

FORO DEL CONSORCIO PROVENTION 2008

De lo local a lo global:
Reducción de riesgos de desastres centrada en personas

8 al 10 de abril de 2008, Hotel El Panamá, Ciudad de Panamá

La geografía, la economía y la urbanización

Alvaro Uribe, Universidad de Panamá

Tomado de **Panamá Guía de arquitectura y paisaje**, de Eduardo Tejeira Davis. Instituto Panameño de Turismo, Junta de Andalucía, 2007.

La estructura de poblamiento en el Istmo

El hecho de estar en la cintura más estrecha y más baja del continente, además de quedar en medio de las dos masas territoriales de Norte y Sur América, ha determinado que Panamá sea el lugar de paso entre tierras y mares. Esa geografía, en una franja de 700 km de largo por 100 de ancho, que ondula con la suavidad de una forma femenina, compone un istmo que en fecha geológica relativamente reciente, 3 millones de años, separó los océanos y que está integrado por dos sistemas de montañas: la Cordillera Central, de origen volcánico, proveniente de Centroamérica y la Cordillera del Darién la cual, en un arco de 300 km, enmarca la costa del Caribe, hasta el golfo de Urabá en Colombia (ver mapa).

Tal como lo explica el geógrafo Omar Jaén, el poblamiento del istmo, correspondió inicialmente a una función de puente entre masas terrestres, por lo cual se distribuyó de manera uniforme, principalmente a lo largo de las costas y de las vías de comunicación fluviales. Y aunque se calcula que la población indígena antes de la llegada de los españoles alcanzaba entre 300,000 y 500,000 personas, en 1520 se había reducido a 25,000, tras un verdadero exterminio que también borró del mapa los vestigios de sus asentamientos. La conquista y colonia del Istmo, a partir del siglo XVI, cambiaron la función del territorio privilegiando el paso entre los mares y organizando el espacio sobre la base de dos puntos terminales en el Atlántico y en el Pacífico. Bajo este nuevo arreglo, el resto del territorio pasó a una condición de espacio derivado, subordinado a la zona de tránsito, generando una nueva estructura de poblamiento en concordancia con la naciente función transitista.

Las primeras fundaciones españolas, sobre la costa del Caribe, no tuvieron éxito. Santa María de Belén (1503), Santa María Antigua (1510) y Acla (1516), desaparecieron sin dejar rastros. Con el descubrimiento del Mar del Sur (1513), Nombre de Dios y Panamá, fundadas el mismo año (1519), pasaron a ser los puntos terminales del paso interoceánico, enlazadas por el camino real. La primera sobrevivió hasta 1597, cuando la necesidad de defensa desplazó el puerto en el Atlántico hacia el oeste, en una bahía más amplia y protegida más cercana al río Chagres, donde fue erigida la población de Portobelo, la que a su vez fue sustituida por la ciudad de Colón, con la construcción del ferrocarril a mediados del siglo XIX.

En el interior, al oeste de la zona de tránsito y en la región del Darién, al este, los primeros años del siglo XVI fueron los de la de conquista que diezmó la población indígena. Durante esos tiempos se fundaron algunas poblaciones en Darién, que desaparecieron rápidamente y, en las sabanas del interior, se fundó Natá (1522), en el sitio que ocupaba la aldea principal del cacicazgo de esa zona. En esta época, las sabanas del Pacífico vieron la formación de una pequeña red de asentamientos humanos cuando la explotación minera se convirtió en la mayor actividad económica del Istmo, auge que duró 30 años, hasta 1589. Fue la época en que el territorio panameño recibió el nombre de "Castilla de Oro". La dispersión que

siguió a la caída de la producción minera, llevó a los habitantes de estos primeros poblados, casi todos desaparecidos, a colonizar las llanuras más occidentales, en lo que hoy es la provincia de Chiriquí, creando un nuevo conjunto de asentamientos donde se destacan Remedios, fundada en 1589, Montijo, en la provincia de Veraguas, en 1590, Alanje, en 1591 y David, en 1602, elementos primarios de la trama que constituye el actual sistema urbano del interior. A partir de entonces, tal como lo señala Jaén, “el paso transístmico se convierte en la función principal de Panamá y, en la práctica, en su razón de ser hasta nuestros días”, actividad que se define por el curso del río Chagres, convertido en la ruta de tránsito de la época colonial y transformado hoy en el Canal de Panamá (ver mapa).

