



ugr

Universidad
de **Granada**

UNIVERSIDAD DE GRANADA

Facultad de Historia y Artes

**PATRIMONIO DE CARTAGENA DE INDIAS:
FINALES DEL XIX A LOS AÑOS TREINTA DEL XX**

Tesis Doctoral

Autora: Gloria Inés Yepes Madrid

Tutor: Dr. Ignacio Henares Cuéllar

Granada, España, marzo de 2018

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales
Autor: Gloria Inés Yepes Madrid
ISBN: 978-84-9163-931-2
URI: <http://hdl.handle.net/10481/52441>

El doctorando / The *doctoral candidate* [**GLORIA INÉS YEPES MADRID**] y los directores de la tesis / and the thesis supervisor/s: [**IGNACIO HENARES CUÉLLAR**]

Garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando bajo la dirección de los directores de la tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo, se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones.

/

Guarantee, by signing this doctoral thesis, that the work has been done by the doctoral candidate under the direction of the thesis supervisor/s and, as far as our knowledge reaches, in the performance of the work, the rights of other authors to be cited (when their results or publications have been used) have been respected.

Lugar y fecha / Place and date:

GRANADA, 15 DE MARZO DE 2018

Director/es de la Tesis / *Thesis supervisor/s*;

Doctorando / *Doctoral candidate*:

Firma / Signed

Firma / Signed

Dr. D. Ignacio Henares Cuéllar, profesor emérito de la Universidad de Granada

HACE CONSTAR

Que el trabajo recogido en la presente memoria de Tesis Doctoral, titulada: “Patrimonio de Cartagena de Indias: finales del XIX a los años treinta del XX”, presentadas por la Sra. Gloria Inés Yepes Madrid, ha sido realizado bajo mi dirección. Considerando que resume su trabajo de Tesis y que reúne todos los requisitos legales, autorizo su presentación y defensa para optar al grado de Doctor en Ciencias Históricas por la Universidad de Granada.

Granada, marzo de 2018

Fdo. Dr. Ignacio Henares Cuéllar

“El presente de las cosas pasadas es la memoria; el de las cosas presentes, la visión (...) y el de las cosas futuras, la expectación.”

Agustín de Hipona citado por Paul Ricoeur

Tiempo y Narración

DEDICATORIA

A Manuel Yepes Gallego.

*Tuyo es este pájaro de papel
que anidó en tu corazón en los días de mi infancia.*

AGRADECIMIENTOS

La autora expresa sus agradecimientos a las siguientes instituciones y personas:

Universidad de Granada, habitar sus claustros es una lección de humanismo.

Dr. Ignacio Henares Cuéllar, ha portado la antorcha de la fe cuando todo parecía imposible; por esto y más estoy en deuda.

Dra. María Luisa Bellido, su apoyo en la tutoría es una lección de discreción en lo esencial.

Doctores Rafael López y Elena Diez, coordinadores de esta cohorte, su amistad se aquilata mi corazón.

Compañeros del Grupo de Cartagena de Indias, ha sido un honor caminar con personas extraordinarias, solidarias, disciplinadas, creativas y sensibles. Alfonso Cabrera, gracias a ti estoy aquí; Ricardo Zabaleta, tu aliento me ha dado fuerzas.

Fabiola Martínez, tu apoyo en el inicio de este proyecto, en tiempos de mares embravecidos, es una lección de liderazgo y amistad. Roberto Lora, tu rigor académico y compromiso vital han hecho posible que los archivos de Cartagena de Indias hablen en esta investigación. Matty Herrera, tu elegancia está en el *Abstract*. Haroldo Rodríguez, tu sensibilidad audiovisual me ha aportado visión. Liliana María Ordóñez (q.e.p.d.), tanto de ti permanece en mí.

Victor y Amparo, tan míos como mi alma, esto es de ustedes.

Miguel Andrés, pienso en ti y mis ojos se humedecen. Te agradezco tu paciencia, solidaridad y lo que aprendo cada día junto a ti; basta tu existencia para justificar mi vida.

RESUMEN

Palabras clave:

Embellecimiento

Progreso

Celebraciones centenarias

Conservación monumental

Expansión urbana

Cartagena de Indias perdió la mitad de su población y su importancia portuaria y militar luego de la reconquista española de 1815, cuyos efectos negativos se extendieron durante las décadas siguientes. A finales del siglo XIX, gracias al papel del Presidente cartagenero Rafael Núñez, la reconexión fluvial y férrea con el río Magdalena y la entrada en operación del Muelle de la Machina comenzó su recuperación. La ciudad se expandió por fuera del recinto amurallado en barrios de estilo republicano, transformó plazas, creó espacios públicos, demolió murallas, modernizó sus servicios públicos e incorporó las ideas del embellecimiento y el progreso. En 1911 celebró el centenario de su independencia con la construcción del Teatro Municipal, el Parque Centenario, su obelisco, la estatua Nolle Me Tangere y el monumento a la Bandera.

Las ideas del progreso implicaron la demolición de murallas, mientras que la definición de un nuevo papel turístico para éstas y construcción de la identidad colombiana con el reconocimiento del aporte español a su cultura contribuyeron a su protección. La Sociedad de Mejoras Públicas surgió como una institución para esta puesta en valor del patrimonio. Al celebrar sus cuatrocientos años, en 1933, Cartagena de Indias se había incorporado a la modernidad, su población mayoritariamente residía fuera de la "ciudad vieja" y ésta se mantuvo como centralidad y fuente de ingresos turísticos.

ABSTRACT

Keywords:

Embellishment

Progress

Centennial celebrations

Monumental conservation

Urban expansion

Cartagena de Indias lost half of its population and its port and military importance after the Spanish reconquest of 1815, whose negative effects extended during the following decades. At the end of the 19th century began its recovery, thanks to the role of the Cartagena born President Rafael Núñez, the reconnection with the Magdalena River through both the river and trains, and the start of operation of the Machina dock. The city expanded outside the walled enclosure in Republican style neighborhoods, transformed plazas, created public spaces, demolished walls, modernized its public services and incorporated the ideas of embellishment and progress. In 1911 it celebrated the century of its independence with the construction of the Municipal Theater, the Centenary Park, its obelisk, the Noli Me Tangere statue and the monument to the Flag.

