedentes arquitectónicos patrimoniales del departamento del atlántico”, Modulo Arquitectura Cuc Vol. 22 No. 1 (2019): 10.

⁴⁸ EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico-Documento Diagnóstico. 35. NO VEO LA FECHA DE ESTE DOCUMENTO. ES IMPORTANTE UBICARLA.

valores estéticos e históricos de un monumento y se fundamenta en el respeto hacia los elementos antiguos y las partes auténticas”⁴⁹.

Además, se enfatiza que “el concepto de patrimonio cultural es subjetivo, dinámico y no depende de los objetos o bienes, sino de la puesta en valor que la sociedad les atribuye, por lo que determina que debemos proteger y conservar para la posteridad”⁵⁰.

3. TRATAMIENTO AI MUELLE DE PUERTO COLOMBIA

Después de conocer la realidad que se estaba presentando con el muelle de Puerto Colombia, el gobierno local y nacional, así como el Ministerio de Cultura, se inició el proceso de salvaguardarlo y evitar que el fuerte oleaje que golpea permanentemente con el muelle no terminara por llevárselo.

Es de esta manera que para octubre de 2008:

“La Gobernación del Atlántico financia y suscribe el Convenio Interadministrativo N° 0147/2008/000024 del 14 de octubre de 2008 con EDUBAR S.A. (Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla) y con el acompañamiento de la Alcaldía de Puerto Colombia y la asistencia técnica del Ministerio de Cultura- para la elaboración del Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia”⁵¹.

Lo que significa que el PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección) iba a ser el tratamiento que se le va a brindar a este hito cultural e histórico. Es decir, “16.000 millones de pesos costaba la recuperación del Muelle de Puerto Colombia, según los cálculos del Plan de Manejo presentado a la Nación”⁵².

Pero fue para diciembre de 2008, donde la Gobernación del Atlántico presentó “el primer borrador del Documento Técnico de Soporte del Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia (PEMP) y su zona de influencia para la revisión del Ministerio

⁴⁹ Jairo López Martínez, “Antecedentes arquitectónicos patrimoniales del departamento del atlántico”, *Modulo Arquitectura Cuc* Vol. 22 No. 1 (2019): 10.

⁵⁰ Yaneth Mora Hernández, “Lugares de memoria: entre la tensión, la participación y la reflexión”, *Panorama* Vol. 7 No. 13 (2013): 99.

⁵¹ Gobernación del Atlántico, *Muelle de Puerto Colombia* (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

⁵² A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, 10 de marzo de 2009. Pág. 5A.

de Cultura, como paso previo a la aprobación del Consejo Nacional de Patrimonio”⁵³. Posteriormente, el gobernador anunciaba a los atlanticenses la noticia de “quedó totalmente finalizado el plan especial de estudio patrimonial del muelle de Puerto Colombia”⁵⁴, lo cual se dio gracias a la tarea del ministerio de cultura en cabeza de Paula Moreno y a la tarea adelantadas por el Departamento del Atlántico a través de su secretaria de Cultura, “se cumple con la principal exigencia del ministerio para ceñirse a todos los parámetros de reconstrucción de la histórica obra”⁵⁵. Esto permitiría dar inicio al concurso para entregar el inmueble en concesión una vez esté terminado el diseño arquitectónico en un tiempo estimado de cuatro meses.

No obstante, a pesar de que se contempló recuperar el muelle, el 7 de marzo de 2009, la estructura no resistió más y “el monumento que se encontraba muy deteriorado, no soportó el embate de las olas y a las 3 y 20 de la mañana se desplomó un tramo aproximado de 200 metros en la mitad del muelle, a la altura de la casilla”⁵⁶. A raíz de esto, el gobernador Eduardo Verano visitó el sitio del desastre y anunció la reconstrucción del muelle de Puerto Colombia mediante el sistema de concesión, es decir, “entregamos el muelle y el lote del Distrito 20 por lo menos a 20 años, para que el que gane los explote comercialmente”⁵⁷, pero antes de poder iniciar dicho proceso “es necesario cumplir con un estudio de patología, requisito que establece la ingeniería para ver exactamente qué es lo que se tiene que hacer”⁵⁸. Por otro lado, el estudio del Plan Especial de Manejo y Protección -PEMP-, que fue entregado al Ministerio de Cultura “está siendo analizado y debe producirse un decreto. Allí se establecen las acciones para garantizar la protección y la sostenibilidad de los bienes de interés cultural en el tiempo”⁵⁹.