La concentración en la zona de tránsito tuvo como contrapartida un interior tan disperso que hacia el final del período colonial (1808), ni siquiera los asentamientos más poblados (Santiago, Penonomé, Los Santos) pasaban de 2,000 habitantes y poblaciones más antiguas como Natá, Remedios o David, no llegaban a 1,000. Hubo que esperar el siglo XX, para que David, la tercera ciudad de Panamá, alcanzara los 5,000 habitantes (1930). Y aún en 1950, con 15,000 habitantes, era el único poblado de más de 10,000 personas fuera del corredor transístmico.

Por su parte, el conjunto urbano central se consolidó a partir de la construcción del ferrocarril (1850) y la fundación de la ciudad de Colón (1852), con lo que las ciudades terminales tomaron una considerable ventaja demográfica en relación al resto del territorio. Ya a finales del siglo XIX, antes de la construcción del canal francés, la ciudad de Panamá tenía 25,000 habitantes y la de Colón 15,000. A pesar de las fluctuaciones que aún conocerían durante el período francés y, posteriormente, al tiempo de la construcción del canal por los norteamericanos, la participación de ambas ciudades en la población nacional se acentuó a lo largo del siglo XX. En 1930, cuando la población nacional bordeaba el medio millón, las ciudades terminales concentraban algo más de 100 mil habitantes (23%); en 2000, la proporción pasó a 37%. Sin embargo, si se incluye las áreas metropolitanas, ya que las fronteras de las ciudades fueron superadas y los asentamientos urbanos han incorporado poblados vecinos, la proporción sube a 49.7%, es decir, la mitad de los habitantes del país (ver mapa).

La economía del tránsito

La función de tránsito que el istmo de Panamá jugó desde el inicio de la época colonial, derivada de su posición geográfica, es determinante en nuestra historia, por cuanto la naturaleza de la economía provocó en el ámbito nacional una marcada dependencia en el comercio y los servicios generados por el paso de bienes y personas entre los mares, seguida de una débil producción agrícola en el interior del territorio y la consiguiente concentración de la vida económica sobre la ruta transístmica. Esta situación, atípica con respecto a los demás países de la región, se fue acentuando a través del tiempo y ha llegado a significar en la actualidad (2005), que más de dos tercios del PIB nacional se genere en la Región Metropolitana, fundamentalmente a lo largo de la zona de tránsito, en el conjunto urbano central compuesto por las ciudades de Panamá y Colón.

El proceso que condujo a esta especialización económica del territorio es bien conocido: desde la inserción de Panamá en el mercado internacional, a partir de las ferias coloniales de Portobelo en el siglo XVII, su función de vía de paso acompañó las sucesivas transformaciones del tránsito comercial y de la tecnología de transporte interoceánico y de telecomunicaciones, cuyos hitos principales fueron:

- primero, la construcción del ferrocarril transístmico en 1850 (que tuvo un gran auge en la época de la fiebre del oro en California);
- en 1905, la construcción del Canal (cuando se instaló la denominada “Zona” que segregó gran parte del territorio central durante el siglo XX);
- en 1948, cuando se empezó a conformar una plataforma de servicios internacionales, con la creación de la Zona Libre de Colón, el aeropuerto internacional de Tocumen y el hotel El Panamá;
- desde 1970, con el establecimiento del centro financiero internacional con más de 100 bancos;
- finalmente, con la formación del naciente conglomerado (*cluster*) de actividades económicas en torno al Canal, ya en vías de ser panameño, a partir de los años 1990. El nuevo uso del Canal, bajo plena jurisdicción panameña, ha posibilitado que, por ejemplo, las operaciones portuarias en las ciudades terminales encabecen el manejo de carga contenerizada en toda la región

latinoamericana y el Caribe. En este contexto, la construcción de la autopista Panamá-Colón (en proceso) y la previsible ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas que permita el paso a naves de mayor tamaño (en estudio), son solamente las formas que hoy le dan continuidad a la función histórica de puente en esta parte del mundo.