The ideas of progress involved the demolition of walls, nonetheless the definition of a new tourism role for them as well as the construction of the Colombian identity with the recognition of the Spanish contribution to its culture, contributed to its protection. The Public Improvements Society emerged as an institution for this enhancement of heritage. When celebrating its four hundred years, in 1933, Cartagena de Indias had joined modernity, its population mostly lived outside the "old city", which kept its downtown character and as a source of tourist income.

1
GENERALIDADES

1. GENERALIDADES¹

1.1. FUNDACIÓN Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

Don Pedro de Heredia fundó Cartagena de Indias en el sitio donde se ubicaba la aldea de indígenas de Calamarí, atendiendo las condiciones naturales portuarias de la bahía interior. El acto fundador tuvo lugar el 1º de junio de 1533. El destino portuario de la ciudad fue la marca de su origen y el fundamento de su desarrollo. Rápidamente se consolidó como el puerto hacia el interior del Nuevo Reino de Granada, el lugar de intercambio con el caribe insular y de atraque de las naves que traían los bienes del tráfico del Perú, que llegaban luego de atravesar el istmo de Panamá.

Cartagena de Indias se convirtió en sitio privilegiado en el intercambio entre América y la Península, al ser elegida como punto de escala de las naves de la Flota de Tierra Firme o Flota de Galeones en el territorio de la Nueva Granada, junto con Veracruz en la Nueva España. En estos puertos se realizaban los encuentros de comercio alrededor de esta flota - conocidos como la Feria de los Galeones- y se atendían el apertrechamiento, la reparación de los barcos y las necesidades de la población flotante de marinos y comerciantes. Además, Cartagena de Indias fue desde finales del siglo XVI el primer puerto que recibió esclavos africanos y se mantuvo en el lugar más importante de su comercio durante un largo periodo.

Sin embargo, la ciudad floreció no sólo bajo los canales legales sino también gracias a los irregulares del contrabando, y por ello fue un importante sitio de control fiscal, administrativo y militar.

El orden de la traza urbana -al igual que sucedió con las demás ciudades hispanoamericanas- fue una mezcla de praxis y normatividad. Por las características geográficas de su emplazamiento -una bahía con varias islas e islotes- y por los propósitos

¹ YEPES MADRID, Gloria Inés. *Análisis de la gestión del patrimonio material inmueble de Cartagena de Indias*. Tesis de Maestría. Maestría en Desarrollo Social. Universidad del Norte. Barranquilla. 2011.

Fuente del análisis histórico de Cartagena de Indias que se realiza en este capítulo.

portuarios de su fundación, Cartagena de Indias se organizó y creció alrededor de dos plazas: la Plaza Mayor o de Aparato, y la Plaza del Mar, Real o del Comercio.

Hacia finales del siglo XVI el primitivo núcleo urbano se había asentado sobre la isla de Calamary -que conforma los actuales barrios del Centro y San Diego- y se desarrolló el barrio de Jetsemaní –hoy Getsemaní- en la isla de San Francisco, que estaba separada del área fundacional por el caño de la Matuna o de San Anastasio (donde se ubicaron inmigrantes llegados en búsqueda del oro, en la segunda mitad del siglo XVI). Los dos territorios se unieron a través de un puente que se construyó entre 1529 a 1554, ubicado frente a la puerta de entrada a la ciudad primigenia, en el sitio conocido como “Boca del Puente”.

En el siglo XVII se construyeron en Jetsemaní, el Arsenal o Almacén General de Marina de Administración y Suministro de Pertrechos Navales, la Aguada del Rey para el abastecimiento de agua potable de las embarcaciones y el Muelle Carenero de Santa Isabel destinado a la reparación de cascos de buques, ubicado en la Playa del Arsenal frente al Baluarte de Santa Isabel.

Desde esa época y hasta hoy, el corazón de la ciudad no ha tenido una variación notable en lo que se refiere a la traza y distribución de las calles y plazas, salvo los cambios iniciados a finales del siglo XIX de relleno del cuerpo de agua que separaba los dos espacios poblacionales, estableciendo en esta planicie de comunicación diversos hitos urbanos.

Cartagena de Indias fue construida inicialmente con materiales poco durables, como el barro, la madera y la paja; pero luego del incendio que la arrasó en 1552, se inició la reconstrucción con el uso de la piedra, material más costoso y escaso en la región, cuyos costos pudieron ser financiados gracias al auge económico de la urbe cuyo crecimiento justificó la expedición de dos regulaciones urbanas en 1556 y 1588. En general, el proceso constructivo de las edificaciones, salvo las militares, estuvo a cargo de maestros de obra con adaptación de técnicas peninsulares a los recursos y medios locales.

En el siglo XVII el papel militar de la ciudad fortaleció su actividad económica sobre la base del comercio e intercambio con la Península, la trata de esclavos, las inversiones militares, la presencia periódica de las flotas de galeones y las actividades asociadas a ellas.

Así mismo, fue un punto de intercambio de información para los comerciantes, y por lo tanto, constituía un hito importante para la fijación de las condiciones de negociación tanto en la Metrópoli como en los diversos sitios de Suramérica y el Caribe.

Durante el siglo XVIII, Cartagena de Indias creció no solamente en su construcción militar y en la presencia de soldados y militares en la plaza, sino también en su desarrollo económico y demográfico, que generó la conformación de una élite de comerciantes y políticos cultos que estaban en pie de igualdad con sus semejantes de Santa Fe de Bogotá y sus pares europeos.

La urbe recibía los recursos generados por los impuestos sobre las actividades económicas que en ella se desarrollaban (tráfico de esclavos, almojarifazgo - impuesto al comercio exterior-, alcabala –impuesto a las ventas-) y las transferencias por “situado” por parte de Quito y Santa Fe, para cubrir los gastos de la tropa radicada en la ciudad, lo cual se mantuvo hasta los primeros años de la independencia. La pérdida de estos recursos fiscales externos fue una de las causas del deterioro del sistema defensivo en el primer siglo de vida republicana, ya que Cartagena de Indias no tenía recursos propios para destinarlos a los gastos de su mantenimiento.