Así, “esto es crónica de una muerte anunciada, no sólo la naturaleza acabó con el muelle sino también el abandono y la desidia por parte del Estado”⁶⁰, Tampoco le sirvió al muelle

⁵³ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

⁵⁴ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, miércoles 17 de diciembre de 2008. Pág. 2A.

⁵⁵ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, miércoles 17 de diciembre de 2008. Pág. 2A.

⁵⁶ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁵⁷ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁵⁸ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁵⁹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁶⁰ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

tener 116 años, puesto que no tuvo el mantenimiento necesario para mantener su estructura en pie⁶¹.

De esta manera, ese mismo año, “El presidente Álvaro Uribe Vélez sanciona el Decreto 783 de 2009, que reglamenta lo pertinente sobre los PEMP de bienes inmuebles otorgándose a estos mayor jerarquía, inclusive que los *Planes de Ordenamiento Territorial de municipios y distritos*”⁶². Después que se cayeron los primeros 200 metros del muelle, la prensa local, exponía los trámites que venían luego de que el Gobierno Nacional aprobó el Plan de Manejo del Monumento, que según la “Gobernación del Atlántico y la Alcaldía de Puerto era el único paso que faltaba para adelantar la restauración”⁶³. Pero luego la Nación le transfirió la estructura a la Gobernación, la cual anunció entonces que abriría una convocatoria para entregar en concesión tanto el Distrito 20 de carreteras, cuyos recursos se emplearían en la recuperación del muelle y su explotación turística. Sin embargo, el Departamento del Atlántico quedó a espera de que la Asamblea aprobara la ordenanza para iniciar la convocatoria. Pero la intranquilidad de saber qué pasaría con el manejo del muelle se traducía a cuánto más habría que esperar luego de que la Gobernación del Atlántico y la Alcaldía de Puerto Colombia se apresuraron a prometer que por fin quedaría garantizada la recuperación de la estructura.

Así, el 13 de marzo de 2009, “la Gobernación del Atlántico presenta ante el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural- CNPC- la propuesta de PEMP, emitiendo el Consejo concepto favorable para su aprobación según consta en el Acta 02 del 13 de marzo de 2009”⁶⁴. Por ello, con “el aval del plan especial de manejo y protección del muelle por parte del Consejo Nacional de Patrimonio, el gobierno nacional dio vía libre al proceso de reconstrucción de la centenaria estructura”⁶⁵. Es decir, la aprobación del plan es clave para propiciar la implementación del proyecto para por fin poder recuperar este bien, el muelle. Además, el plan fue muy bien diseñado y uno de sus fundamentos es “el ordenamiento del Muelle y su entorno en cuyo desarrollo los caseteros, meseros de esa zona turística,

⁶¹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁶² Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

⁶³ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, lunes 18 de mayo de 2009. Pág. 6A.

⁶⁴ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020).

⁶⁵ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 14 de marzo de 2009. Pág. 5A.

constituyen elemento clave ahora, durante y después de la recuperación del Monumento. A.L.”⁶⁶.

Sin embargo, el gobernador Eduardo Verano De La Rosa, había argumentado que el Atlántico ya tenía contemplado en su Plan de Desarrollo promover la recuperación del muelle por su gran significado histórico y social. Por lo que, para mayo de 2009, “el Ministerio de Transporte, propietario del muelle transfirió al DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO mediante Resolución No.001661 de mayo 4 de 2009, la propiedad del inmueble a título gratuito quedando aún bajo custodia del Ministerio de Cultura por ser bien de interés cultural”⁶⁷. Es decir, el Ministerio respondió positivamente a la solicitud ya emitida y para “Marcela Blanco, secretaria de Cultura del Atlántico, la decisión del Ministerio de Transporte de transferir la propiedad de estructura a la Gobernación, la catalogó como un buen camino que se abre para la recuperación del viejo muelle de Puerto Colombia”⁶⁸.