La ciudad capital

Como centro urbano primado, la ciudad de Panamá es igualmente el escenario principal del urbanismo y la arquitectura en el país. Sin embargo, así como el espacio nacional fue condicionado por la geografía y la inserción de Panamá en el sistema económico internacional, el espacio urbano también tuvo que ajustarse a una serie de determinantes que dejaron consecuencias en la manera como se ha hecho urbanismo y como se ha hecho arquitectura. Esto puede verse con claridad en el papel que ha jugado la tierra, soporte de la actividad urbana, a lo largo de la historia de la ciudad.

La tierra urbana

La ciudad de Panamá desde muy temprano, junto con la especialidad de sitio de tránsito, adquirió también un rasgo que determinaría su estructura y caracterizaría su cultura urbana: la escasez de la tierra disponible para su expansión. Inicialmente, en 1519, los obstáculos fueron los de la geografía, en un asentamiento sobre una franja de tierra situada entre el mar y una zona pantanosa y malsana. A la destrucción de esta primera capital a manos de los piratas, siguió, en 1673, una ciudad donde la necesidad de defensa, mediante el emplazamiento en una pequeña península de 30 hectáreas, rodeada por una muralla y sus baluartes, limitó drásticamente el espacio desde el comienzo, dejando como recinto habitable cinco calles a lo ancho, por nueve o diez de largo.

Esta limitación tuvo una serie de consecuencias en el plano de la ciudad, produciendo un entorno estrecho y caro, con casas altas y angostas en solares alargados, de la que se ha dicho que *“tras generaciones de observación y hábitos visuales, el capitalino había acabado por crearse una forma mental del espacio urbano, donde eran características las casas estrechas y altas y los solares alargados”* y donde la especulación con la tierra llegó a ser, junto con la posición geográfica y el transitismo, uno de sus rasgos principales.

De esta manera transcurrieron más de dos siglos, hasta el nacimiento de la República en 1903, cuando la construcción del canal interoceánico planteó una nueva determinante al crear el enclave Zona del Canal que, durante 75 años, recortó una parte considerable del territorio contiguo a las ciudades terminales de Panamá y Colón, obligándolas a adoptar diversas formas de ocupación del suelo para acomodar su expansión urbana. La Zona fue creada expropiando e indemnizando a los dueños de las tierras que la componían y todas las provisiones fueron tomadas para evitar al gobierno norteamericano el pago de valores especulativos. Para realizar esta operación hubo que crear los mecanismos de mercado, mediante una comisión evaluadora de la tierra, ya que antes de 1903 el mercado inmobiliario simplemente no existía, lo cual no inhibió a quienes poseían o detentaban algún derecho sobre el territorio, presentar sus exigencias, generalmente sobre la base de expectativas exageradas que fueron drásticamente reducidas por dicha comisión. Tal cosa se aprecia en la larga lista de solicitudes de compensación (más de 3,500), donde las peticiones indemnizadas recibieron, por lo general, la décima parte de lo que pedían. La brusca aparición de los procedimientos mercantiles sirvió para medir, tasar y evaluar las haciendas suburbanas y rurales, por primera vez, confiriéndole a estas posesiones una importancia que localmente no tenían como recurso económico y que, en rigor, no existía, puesto que la solicitud era extra nacional, pero que mostraba la influencia de la posición geográfica incluso en la esfera de la propiedad inmobiliaria. Desde ese momento, el efecto combinado del aumento en la demanda de tierra urbanizada, a causa del incremento de la población (entre 1900 y 1920, la población de la ciudad prácticamente se triplicó) y la repentina reducción del espacio disponible para la expansión urbana, producida por la implantación de la Zona, contribuyeron a acentuar el valor de la tierra como fuente de acumulación. En consecuencia, la expansión urbana en los primeros 10 años de la República, se debió casi exclusivamente a la creación de nuevos barrios periféricos al norte (San Miguel, Guachapalí y Marañón) y oeste (El Chorrillo), basados en un prototipo arquitectónico que haría escuela en las ciudades terminales: la casa de cuartos de alquiler o “inquilinato”, una manera de aprovechar la condición “transitista” del espacio urbano -los arrendatarios eran trabajadores inmigrantes- y de hacer un uso más intensivo del suelo escaso.