También la Iglesia -cuyo poderío estaba presente en la estructura social, política y económica de la época- realizó cuantiosas inversiones en sus edificaciones religiosas, que se construyeron desde finales del siglo XVI y hasta mediados del siglo XVII. Un breve recuento de este ejercicio constructivo eclesiástico es el siguiente: La primera obra monumental de Getsemaní fue el convento de San Francisco de 1555; en 1580 se fundó el Convento de San Agustín; las Carmelitas de San José (después de Santa Teresa) tuvieron convento en 1608 y las clarisas, en 1619. Los recoletos se trasladaron a su Convento de San Diego en 1625. Con recursos del Cabildo se dotó a la Ermita de San Roque de Getsemaní, que fue concluida en 1674. También en el periodo se erigieron el Hospital de Convalecientes y la Iglesia de la Santísima Trinidad. En el siglo XVII se construyó la Iglesia de la Tercera Orden; en 1622 se terminó el Convento de los Agustinos -ubicado en el Cerro de la Popa que es la más importante elevación geográfica de la ciudad- y entre 1640 y 1650 se erigió la Obra Pía en la calle de la Media Luna, destinada en su origen al albergue de mujeres en dificultades y luego,

en 1791, le fue agregada una sala cuna para niños expósitos, que abrió sus puertas en la calle vecina de Santa María Magdalena (El Torno). La Inquisición, encargada de velar por la unidad religiosa de la Monarquía Española, construyó su sede entre 1630 y 1640 (la estructura básica que se conserva data de 1770). En 1732 se construyó la Iglesia de Santo Toribio, en el Barrio de San Diego.

1. 2. SISTEMA DEFENSIVO

El sistema defensivo de la ciudad hispánica en América en la época inicial de la Conquista era un deber del fundador y sus habitantes. En Cartagena de Indias, las Capitulaciones firmadas en 1532 en favor de don Pedro de Heredia lo obligaban a construir una fortaleza, pero en realidad solo llegó a ser una estacada frágil que duró poco tiempo.

La urbe no tuvo fortificaciones en el periodo inicial de su historia; hacia 1560 contaba con frágiles sistemas defensivos contruidos sin técnica, que estaban conformados por el Fuerte de San Felipe de Boquerón en la isla de Manga y una batería en el otro extremo del ingreso a la bahía interior, que permitían controlar el fondeadero y el puerto. Estas obras se realizaron con recursos propios, siguiendo la constante en los puertos de la región caribe.

Empero la defensa era indispensable, si se tiene en cuenta que Cartagena de Indias fue sitiada y tomada desde las primeras décadas de su fundación. Roberto Baal, en 1544, realizó el primer ataque pirata. Más tarde, en 1559 fue atacada por el francés Martín Cote, quien cobró un abultado rescate por no quemar la ciudad. John Hawkins la sitió en 1568. Sir Francis Drake la atacó en 1586 y logró tomar la plaza, incendió casas y cobró un cuantioso rescate.

Después del ataque de Drake y del cúmulo de incursiones de filibusteros y piratas a ciudades y navíos españoles -que actuaban con el apoyo de Holanda, Francia e Inglaterra para disputarse los bienes de América conquistados por España- el Rey Felipe II ordenó que dentro del Plan Maestro de Fortificaciones del Caribe se brindara atención prioritaria a Cartagena de Indias como parte del sistema defensivo regional que integró veinte puertos, denominados Llaves de las Indias. La Corona Española encargó la tarea defensiva de Cartagena de Indias al italiano Bautista Antonelli, el más reputado ingeniero militar al

servicio de la Corte, simultáneamente con las tareas de fortificación de Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y La Habana.

La actividad de la primera etapa constructiva del sistema militar se continuó a lo largo de los años y culminó en el siglo XVII, bajo el criterio de la fortificación permanente abaluartada, para servir como defensa de la técnica constructiva militar ante la aparición de la artillería.

Las obras diseñadas por Antonelli, según su plano de 1595, incluyeron la defensa de la bahía con los fuertes en la Punta de Icacos y la Isla de Carex para cerrar el ingreso por Bocagrande, que era el único acceso en esa época a la ciudad. Conservó el Fuerte de Boquerón que se había construido en Manga en 1566 (donde hoy está San Sebastián de Pastelillo); levantó baterías en la Caleta y en el Caño de San Anastasio y en la Ciénaga del Cabrero (en esa época denominada Ciénaga del Ahorcado), y planeó la utilización de defensa con navíos para el canal de Bocachica. Antonelli diseñó murallas, baluartes, revellines, contraguardias y fosos para el Centro, sin embargo no incluyó a Getsemaní porque en este tiempo solo existían allí el convento de San Francisco y el matadero. Su sobrino Cristóbal de Roda continuó las obras, las cuales se adelantaron rápidamente y con materiales muy perecederos, que luego fueron reemplazados por fortificaciones en piedra.

Con posterioridad, los diseños de Antonelli fueron mejorados por el ingeniero Juan de Herrera y Sotomayor, en el periodo 1609 a 1631. Este experto amplió el perímetro del trazado de muralla para cubrir el crecimiento de la ciudad y completó su cerco, con algunas dificultades en la zona norte afectada por la fuerza del mar.

En el periodo 1629 a 1634 estuvo al frente de la obra defensiva militar el ingeniero y Gobernador Don Francisco de Murga, quien tenía una influencia barroca de los Países Bajos. En 1631 inició las obras de defensa de Getsemaní, barrio que había crecido desde los tiempos de Antonelli, donde edificó en la punta, un baluarte que llamó El Reducto. En 1633 había concluido la muralla escarpada de ocho metros de altura que rodeó a Getsemaní, y que con algunas modificaciones es la que se conserva. Para la defensa y la comunicación de Getsemaní con el área continental levantó una muralla curva que denominó Media Luna.

Además construyó una tenaza como fortificación avanzada y tres fosos de agua, que defendieron la única entrada de tierra al recinto amurallado.