Posteriormente, en el mes de mayo la Asamblea departamental del Atlántico fue convocada a unas sesiones extraordinarias, mediante el decreto 0160 del 14 de dicho mes, para discutir sobre la problemática de la recuperación del muelle de Puerto Colombia. Dicha “convocatoria es por 15 días y se cumplirá entre hoy 15 y el próximo 29 de mayo, para el estudio de 12 proyectos de ordenanza en donde se encuentra: por la cual se autoriza al Gobernador a celebrar contrato para la recuperación y el manejo del Muelle de Puerto Colombia”⁶⁹.

Pero para junio 26 de 2009, la entonces Ministra de Cultura Paula Moreno “sanciona la Resolución 1223 del 2009 mediante la cual se aprueba la Resolución Normativa del Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia”. Dicha resolución:

“Reglamenta el Pemp (sic) y tiene por objeto conservar y recuperar el Muelle de Puerto Colombia como escenario vivo de encuentro plurisocial con actividades sostenibles

⁶⁶ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 14 de marzo de 2009. Pág. 5A.

⁶⁷ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020)

⁶⁸ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, martes 5 de mayo de 2009. Pág. 6A.

⁶⁹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, viernes 15 de mayo de 2009. Pág. 3B.

relacionadas con el escenario natural que lo rodea y por determinación legal tiene más jerarquía normativa que el Plan de Ordenamiento Básico Territorial”⁷⁰.

Sin embargo, para el 7 de julio de 2009 “la Gobernación del Atlántico realiza rueda de prensa para anunciar audiencia pública para presentación de convocatoria de iniciativa privada para estudiar propuestas de rehabilitación del Muelle”⁷¹.

La esperada recuperación del viejo muelle de puerto Colombia, será una realidad a través de las iniciativas del sector privado, ya que luego de que se cayeran los 200 metros por el fuerte oleaje, las brisas y los años en que estuvo abandonado “surge una nueva esperanza que permitirá no solo su recuperación sino la promoción del desarrollo turístico de la zona”⁷². En palabras del Gobernador del Atlántico Eduardo Verano, “considera que este paso es esencial para cualquier avance, pues la Gobernación podrá invitar a inversionistas privados a que presenten propuestas de cómo vislumbran ellos que debe ser el proceso de concesión bajo el punto de vista jurídico y económico”⁷³. Dicho proceso tardará dos meses para luego escoger la mejor propuesta, la cual servirá de base para el lanzamiento de un concurso que tendrá como fin entregar la concesión a la firma que se encargará de las obras del Muelle, puntualizaba Verano.

Por su parte, Marcela Blanco, secretaria de Cultura y Patrimonio del Departamento, “considera que con la convocatoria de iniciativa privada se inicia igualmente un proceso novedoso en Colombia ya que el Decreto 4533 de noviembre de 2008 reglamenta las posibilidades para considerar ofertas de proyectos presentados por personas naturales o jurídicas a una entidad estatal”⁷⁴. En este caso:

“La administración departamental plantea que no es viable promover e invertir altas sumas de recursos en esta obra sino garantiza sus sostenibilidad y usos según las necesidades que requiera su entorno. Por lo que, siempre ha planteado el esquema de promover una figura que permita la participación del sector privado”⁷⁵.

⁷⁰ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

⁷¹ Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020)

⁷² A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

⁷³ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

⁷⁴ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

⁷⁵ EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico-Diagnóstico. 36-37.

Por lo tanto, se contempló la firma del convenio interadministrativo entre el Departamento y el municipio de Puerto Colombia “para gestionar, desarrollar, convocar, contratar, impulsar y promover las acciones que permitan la ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle, Pemp”⁷⁶.

De esta manera, se dio inicio al rescate del muelle de Puerto Colombia, contemplando un análisis de su estructura, su historia y su importancia cultural y simbólica. En otras palabras, se realizó un ejercicio de valoración patrimonial, que consiste en reconocer cuáles son los valores con los que cuenta el bien patrimonial, pues son estos los que le permiten ser reconocido como un patrimonio cultural. De esta forma, el Plan de Manejo y Protección que se elaboró arrojó que la estructura contaba con valores de tipo histórico, estético y simbólico⁷⁷.