Aunque no se puede afirmar que esta situación haya sido parte de una estrategia o plan, es indiscutible que vino a reforzar el proceso de consolidación de intereses particulares en torno a la tierra, ya que desde el siglo XIX, se había conformado una oligarquía urbana estrechamente vinculada a la zona de tránsito, dedicada al comercio, cuyos excedentes utilizó para hacerse poco a poco a los campos en torno a la capital. La creación de la Zona del Canal, remarcó la importancia de estas posesiones, contribuyendo a limitar las competencias de la administración pública, quien jamás llegó a dirigir el proceso de desarrollo urbano y redujo su participación a la realización de las obras públicas (vías, sistemas de acueducto y alcantarillado) y a la expedición de normas generalmente orientadas en beneficio de la promoción inmobiliaria privada. Pero el modelo también tenía antecedentes, ya que cuando la ejecución de las primeras obras de drenaje, pavimentación y agua potable, se realizó en Panamá y Colón, este conjunto de trabajos estaba fuera de las posibilidades técnicas y económicas del naciente Estado panameño (1905) y fue el gobierno norteamericano, desde la Zona del Canal, el encargado de llevarlas a cabo, lo que justificó mediante un argumento que aún tiene validez, pues constituye una estrategia de desarrollo urbano y valorización, como lo indica la explicación que da la Comisión del Canal Istmico en 1905: *“This sanitary work must be undertaken not as an act of magnanimity to the inhabitants, but as a necessary means of accomplishing the purposes of the United States on the Isthmus. The United States by virtue of its ownership of the Panama Railroad, has the proprietary title to a large amount of real estate in Panama, Colon and La Boca, and by the increase of value resulting from these public improvements, will be greatly benefited financially”*. Sin embargo, cuando el gobierno de Belisario Porras hizo algo similar, al crear el barrio de La Exposición en 1912, compró la tierra a varios propietarios privados integrando una sola propiedad, pero luego tuvo que enfrentarse a los mezquinos intereses inmobiliarios locales que no concebían que alguien más que ellos –ni siquiera el Estado Nacional- pudiera apropiarse de los incrementos en valor resultantes de esas mejoras públicas. Tal como quedó consignado por Narciso Garay, el encargado del proyecto de La Exposición, *“Al efectuar esta brillante negociación, que le honra en toda la línea, no es sorprendente que la Administración actual haya lesionado ‘intereses creados’ causando no pocas decepciones y atrayéndose numerosos resentimientos”*. Este experimento determinó que, desde muy temprano y a pesar del éxito rotundo que tuvo el proyecto de La Exposición, ninguna otra administración se atreviera a desafiar nuevamente esos ‘intereses creados’ y el producto de la valorización en la ciudad se apropiara privadamente.

Así, con una participación muy limitada de la administración pública, y de la mano de la iniciativa privada, se fue produciendo una aglomeración urbana a la sombra del Canal. Esto explica que la ciudad de Panamá a lo largo de un siglo haya proyectado su crecimiento sobre las pautas dictadas por una escueta red de caminos compuesta por tres vías principales que poco o nada tienen que ver con medidas de planificación urbana. La primera y más importante de estas vías, con un trazado que existía desde la colonia (Camino de Las Sabanas-Camino de Chepo, convertido hoy en Av. Central-Vía España-José A. Arango-J. M. Torrijos-Camino Viejo a Chepo), la segunda, cuya construcción respondió a intereses estratégico-militares norteamericanos y no a medidas de planificación (Carretera Transístmica, durante la II Guerra Mundial, en 1942) y la tercera creada como una conexión al aeropuerto de Tocumen (Vía Tocumen, hoy Domingo Díaz, en 1948). A este reducido haz de vías se le han ido sumando segmentos que se articularon en diversas épocas, como la Av. Balboa en sus diferentes tramos (La Exposición, en 1940; Aeropuerto de Paitilla, hoy Vía Israel, en 1940; Vía Cincuentenario, en 1953; Bella Vista y Punta Paitilla, en 1959; Marbella, en 1962; y Atlapa, en 1974, cuando, por fin, forma un trazo continuo desde Marañón hasta la antigua estatua de Roosevelt. O como la Calle 50, que adopta y adapta trayectos de diferentes urbanizaciones (Bella Vista, Obarrio, San Francisco), conectándolos a la fuerza; o como la Vía Ricardo J. Alfaro, que aprovecha un viejo sendero colonial (camino de Tumbamuerto) y se acopla con la Vía Tocumen en 1970 (ver mapa). Por insólito que parezca, el paso de ciudad a metrópoli se ha dado de la mano de este sistema de cuatro vías (Balboa, España, Transístmica y Tumbamuerto-Tocumen), a las que se han “colgado” toda clase de conjuntos de urbanización de diversos tamaños y formas, lo que le ha dado a la ciudad de Panamá el aspecto abigarrado que presenta hoy y una estructura discontinua, fragmentada, que dificulta su funcionamiento (ver mapa y fotos).