El encallamiento en 1640, de la Nao Capitana y los galeones Buensuceso y Concepción a la entrada de Bocagrande ocasionó el cierre de este paso marítimo y la modificación de las corrientes marinas que generaron la profundización del Canal de Bocachica, el cual se convirtió desde ese momento en la entrada a la bahía y al puerto de Cartagena. Este cambio morfológico obligó a replantear la defensa exterior de la ciudad; para este fin se construyó el Fuerte de San Luis en la isla de Carex, las baterías de Chamba, San Felipe y Santiago, Varadero y Punta de Abanicos. En el sitio se conservan el Castillo de San Fernando, la Batería de San José y el Arcángel San Rafael, que se erigieron en una etapa posterior.

La defensa de la ciudad se completó con la construcción del Fuerte de San Felipe de Barajas, bajo las órdenes del Gobernador Don Pedro Zapata de Mendoza en 1657, sobre el Cerro de San Lázaro y frente a la Puerta de la Media Luna, para proteger el acceso terrestre a la ciudad; este emplazamiento fue estratégico en 1697, en la toma del Barón de Pointis y en 1741 en la derrota infringida a Sir Edward Vernon, gracias a la defensa comandada por el Virrey Don Sebastián de Eslava y el Almirante Don Blas de Lezo.

Desde el inicio del siglo XVIII y durante más de treinta años, las fortificaciones estuvieron a cargo del ingeniero Juan de Herrera y Sotomayor, quien reconstruyó los baluartes destrozados por el ataque del Barón de Pointis; además, en 1780, reformó el baluarte de la Media Luna al igual que otros de Getsemaní.

En general, el periodo posterior al triunfo sobre los ingleses marcó con su estilo, denominado Neoclásico, un conjunto de construcciones bien diseñado y de gran belleza. El sistema de defensa de Bochachica con sus fuertes de San Fernando, San José y la Batería de Santa Bárbara fueron fundamentales para disuadir a los enemigos de ingresar por este paso marítimo; tanto es así que en 1815, cuando Don Pablo Morillo llegó a Cartagena de Indias para la reconquista lo hizo con una avanzada por tierra desde Santa Marta.

El proceso de protección fue paulatino y constante; el último tramo de los muros se edificó a finales del siglo XVIII por Don Antonio de Arévalo. Este militar adosó a un sector

de la muralla, cuarteles a prueba de bomba para albergue de las tropas, que se terminaron en 1796, conocidos como Las Bóvedas. Igualmente construyó las baterías laterales del Castillo de San Felipe y la Batería del Angel de San Rafael en la bahía; restauró la muralla de La Marina; construyó la escollera submarina en el frente norte del mar (que protegió de los embates de las olas y generó las playas del sector contiguo a estas murallas) y cerró la entrada de Bocagrande con una muralla submarina que se conserva.

De esta manera a finales del siglo XVIII, Cartagena de Indias consolidó su estructura defensiva y urbana. Los imperativos militares impidieron cualquier expansión por fuera de sus fortificaciones, con las excepciones de las casas de labor construidas en el Camino Real (hoy Pie de la Popa).

1. 3. LA INDEPENDENCIA Y EL COMIENZO DE LA REPÚBLICA

Al iniciarse el siglo XIX, Cartagena de Indias se encontraba en una situación de prosperidad económica, que se nutría de los impuestos que recibía por su actividad militar de defensa de la plaza y de las actividades de puerto monopólico del comercio entre España y el Virreinato de la Nueva Granada. Los comerciantes de la ciudad deseaban realizar tratos comerciales libres sin la intervención de la Corona, la cual encarecía el tráfico de bienes. La invasión de Napoleón a España fue el escenario propicio para la libertad comercial y para el florecimiento de las ideas de independencia y gestión autónoma de la urbe.

Pero también, la crisis peninsular se reflejó en la disminución del situado que se recibía de Quito y de Santa Fe. En este contexto, la ciudad - al igual que sucedió en las demás regiones de la Provincia de la Nueva Granada- participó en las gestas de independencia de la Corona y administró sus asuntos, entre noviembre de 1811 hasta la reconquista del General Don Pablo Morillo en 1815, bajo el nombre de Estado Libre y Soberano de Cartagena de Indias.

El Sitio de Morillo, que fue parte de la estrategia de la Expedición Pacificadora organizada por la Corona Española, por sus múltiples impactos, pero especialmente por el demográfico, marcó la suerte de la ciudad durante el siglo XIX. Al comenzar el sitio en agosto

de 1815, Cartagena de Indias tenía entre 18.000 y 19.000 habitantes, contando la población civil y el personal militar; al finalizar el sitio, el 6 de diciembre de 1815, luego de 116 días de resistencia, por cuenta del hambre y de la emigración hacia las islas del Caribe, la población quedó reducida a 8.000 habitantes, aproximadamente; es decir que más del 55% por ciento de su población se perdió en este lapso.

Este evento le ha merecido a la ciudad el nombre de “Heroica”. La clase dirigente de la ciudad, que estuvo comprometida con la causa de la independencia, fue condenada a la muerte o al destierro. El gobierno de la plaza empobrecida y diezmada quedó en manos del Brigadier Don Gabriel Torres y Velasco, militar español que permaneció hasta la independencia.

Esto sucedió como parte del proceso definitivo de independencia de la Nueva Granada se consiguió la segunda independencia de Cartagena de Indias, luego del sitio patriota que se extendió entre 1820 y 1821, durante el cual se libró el combate naval conocido como la Noche de San Juan con la flota independentista al mando del general José Prudencio Padilla, y a su finalización se firmó la capitulación de las fuerzas españolas.

La ciudad volvería a ser escenario del conflicto en 1831 durante el golpe de estado al General Rafael Urdaneta, cuando fue sitiada y bombardeada por el general Ignacio Luque, evento que terminó con la capitulación del general Mariano Montilla, comandante de la plaza. Seis años después, en enero de 1837 fue bloqueada por tropas inglesas que exigían una indemnización del gobierno de la Nueva Granada por la detención de su cónsul Russell como consecuencia de una pelea con un comerciante panameño, y solo se retiraron cuando obtuvieron el pago requerido. Luego en 1841, durante la Guerra de los Supremos fue sitiada por tres barcos y mil quinientos hombres al mando del general Francisco Carmona, quien se retiró ante las avanzadas terrestres de las fuerzas de defensa.