Ahora bien, en la “recuperación” del muelle de Puerto Colombia participaron la Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla (EDUBAR), que fue la entidad que diseñó el PEMP, y estaba al frente de su Dirección de Patrimonio Carla Celia y Luis García; La Ministra de Cultura, Paula Moreno; Eduardo Verano de La Rosa, Gobernador del Atlántico; Marcela Blanco Lara, Secretaria de Cultura y Patrimonio de la Gobernación del Atlántico; Martha Villalba Hodwalker, Alcaldesa de Puerto Colombia; Carla Celia, Directora de Patrimonio de Edubar S.A; y Luis García Pacheco, arquitecto de proyectos de Edubar S.A.

Así, el estudio del Plan Especial de Manejo y Protección –PEMP- que fue entregado al Ministerio de Cultura para que fuera analizado y posteriormente aceptado, contemplaba las acciones pertinentes que garantizarían la protección y la sostenibilidad de los bienes de interés cultural en el tiempo, esto para el muelle de Puerto. La alcaldesa hasta entonces de esa época, Martha Villalba hizo un llamado:

“Al presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, los ministros de Transporte, Cultura y Ambiente y demás funcionarios que tienen relación con el tema del muelle, para con la dirigencia local, el Gobernador y los congresistas del Atlántico buscar las salidas a esta crítica situación que padece el principal Monumento Histórico de Puerto Colombia.

⁷⁶ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, sábado 11 de julio de 2009. Pág. 2A.

⁷⁷ Ministerio de Cultura. “Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia- Atlántico- Documento Técnico de Soporte. Tomo II. Propuesta Integral-Formulación-Volumen 1, Diario Oficial de la República de Colombia, Bogotá, D.C., 12 de abril de 2010. Pág. 37.

Exponía además que lo más factible es una construcción que implica mejorar sus bases y su estructura para que en la punta se pueda hacer un centro comercial”⁷⁸.

Además, el presidente de ese entonces, Álvaro Uribe Vélez, “firmó el decreto que le da autorización al Ministerio de Cultura para aprobar el Plan Especial de Manejo y Protección para el Muelle, que había entregado la Alcaldía conjuntamente con la Gobernación del Atlántico”⁷⁹. Esto era lo que faltaba para proseguir con la intervención del del muelle, dado que este es un bien que le pertenece a la Nación. Sin embargo, Verano De La Rosa, señalaba “el que coja el lomo fino del Distrito 20 tendrá un poquito de hueso, que sería el Muelle. Pero si lo restauran, prácticamente le estamos dando dos lomos finos”⁸⁰. Es decir, se refiere a los jugosos dividendos que daría la explotación turística no solo del lote, sino de la obra misma. Señalaba que “hay 4 grupos que han mostrado interés en comerse el plato servido en que se convirtió el monumento destruido, según el Gobernador: la Zona Franca, la Sociedad Portuaria Regional, el grupo Nule y los empresarios del Hotel Windsor”⁸¹.

A pesar de todas las reuniones y planes que se venían señalando, no se concretó el rescate del muelle y este comenzó a caerse, por lo que los porteños comenzaron a protestar alegando que no obtenían aun la ayuda que el gobierno y los entes locales le iban a brindar al muelle; entre estos estuvieron “Carlos Ariza, un estudiante de derecho que decidió enterrarse en la arena como mecanismo de protesta”⁸². Después de que se cayeran los 200 metros de la vieja estructura del muelle, hubo muchos damnificados y heridos como Juan Muñoz, Fredy Jiménez y Misael de la Hoz, a causa de recuperar sus enseres esto por “la fuerte brisa que tumbó el techo de 22 casetas, además le pedían ayuda al gobierno local y departamental para el muelle, ya que ellos en vista de que cierren el monumento histórico se quedan sin trabajo porque ellos viven del turismo”⁸³. De hecho, los porteños se “encuentran de luto por la desaparición de su mayor atractivo turístico”⁸⁴, y por ello

⁷⁸ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁷⁹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, 116marzo de 2009. Pág. 5A.

⁸⁰ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, martes 10 de marzo de 2009. Pág. 5A.

⁸¹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, martes 10 de marzo de 2009. Pág. 5A.

⁸² A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, martes 10 de marzo de 2009. Pág. 5A.

⁸³ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁸⁴ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 8A.

“inundaron la población con carteles mortuorios que lamentaban el sentido ‘deceso del muelle’”⁸⁵.