La ciudad de hoy (y de mañana)

Es indudable que el fraccionamiento de la tierra promueve el desarrollo urbano. Las haciendas suburbanas de la primera mitad del siglo XX, cuyas extensiones, en promedio, superaban las 100 hectáreas, fueron subdivididas y esas unidades menores fueron urbanizadas generando nuestros actuales barrios. Sin embargo, la disposición en el espacio de estas nuevas unidades de urbanización, obedeció a una partición casual del territorio, por lo general siguiendo los linderos de fincas privadas y el repartimiento entre herederos, lo que condujo a un desarrollo urbano también casual. Además, la valorización de la tierra

produjo con el tiempo una trituración de la propiedad de consecuencias muy negativas para la ciudad, ya que la costumbre de la subordinación casi absoluta a los derechos de la propiedad privada ha generado múltiples obstáculos cuando se propone alguna intervención para racionalizar una organización espacial que no concuerda, que no puede concordar, con divisiones fortuitas del territorio.

Esta matriz de crecimiento basado en la urbanización de fincas privadas, que caracterizó a la ciudad de Panamá, no podría ser más contrastante con el sistema utilizado en la ocupación de la Zona del Canal, donde la propiedad privada y el mercado fueron abolidos y donde la planificación, por lo tanto, fue el instrumento privilegiado de ordenamiento del espacio, llegando incluso al extremo de crear zonas racialmente segregadas. El urbanismo que predominó en ambos sectores es una manifestación de ese contraste: en la Zona del Canal imperó la naturaleza, salpicada de agrupaciones de edificios de tres pisos de planta rectangular –barracas-, muy austeros, alineados sobre la vía principal o enmarcando grandes espacios abiertos en las bases militares (ver fotos); los conjuntos habitacionales, estaban constituidos por unidades vecinales, agrupaciones de viviendas dotadas de facilidades comunitarias, a la escala de una escuela elemental y con gran profusión de espacios abiertos tratados con diseño del paisaje (ver fotos).

En cambio, el modelo de urbanización en la ciudad de Panamá, donde el mercado dirigió el proceso, rechazó la planificación y se orientó hacia el aprovechamiento de la ciudad como fuente de lucro. Para ello se apoyó inicialmente en la construcción de vivienda de alquiler, dentro de la cual se destacó la construcción masiva de casas de cuartos, los llamados “inquilinos” o “casas de vecindad”, desde 1905. El recurso fue tan exitoso, que todavía en 1960, el 75% de las viviendas de la capital eran de alquiler y más de la mitad, 55% eran apenas cuartos de “inquilinato”, con lo que eso implicaba: viejas estructuras de madera, cuartos de dimensiones exiguas, servicios sanitarios comunales, etc. En Colón era aún peor: 94% de alquiler y 68%, de inquilinato. El panorama cambió bruscamente con el gobierno militar a comienzos de los años 1970, a través de una disposición de carácter populista: la congelación de alquileres por debajo de \$250 mensuales, medida que no solo abarcaba toda la vivienda popular sino también los alquileres para ingresos medios. Este fue un golpe mortal a los casatenientes, que redujo drásticamente la oferta de vivienda en alquiler, pero que abrió las puertas al mercado hipotecario, floreciente desde entonces. Así, en el año 2000, la vivienda alquilada de la ciudad de Panamá sólo representaba el 21% del total, y los cuartos de inquilinato el 16%; la proporción mayor pasó a ser la de vivienda propia o en vías de serlo (hipotecada), con 72%.