Se destaca en este periodo la intervención arquitectónica en el año 1846 del Palacio de la Proclamación, también conocido como Edificio de la Gobernación, para recibir al presidente de la República, Tomás Cipriano de Mosquera, quien llegó a la ciudad en 1847. Para este propósito se renovó su fachada con un estilo republicano neoclásico, lo cual constituye el

primer antecedente de las intervenciones republicanas posteriores que experimentaría la ciudad.

En 1856, a Cartagena de Indias arribaron barcos de la marina inglesa con la amenaza de bombardear la ciudad, para cobrar una deuda del país pendiente desde 1821, que fue contraída para la adquisición de armas y pertrechos de mala calidad en el cierre de la campaña libertadora. Durante el lapso de gracia, los tripulantes enfermaron de fiebre amarilla y los cartageneros los recibieron en la ciudad para brindarles atención médica, lo que motivó al comandante inglés a retirar la amenaza.

También a mediados del siglo XIX se produjo el cambio de uso de varios edificios religiosos hacia propósitos públicos, civiles y privados, como consecuencia de la desamortización de los bienes de la Iglesia, ordenada en Colombia por el gobierno liberal del General Mosquera. Esta medida generó cambios cualitativos en la ciudad, por la importancia de las edificaciones religiosas nacionalizadas y sus nuevos usos.

En síntesis, luego de la independencia y hasta finales del siglo XIX, Cartagena de Indias experimentó las consecuencias económicas y demográficas del sitio de Morillo de 1815, tales como la pobreza de los habitantes, el deterioro de las casas y su uso para el inquilinato, la falta de mantenimiento del sistema defensivo y la venta de cañones como hierro viejo. La ciudad perdió su papel de puerto principal de la Nueva Granada, por la disminución de la actividad exportadora del país, el cierre de la navegación por el Canal del Dique y el surgimiento de Barranquilla como puerto principal en el caribe. En lo fiscal, la plaza perdió su importancia estratégica defensiva, por lo que los gastos militares y recursos del situado prácticamente desaparecieron. Todo esto en el contexto de un país que emergía a su independencia, en medio de guerras civiles, inestabilidad institucional y diferencias ideológicas.

1.4.EL DESPERTAR DE LA URBE

Al final del siglo XIX Cartagena de Indias emergió lentamente de la postración vivida desde 1815. Una visión de su historia urbana desde el contexto de la ciudad y sus alrededores

permite explicar las transformaciones que se empezaron a dar, señalando que gracias al apoyo decidido del presidente cartagenero Rafael Núñez, se dio su renacimiento como resultado de la reconexión con el Canal del Dique, el Ferrocarril Cartagena-Calamar (puerto fluvial sobre el Río Magdalena) y la construcción de muelles modernos. También fue producto del asentamiento de extranjeros que se residenciaron en la urbe así como de empresarios y hacendados de las regiones del Gran Bolívar que se mudaron a la urbe; sumado a la dinamización empresarial y comercial de la plaza por las medidas proteccionistas del periodo.

Como resultado de ello se reformaron parques, se instalaron estatuas conmemorativas, se dieron nuevos usos a edificios coloniales, se derrumbaron murallas y baluartes para la comunicación y el progreso, se fortaleció el crecimiento de sus barrios extramuros bajo modelos arquitectónicos eclécticos, se pusieron en funcionamiento diversos servicios públicos, la luz eléctrica iluminó calles y casas, el acueducto por primera vez surtió la ciudad y entraron en funcionamiento nuevos medios de transporte.

La explicación de lo acontecido se encuentra también en los efectos de la industrialización, el crecimiento de las exportaciones de productos básicos, las tendencias estilísticas de copia y adaptación de estilos europeos, las ideas en boga de modernización y salubridad urbanas, los nuevos medios de transporte y los recursos técnicos de la época.

Cartagena de Indias siguió las líneas comunes en la evolución de las ciudades iberoamericanas y de las colombianas en particular, que se reflejó en materia arquitectónica en la aplicación del estilo republicano, que fue una adaptación local del eclecticismo que había imperado en el mundo en el siglo XIX.

A su manera la ciudad comenzó su transformación mientras conservaba mucho de su legado colonial; así estructuró el patrimonio que hoy constituye la identidad de la urbe, en un proceso polémico entre las fuerzas de la conservación del legado hispánico y de los sitios de la memoria de las gestas de independencia, enfrentadas a las fuerzas del progreso reformador con su destrucción de murallas y construcción de nuevas edificaciones.

También de manera lenta, alrededor de las celebraciones del centenario de la independencia de 1810 para la Nación y de 1811 para la ciudad, el legado español se fue convirtiendo en factor cohesionador de la unidad y la identidad nacional, proceso en el cual Cartagena de Indias adquirió su valor de constituir el legado español más importante de Colombia.

Arquitectos locales, como Jaspe, y extranjeros, como Lelarge y Malabet, fueron contratados para realizar intervenciones en bienes coloniales o para construir nuevas edificaciones, y sus decisiones marcaron el perfil urbano de la urbe que perdura hasta nuestros días.

El centro colonial de Cartagena de Indias se convirtió en un monumento no intencionado, donde las intervenciones permitieron leer el paso de los siglos y de las tendencias sobre las edificaciones y los espacios públicos, como sucedió con la antigua Boca del Puente convertida en Torre del Reloj, las nuevas torres de la Iglesia de San Pedro Claver y la Catedral; mientras que las murallas que no fueron derrumbadas y el Castillo de San Felipe se intervinieron para mantener lo más posible la unidad de estilo del periodo colonial. Monumentos intencionados se levantaron en las antiguas plazas convertidas en parques, como sucedió con el Fernández Madrid y el Bolívar o con la instalación de la estatua de Colón en la Plaza de la Aduana; como también con la renovación del Parque de la Independencia convertido en Parque Centenario y la intervención del Camellón de los Mártires.

Las urbanizaciones extramuros se desarrollaron y su población excedió la del recinto amurallado, destacándose el Barrio de Manga, de alto valor arquitectónico como conjunto republicano en el país, que en forma lamentable desapareció en las décadas siguientes, ya que en este caso el valor de novedad no trascendió al valor histórico o conmemorativo bajo las presiones económicas inmobiliarias.