Asimismo, en la plaza principal del municipio de Puerto Colombia se realizó un evento, el cual fue convocado a través de redes sociales “para defender la estructura por la que, en sus años de esplendor, el progreso conquistó a nuestro país”⁸⁶. A dicho evento asistieron cientos de dolientes del muelle de Puerto Colombia con la intención de elevar su voz para exigir que el muelle sea reparado. También, los asistentes pudieron apreciar “la proyección de más de 200 fotografías y videos que se realizaron desde la construcción hasta el presente del viejo puerto”⁸⁷. La proyección de las imágenes fue posible gracias al apoyo de la Cinemateca del Caribe, la cual aportó el cine móvil.

Sin embargo, al ver qué pasaba el tiempo y veían el viejo muelle en ese estado crítico, organizaron un evento donde Giselle Massard y Humberto DÁnetra, organizadores del evento, Osvaldo Cantillo poeta y pintor, el colectivo artístico Yuna y el director del colectivo Jimmy Correa, “declamaban, con muestra artística y a través de contar historias, los asistentes unas veces sonreían y otras sus ojos se inundaban de lágrimas como el caso de Teresa Castro porteñas de 87 años y asistente al evento”⁸⁸, donde lamentaban lo que al muelle le estaba ocurriendo, desatando inconformidad por la falta de intolerancia de los dirigentes locales y nacionales. Por lo que dichas acciones demuestran la apropiación del muelle, como patrimonio, por parte de la comunidad.

A esperas de que el gobierno y los demás entes encargados de darle solución por medio de los diferentes mecanismos para salvaguardar este bien, los habitantes siguen en protesta como medio para ser escuchados y que el muelle sea intervenido, pero “han hecho tantas promesas que no sabemos creer las nuevas”⁸⁹. Acciones que “los entes gubernamentales han tomado para la intervención del inmueble han sido solo de investigación y de recopilación de datos”⁹⁰. De esta manera, el muelle se sumerge aún más en el olvido y la

⁸⁵ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 8 de marzo de 2009. Pág. 7A.

⁸⁶ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, viernes 27 de marzo de 2009. Pág. 6A.

⁸⁷ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, viernes 27 de marzo de 2009. Pág. 6A.

⁸⁸ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 29 de marzo de 2009. Pág. 6A.

⁸⁹ A.H.A. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, domingo 29 de marzo de 2009. Pág. 6A.

⁹⁰ EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico-Documento Diagnóstico. 36.

naturaleza sigue haciendo de las suyas. Solo el tiempo nos dirá si el muelle subsiste o por si el contrario desaparece.

CONCLUSIONES

Como se ha puesto de manifiesto a lo largo de esta investigación, el muelle ha sobrevivido a más de una generación para poder legar su testimonio a generaciones venideras. Con la valoración histórica se busca proteger estos inmuebles y a su vez crear consciencia y legar de identidad a los que por décadas han visto lo que ha representado el muelle de Puerto Colombia, no solo de lo que propició para Barranquilla sino en todo el país.

Igualmente, se demuestra que el muelle de Puerto Colombia cumple los criterios para ser considerado patrimonio industrial, muy a pesar de que los entes encargados como el Ministerio de Cultura y las respectivas leyes que cobijan estos bienes aún no contemplan un plan de protección para este tipo de bienes culturales. Por lo que se busca que, en las políticas de conservación del Ministerio de Cultura, se comience a identificar y valorar este tipo de patrimonio, para que, al momento de categorizarlos, se tenga en cuenta la actividad que en su época ejerció. Para de esta manera revestirla ya sea como patrimonio cultural o de tipo industrial.

La categoría de patrimonio industrial es poco conocida, pero las investigaciones en el ámbito nacional e internacional sobre este, lo están dando a conocer. Y son muestras de que debemos comenzar a valorar este tipo de edificaciones que de alguna u otra manera dan cuenta de los procesos sociales y económicos dados en una época determinada. Y a través de estos, surgen las actividades comerciales e industriales que favorecen el desarrollo de esplendor en las ciudades.

Además, a raíz del contexto en el que se da la declaratoria al muelle, hay que tener en cuenta que simultáneamente se estaban gestando nuevos procesos culturales en el país y el patrimonio cultural se volvía cada más importante. Debido a que en ese momento Colombia estaba viviendo un renacer cultural gracias al reconocimiento de la identidad cultural y del patrimonio como base de la nacionalidad colombiana en la constitución de 1991. A su vez, para finales de los 90 se comenzó a valorar aún más al patrimonio cultural a través de las Leyes 397 de 1997 y 1185 de 2008, que garantizaban la protección, conservación y

rehabilitación de estos bienes, para que sirvan de testimonio de la identidad cultural que posea cada lugar, en las generaciones presentes como en las venideras.