El aspecto de la ciudad cambió también, porque fueron desapareciendo las concentraciones de casas de cuartos y altas densidades que caracterizaban la vivienda popular en el centro, sustituidas por pequeños edificios de apartamentos de vivienda social y, especialmente, porque se conformó un nuevo centro de negocios alrededor de la recién creada zona bancaria, que concentró, además, la vivienda de medios y altos ingresos, en edificios de apartamentos cada vez más altos, producto del incremento de los precios del suelo y de una normativa creada o más bien suprimida, para el efecto. Fue cuando las densidades se duplicaron, la altura se dejó a la voluntad del promotor, según la densidad del lote y se establecieron exoneraciones de 20 años a las mejoras. Al mismo tiempo, la expansión exterior se proyectó hacia las periferias este y norte, siempre a lo largo de las arterias existentes, creando dos nuevos elementos de urbanización: los conjuntos de casas en serie (“urbanizaciones”) y las barriadas de autoconstrucción (“precaristas”). Las primeras, suelen ser proyectos muy sencillos, aislados, articulados a una vía principal mediante un solo acceso y un sistema interno de calles donde se van distribuyendo unidades de vivienda idénticas. Estas agrupaciones ofrecen muy poco más que un lote y una calle a domicilio y se pueden identificar como “barriadas dormitorio”. Las segundas, surgen de tomas de tierras generalmente públicas, son producto de la necesidad y son agrupaciones informales de viviendas, en tierras de acceso difícil y que dependen más de veredas peatonales que de calles. Estas dos modalidades, con una ligera ventaja de la autoconstrucción, constituyen, desde hace al menos 25 años, el grueso del nuevo espacio urbanizado de la ciudad, es decir, la expansión de la “mancha urbana”.

Conclusiones

En resumen, si la carencia de espacio ha sido una constante en la historia de la ciudad de Panamá, el surgimiento del mercado inmobiliario durante la primera parte del siglo XX provocó, en la zona de tránsito, un modelo de aprovechamiento mercantil del espacio urbano en la forma de una ciudad de alquiler que, en su manifestación extrema, fue de inquilinato. En estas cuarterías el urbanismo avaro de las altas densidades y el hacinamiento fueron la norma. Sin embargo, el cambio que trajeron la fragmentación de la propiedad y la expansión del crédito hipotecario, hacia la posesión particular de la vivienda durante el último tercio del siglo XX, también produjeron un urbanismo mezquino, carente de visión integral, conformado por parcelas individuales que compiten para atraer usos más intensivos, dando lugar a una especie de “darwinismo

urbano” donde sólo sobreviven los usos más rentables, con total desdén por el efecto que agregadamente puedan tener sobre la ciudad (ver foto).

Tal vez el aspecto más pernicioso del actual modelo de gestión urbana, definido por un marco carente de normas adecuadas a las exigencias de una ciudad como la nuestra, es la atomización del espacio urbano en unidades individuales de suelo que operan con lógica propia y que exigen respeto ante lo que se cree “derechos adquiridos” con absoluto menosprecio por cualquier consideración colectiva. De ello se derivan dos consecuencias igualmente serias: primero, la entronización del dominio absoluto de la propiedad privada que ocupa el espacio de la ciudad y obtiene todos los beneficios que esta genera, pero no comparte ninguna de sus cargas, en una suerte de subsidio perverso que aprovechan particularmente las tierras mejor ubicadas. Y, segundo, la reducción de la arquitectura a la proyección de edificaciones que son meras fundas de espacios de renta, los cuales simplemente se hinchan hasta el límite de unas normas dilatadas por la presión del mercado. Los resultados de esta práctica, que son, en el centro, los abigarrados conjuntos de edificaciones en altura y, en la periferia, las barriadas de infinitas casas en serie, constituyen un modelo de ciudad insostenible, pues la competencia desmedida por el espacio entre diferentes proyectos individuales termina perjudicando a todos, compradores y vendedores, cuando la ciudad se atora, cuando no funciona.

Es evidente que para que una ciudad pueda ser viable, sea como medio de acumulación o como medio de vida, su funcionamiento debe estar garantizado. En la ciudad actual, esa falta de garantías ha llevado a la fracción más participativa de la ciudadanía, a exigir de las autoridades un marco más actualizado de normas para el desarrollo urbano, mediante una nueva ley de urbanismo, que deberá incluir instrumentos para lograr una relación más balanceada en términos de cargas y beneficios, entre la propiedad de la tierra y la ciudad. Es apenas un paso. Sin embargo, el sólo hecho de tener que volver a considerar a la ciudad como conjunto y al espacio urbano como sistema, posibilita la creación de un nuevo estatuto para la ciudad y, sólo entonces, para su arquitectura.

Alvaro Uribe

urbio@pananet.com