El periodo en análisis, comprendido entre finales del siglo XX y los años treinta del XX, dotó a la ciudad de su apariencia actual. Su valor patrimonial hizo de Cartagena de Indias el primer lugar colombiano incluido en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO, conforme la decisión del Comité Intergubernamental del Patrimonio Mundial en su 8ª sesión,

celebrada en Buenos Aires en noviembre de 1984, atendiendo la recomendación de ICOMOS de mayo de 1984. Esta declaración es el reconocimiento internacional del valor patrimonial de la ciudad, por ser el conjunto más extenso, completo y mejor conservado en América de la arquitectura de defensa española, que recoge varios estilos de técnicas constructivas (medieval, renacentista y barroca), aplicados sucesivamente en los siglos XVI, XVII y XVIII, dada su importancia portuaria estratégica en las rutas de navegación de los galeones. Estos bienes tienen, junto con las construcciones religiosas, civiles y familiares levantadas en su abrigo protector, una invaluable importancia, que funda la identidad viva de la urbe, con su mezcla de razas, orígenes y tradiciones.²

1.5. DISEÑO METODOLÓGICO

1.5.1. Justificación

Sobre el periodo histórico de Cartagena de Indias comprendido entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se encuentran estudios desde diversas aristas económicas, sociales, demográficas, arquitectónicas, políticas, etc., que permiten realizar una lectura nueva respecto del proceso de creación y demolición arquitectónicas y monumentales que se presentó en esta etapa; además estas fuentes permiten estudiar las tendencias que lo gestaron, en el panorama de la ciudad que se renovó luego de varias décadas de postración que siguieron al periodo de Independencia.

El valor heroico de la ciudad, que funda su identidad tanto en su larga evolución en el periodo colonial como en las primeras épocas de la República, tiene en las murallas y en el conjunto intramural su sitio de referencia. Empero, la conservación en el periodo en análisis no parecía justificarse ante los imperativos de la salubridad, la expansión extramuros, la inutilidad defensiva de las murallas y las nuevas tendencias arquitectónicas. Voces locales

² Dos años antes Colombia ratificó la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de 1972 mediante la Ley 45 de 1983. Esta Convención es un instrumento jurídico internacional de obligatorio cumplimiento para los Estados signatarios, que hace parte del conjunto de disposiciones para la protección mundial de los derechos humanos. Dos años después de promulgarse la ley aprobatoria,

apoyadas por una opinión nacional generada desde Bogotá detuvieron la destrucción de las murallas y del icónico Castillo de San Felipe de Barajas, y con la dirección de la Sociedad de Mejoras Públicas se recuperan estos bienes en el curso de décadas de trabajo continuo. En forma simultánea se construían nuevos edificios o se remozaban los existentes, se creaban camellones, se transformaban parques y se erigían estatuas. Con excepción de las construcciones posteriores modernas del sector de La Matuna –levantadas a partir de la década del cincuenta del siglo XX-, el perfil urbano que hoy tiene el centro de la ciudad es de ese tiempo.

Por estas razones los límites temporales de esta investigación se inician con la recuperación de la navegabilidad del Canal del Dique, la demolición del Revellín de La Matuna -para facilitar la conexión terrestre de la ciudad-, el ascenso al poder presidencial del cartagenero Rafael Núñez, la construcción del Muelle de la Machina y la línea del Ferrocarril a Calamar. El final del periodo coincide con la inauguración del Muelle de Manga, la irrupción en el país de las tendencias modernas en arquitectura y la conmemoración de los cuatrocientos años de fundación de la ciudad.

El análisis de la evolución de la ciudad, desde la perspectiva patrimonial de los procesos de renovación urbana de Iberoamérica y Colombia es importante para comprender el perfil e identidad de Cartagena de Indias. Si bien entender el pasado es una tarea inacabada, resulta esencial en cada presente de la vida de una sociedad redefinir la mirada sobre el tiempo transcurrido y el espacio donde se consolidó su huella tangible.

El propósito de la presente investigación es contribuir a la construcción de significados del patrimonio de Cartagena de Indias, a través de la lectura crítica de una época en que fue intervenido a la luz de corrientes sociales, políticas, económicas, arquitectónicas y estéticas que se presentaron en el tránsito entre los siglos XIX y XX.

1.5.2. Hipótesis

Son tres las hipótesis que marcan el derrotero de esta investigación doctoral:

- El proceso de demolición de estructuras de la época de la Colonia en Cartagena de Indias estuvo influido por las ideas de novedad del progreso y por la ausencia de razones objetivas que justificaran su utilidad en los nuevos tiempos de la ciudad.
- El proceso de conservación de estructuras de la época de la Colonia en Cartagena de Indias representa un estadio de la elaboración de la identidad nacional sobre las bases sólidas simbólicas de estas construcciones ante las inestabilidades y continuas guerras civiles que marcaron los primeros años de la República.
- La construcción de nuevos edificios, la instalación de estatuas y monumentos, la renovación o creación de espacios públicos y la expansión extramuros en Cartagena de Indias obedecieron a un fenómeno común a las ciudades iberoamericanas, marcado por la copia de modelos europeos, principalmente el francés, y la adopción de criterios eclécticos que se desarrollaron al amparo del crecimiento económico y demográfico y los intercambios comerciales.

1.5.3. Objetivos

En la armonía con lo expuesto, los objetivos planteados para esta investigación han sido los siguientes:

General:

Describir el proceso de creación y demolición arquitectónicas en Cartagena de Indias en el periodo comprendido entre finales del siglo XIX y los años treinta siglo XX.

Específicos:

- Exponer las ideas y tendencias influyentes en el proceso de creación y demolición arquitectónicas en Cartagena de Indias en el periodo comprendido entre finales del siglo XIX y los años treinta del siglo XX.

- Analizar los cambios arquitectónicos de Cartagena de Indias en el periodo comprendido entre finales del siglo XIX y los años treinta del siglo XX, en el contexto de las transformaciones económicas, políticas, sociales, culturales y económicas de la ciudad.
- Presentar los procesos nacionales e iberoamericanos relativos al patrimonio en las transformaciones urbanas en el periodo en análisis y su incidencia en Cartagena de Indias.