Sin embargo, no solo la naturaleza acabó con el muelle sino la desidia y el abandono por parte del Estado. Se presentaron alternativas para su conservación y reconstrucción, pero en la marcha no llegaron a finiquitarse, aun después de haber elaborado, presentado y aprobado el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), para que se hicieran los respectivos estudios para de esta manera salvaguardarlo y devolverle vida a esta estructura que para los porteños significa mucho, ya que ellos viven del comercio y el turismo. Pero también, del legado histórico, cultural y social que ha dejado marcado en estas sociedades.

BIBLIOGRAFÍA

Archivos.

Archivo Histórico del Atlántico (A.H.A.), Barranquilla-Colombia. Sección de noticias. Fondo Prensa, periódico EL HERALDO, 2008-2009.

Fuentes primarias

Bernal Marín, Iván. ““El Muelle es un lomo fino”, y está servido”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, martes 10 de marzo de 2009.

Buitrago, Jairo. “73 días y el Muelle sigue igual”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, lunes 18 de mayo de 2009.

Buitrago, Jairo. “Puerto Colombia conmemora 116 años de inauguración del Muelle”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, Periódico El Heraldo, Barranquilla, lunes 15 de junio de 2009.

Contreras Mercado, Denis. “Puerto Colombia sigue vivo: Viceministro”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, lunes 9 de marzo de 2009.

De La Cruz, Leonor. “...Y el muelle no resistió más”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, domingo 8 de marzo de 2009.

De La Hoz, Alexandra. “Inversión privada, clave para recuperar el Muelle”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, sábado 11 de julio de 2009.

EDUBAR, Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia-Atlántico- Documento Diagnóstico.

Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf (20/03/2020)

Mintransporte. “El Muelle de Puerto fue declarado Monumento Nacional”. Periódico El Heraldo, 25 de mayo de 1994.

Núñez Cabarcas, Helkin Alberto. Muelle de Puerto Colombia. 114 años de inaugurado. Su rehabilitación: “La mentira más larga del mundo”. Barranquilla: Caribania Magazine, 2006. https://caribaniamagazine.webcindario.com/AJUNIO7/h_jn/muelle.htm

Plata Acevedo, Pedro. “Noche de clamor por el muelle”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, viernes 27 de marzo de 2009.

Plata Acevedo, Pedro. “Puerto sigue de duelo por su viejo muelle”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, domingo 29 de marzo de 2009.

S.N. “El muelle de Puerto Colombia ahora es del Departamento”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, martes 5 de mayo de 2009.

- S.N. “Mincultura y Mintransporte se ponen al frente de la misión. Comisión del Gobierno retoma rescate del Muelle de Puerto”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, miércoles 25 de junio de 2008.
- S.N. “Suscriben acta para manejo y protección de la obra. Plan para recuperar muelle de Puerto Colombia: ¿ahora sí?”. Periódico El Heraldo, jueves 14 de agosto de 2008.
- S.N. “Listo estudio patrimonial del muelle de Puerto”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, miércoles 17 de diciembre de 2008.
- S.N. “LO QUE LA DESIDIA Y LAS OLAS DESTRUYERON”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, domingo 8 de marzo de 2009.
- S.N. “Érase una vez un muelle”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, domingo 8 de marzo de 2009.
- S.N. “EL MUELLE SIGUE VIVO, HAY QUE RECUPERARLO: NACIÓN”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, lunes 9 de marzo de 2009.
- S.N. “EL PRESIDENTE DESTRABA LA RECUPERACIÓN DEL MUELLE”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, martes 10 de marzo de 2009.
- S.N. “Cuestionan falta de voluntad de la Nación”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, martes 10 de marzo de 2009.
- S.N. “Vía libre a recuperación de muelle de puerto”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, sábado 14 de marzo de 2009.
- S.N. “Concesión del Muelle de Puerto, a sesiones extras”. Periódico El Heraldo, Barranquilla, viernes 15 de mayo de 2009.