1.5.4. Metodología

La investigación es de naturaleza histórica, en particular de historia urbana, referida al periodo de evolución de Cartagena de Indias comprendido entre finales del siglo XIX y los años treinta del siglo XX. En ella se analizan fenómenos internacionales, nacionales y locales de la época. De igual manera la investigación es hermenéutica, ya que busca interpretar los fenómenos desde lo general o deductivo de influencias y movimientos externos hacia lo particular o inductivo de los eventos de la ciudad, atendiendo los postulados de Paul Ricoeur, en especial en su obra *Tiempo y Narración*,³ partiendo de la base de la interpretación de la realidad, en la cual la trama o síntesis de lo heterogéneo constituye un enlazamiento necesario y verosímil de hechos que se desarrollan en la dimensión episódica que es el tiempo cronológico; relato que ha de tener concordancia, plenitud, totalidad y justa extensión, haciendo de esta trama el factor que convierte los elementos en historia.

Se atienden a también los lineamientos específicos sobre la materia, que son expuestos por Gregorio Delgado García en su texto *Conceptos y metodología de la investigación histórica* y Miguel Vallés en su libro *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*;⁴ conforme a ellos, la historia cumple la misión de

³ RICOEUR, Paul. *Tiempo y Narración*. Ed. Siglo XXI. 1996 México D.F. 4ª reimp. 2009

⁴ DELGADO GARCIA, Gregorio. *Conceptos y metodología de la investigación histórica*. En: Revista Cubana de Salud Pública, Vol. 36 Num. 1, enero-marzo, La Habana, 2010. En: www.redalyc.org (consultado en marzo de 2013)

VALLES, Miguel S. *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Ed. Síntesis S.A., Madrid, 3ª reimp., 2003.

ubicar y localizar a las sociedades en el espacio y en el tiempo de los eventos transcurridos, como fundamento para explicar las circunstancias y conceptos que las definen y permiten entenderlas; para tal propósito el rigor científico en el tratamiento y análisis de las fuentes es un imperativo metodológico.

Con base en fuentes primarias de periódicos locales y fotografías de la época, fuentes secundarias de diversos autores y periodos, se realiza la presente investigación de corte histórico, descriptivo y analítico, bajo un enfoque metodológico hermenéutico de análisis, que busca la autenticidad, credibilidad y representatividad en las fuentes, con el propósito de presentar una visión coherente del proceso que vivió la ciudad de Cartagena de Indias en el periodo; ello atendiendo las hipótesis y los objetivos, con el propósito de elaborar una síntesis explicativa de las decisiones que han permitido la conservación de su patrimonio excepcional, que le ha merecido la protección normativa local, nacional e internacional.

Con este trabajo se participa en la construcción del sentido de la identidad patrimonial de la urbe, teniendo en cuenta la necesidad de análisis de los diversos datos e influencias, tal como en líneas generales metodológicas lo expone Guilherme Pereira das Neves en su artículo *Historia y método: la hermenéutica y los usos del pasado*.⁵

1.5.5. Estado del arte

La revisión bibliográfica efectuada ha permitido decantar cuatro textos básicos que definen el estado del arte y sirven de guía estructural a la investigación.

La primera referencia por importancia, en relación con la historia de local de Cartagena de Indias es el libro *Historia General de Cartagena*⁶ del historiador de la ciudad Eduardo Lemaitre. El volumen cuatro de su vasta monografía se refiere el periodo de la República,

⁵ PEREIRA DAS NEVES, Guilherme. *Historia y método: la hermenéutica y los usos del pasado*. En: Revista Historia y Sociedad, No. 17, julio-diciembre, Medellín, 2009. En: www.revistas.unal.edu.co (consultado en marzo de 2013)

⁶ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ed. El Ancora Editores, Bogotá, 2ª ed., 2004.

comenzando con la visión de la ruina luego del sitio de Morillo, la época de la independencia de las repúblicas bolivarianas bajo la dirección del Libertador Simón Bolívar, los eventos principales del siglo XIX, la era del presidente cartagenero Rafael Núñez, el sitio de Gaitán Obeso a la ciudad, las ciencias, las artes y el periodismo; además el libro expone un panorama general de las primeras cuatro décadas del siglo XX.

El libro *Nomenclátor Cartagenero*⁷ del historiador Donaldo Bossa Herazo expone la historia de los barrios, las calles, las plazas, los monumentos y los edificios más representativos de la ciudad. Este texto es un referente académico citado con frecuencia en los estudios sobre la arquitectura y la evolución de Cartagena de Indias.

La arquitecta cartagenera, radicada en México, Maruja Redondo Gómez es la autora del libro *Cartagena de Indias, Cinco Siglos de Evolución Urbanística*⁸, en el cual presenta una visión del desarrollo urbano de la ciudad en tres etapas diferenciadas, la Colonia, el siglo XIX y el siglo XX. Este texto permite una lectura general de la evolución urbanística de la ciudad.

En el año 2011, la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, en el marco de la celebración del bicentenario de la independencia de la ciudad, publicó el estudio de divulgación masiva *1811-2011 Bicentenario – Cartagena de Indias*⁹. El segundo tomo incluye varios ensayos sobre temas relativos a las consecuencias negativas para la ciudad de las gestas de independencia, el resurgimiento de Cartagena, el papel del empresario Mainero Truco en la vida urbanística de la ciudad, el tren, el Canal del Dique, el “murallicidio”, las transformaciones y obras por el centenario en 1911. Estos textos ofrecen una lectura actual a aspectos claves del periodo en análisis que son fundamentales para la estructura de la tesis.

⁷ BOSSA HERAZO, Donaldo. *Nomenclátor Cartagenero*. Ed. Planeta Colombiana, Cartagena, 2007.

⁸ REDONDO GOMEZ, Maruja. *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de Evolución Urbanística*. Ed. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 2004.

⁹ ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Y OTROS. *1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias*. Ed. Publicaciones Semana, Bogotá, 2011.

1.5.6. Marco teórico

- **Las repúblicas iberoamericanas**

Según lo expone Rafael López Guzmán en el libro *Historia del Arte en Iberoamérica y Filipinas. Materiales Didácticos II: Arquitectura y Urbanismo*¹⁰, la independencia de los países americanos no trajo reposo a las nuevas naciones sino inestabilidades políticas reflejadas en luchas civiles que se prolongaron durante el siglo XIX.