Fuentes secundarias

- Álvarez Areces, Miguel Ángel. “Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”. Revista Apuntes Vol. 21 No. 1 (2008): 6-25.
- Braghirolli, Ângelo. “Patrimonio industrial en Brasil”, DEARQ - Revista de Arquitectura No. 6 (2010): 158-171.
- Bell-Lemus, Carlos. “Industria, puerto, ciudad (1870-1964). Configuración de Barranquilla”. Revista Apuntes Vol. 21 No. 1 (2008): 62-73.
- Constante Figueroa, Yasmeidis. “Identificación, caracterización y valoración del patrimonio arquitectónico industrial de Barranquilla: 1832 – 1930” (Trabajo de Grado para optar al título de Magister en Patrimonio Cultural y Territorio, en Pontificia Universidad Javeriana, 2011).
- Constitución política de Colombia, Título 2 - De los derechos, las garantías y los deberes / Capítulo 2: De los derechos sociales, económicos y culturales/ Artículo 72, <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-2/articulo-72>
- González-Varas Ibáñez, Ignacio. “Patrimonio cultural. Conceptos, debates y problemas. España: Ediciones Cátedra (Grupo Anaya, S.A.), 2015.
- Gobernación del Atlántico, Muelle de Puerto Colombia (Barranquilla: Unidos, 2009), http://historico.presidencia.gov.co/sp/2009/julio/13/muelle_puerto.pdf
- Guzmán Ramos, Aldo y Fernández, Guillermina. “El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinarias”, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Vol. VIII, N° 480 (2003): 1-4.
- Lagarda Gacía, Francisco Omar. “VALOR HISTÓRICO DEL INMUEBLE. La determinación del valor histórico por medio del análisis matemático y la reflexión del inmueble con respecto a las sociedades”, Revista Pádi Vol. 4 N°. 7 (2016): 3-9.
- López Martínez, Jairo. “Antecedentes arquitectónicos patrimoniales del departamento del atlántico”. Modulo Arquitectura Cuc Vol. 22 No. (2019): 9-48.

- Mincultura. “Política para la protección del patrimonio cultural mueble”. Bogotá, D. C.: Ministerio de Cultura, 2013.
- Mincultura, Legislación y normas generales para la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural en Colombia. Ley 1185 y su reglamentación (Bogotá, D.C: 2010), https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/4._legislacion_y_normas_generales_para_la_gestion_proteccion_y_salvaguardia_del_patrimonio_cultural_en_colombia.pdf
- Mincultura, Lista de bienes declarados bien de interés cultural del ámbito Nacional. Bogotá, D. C., 2020). https://www.boyaca.gov.co/secretariaculturapatrimonio/wp-content/uploads/sites/66/2021/04/BIENES-DE-INTERES-CULTURAL-DEL-AMBITO-NACIONAL_septiembre-2020.pdf
- Mincultura. “Plan Especial de Manejo y Protección del Muelle de Puerto Colombia- Atlántico- Documento Técnico de Soporte. Tomo II. Propuesta Integral-Formulación-Volumen 1. Diario Oficial de la República de Colombia, Bogotá, D.C., 12 de abril de 2010, pp. 1-60.
- Mora Hernández, Yaneth. “Lugares de memoria: entre la tensión, la participación y la reflexión”. Panorama Vol. 7 No. 13 (2013): 97-109.
- Peñalver Torres, María Teresa. “La arquitectura industrial: patrimonio histórico y utilización como recurso turístico”, Cuadernos de Turismo, N°. 10 (2002): 155-166.
- Rodríguez-Zulaica, Ainara. “Redefiniendo el concepto de Turismo Industrial. Comparativa de la terminología en la literatura castellana, francesa y anglosajona”, PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural Vol. 15 No. 2 (2017):311-318.
- Santa Quintero, Ángela María. “Inventario del patrimonio industrial bogotano”. Arquitectura y Urbanismo Vol. XXXIX No. 3 (2018): 66-78.
- Zambrano Pérez, Milton. “El puerto fluvial de Barranquilla, 1880-1936”. En Historia Empresarial De Barranquilla, 1880-1980, Ferro Bayona, Ibarra Consuegra y Eduardo Gómez Araujo. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte, 2014, 45-102.