En lo cultural y económico este periodo estuvo determinado por el ingreso de actores europeos como Francia e Inglaterra en los espacios que otrora fueron de España, ya que la independencia no significó la ruptura con Europa como el modelo a seguir.

En algunos países, como Argentina, Brasil y Uruguay, la búsqueda de la identidad a partir de lo europeo consolidó políticas migratorias que desplazaron las poblaciones locales y criollas.

En medio de las guerras civiles iniciales de los países de la región, la vida académica y cultural decayó. Esta situación ahondó la dificultad que venía de antes de la Independencia y que fue generada por España con la centralización en las academias peninsulares de todos los desarrollos arquitectónicos en los territorios de ultramar y que estuvo acompañada del desmonte de las tradicionales escuelas gremiales; empero, en forma silenciosa y principalmente en las provincias, las estructuras de los talleres mantuvieron su actividad en estas naciones conservando con ello tradiciones barrocas y adaptaciones populares que enriquecieron la producción del periodo, en una importante actividad creadora que aún hoy es poco valorada por la academia.

La arquitectura y las bellas artes recibieron la influencia de profesionales italianos y franceses que fueron contratados para acometer obras públicas de importancia en la región.

¹⁰ LOPEZ GUZMAN, Rafael (Coordinador). *Historia del Arte en Iberoamérica y Filipinas. Materiales Didácticos II: Arquitectura y Urbanismo*. Ed. Universidad de Granada, Granada, 2003.

En general, la urbanización de los países iberoamericanos bajo modelos europeos creó nuevos estilos y se utilizaron materiales novedosos provenientes de la industrialización.

En el siglo XIX se presentó la pérdida de la preponderancia de las construcciones religiosas en la vida de las ciudades, que habían sido esenciales en la vida colonial; por orden de los gobiernos, los bienes desamortizados fueron demolidos o utilizados para nuevas funciones. En su lugar, la mayor relevancia arquitectónica fue asumida por las edificaciones de uso público, como centros de gobierno, escuelas, teatros, hospitales, etc.

El espacio público fue intervenido con paseos, avenidas y estatuas; el modelo de París, con las modernizaciones del Barón Haussmann, se repitió en las ciudades iberoamericanas, al igual que se copió el estilo imperial en las construcciones.

En forma paulatina se abrieron paso propuestas eclécticas con referencias al pasado, profusas de líneas góticas, medievales y reminiscencias orientales, entre otras. Pero también el pasado cultural de estas tierras americanas generó una tendencia “neoprehispánica”, principalmente en Estados Unidos y México, inspirada en las culturas maya, inca y azteca, que se reflejó en monumentos públicos y estatuas erigidas en la época.

La introducción de nuevos materiales -como el hierro-, asociados a los desarrollos del ferrocarril, modificó las estructuras en el territorio. Con los capitales extranjeros, en especial ingleses, arribaron a Iberoamérica arquitectos e ingenieros europeos para emprender las grandes obras de ingeniería; este proceso generó la introducción, sin adaptaciones, de edificaciones y tecnologías foráneas.

En el campo del urbanismo, el paisaje de las ciudades se modificó en sus trazados y escalas. La antigua pequeña ciudad se convirtió en un elemento más de un entramado urbano de mayor amplitud; calles, plazas y paseos aumentaron de tamaño; los nuevos medios de transporte, como los tranvías y los carruajes, obligaron a reformar los espacios de circulación existentes. Las ideas de sanidad y salubridad públicas generaron intervenciones en los lugares públicos, en la instalación de servicios de agua, siembra de árboles y ventilación de los espacios.

En las ciudades se establecieron nuevos modelos residenciales, de mayores dimensiones y ubicados en áreas suburbanas, donde se mudaron las clases adineradas, dejando los espacios de vivienda de épocas anteriores a los inmigrantes y personas de bajos recursos. El crecimiento de las urbes redefinió en los barrios que se construían, los trazados de las vías para la circulación de los tranvías y el aprovisionamiento de espacios institucionales para colegios, hospitales, mercados, etc.

En el comercio internacional, los requerimientos de las comunicaciones interoceánicas entre Europa e Iberoamérica modificaron las estructuras portuarias, y éstas a su vez se conectaron con las zonas interiores a través de ferrocarriles. Los puntos utilizados como estaciones del ferrocarril en las interconexiones regionales generaron crecimientos urbanos con claras centralidades definitorias, y en algunos casos ocasionaron que centros poblados del periodo colonial perdieran su importancia.

En conclusión, la consolidación de las ciudades iberoamericanas en el siglo XIX estuvo marcada por cambios, que en algunos lugares, como Buenos Aires y San Pablo, incluyeron la demolición de las ciudades de raigambre española. En general se rompió con el modelo colonial y se ingresó en una tendencia de adopción de estilos europeos signados de modernidad. En lo estilístico de las ciudades, la Independencia fue una fractura con las raíces de la identidad del pasado, que produjo un panorama final de líneas de uniformidad en la arquitectura de las naciones iberoamericanas.

Luego, en el siglo XX, Iberoamérica siguió la influencia francesa de su *Ecole des Beaux Arts*. Las principales ciudades de la región querían ser como París, aunque con aceptación de las influencias estilísticas de sus inmigrantes.

Se presentaron tendencias de higiene y facilidad del tránsito automotor, que implicaron la apertura de avenidas, la siembra de árboles en las calles, la construcción de nuevos parques y vías diagonales, que modificaron la traza colonial. Se implementó una “estética edilicia” en los más importantes edificios públicos, y para ello se contrataron arquitectos extranjeros.

La Primera Guerra Mundial, con su barbarie y efectos económicos globales, produjo una revisión al modelo de copia del ideal europeo y forzó a mirar los valores propios de las

culturas iberoamericanas, en un fenómeno de nacionalismos, que se apoyó en el periodo 1915-1930 en revalorar la presencia de España en estos territorios americanos con su papel relevante en la conformación de nuestra cultura.

Las tendencias arquitectónicas se orientaron hacia el eclecticismo, con sus variadas copias de estilos de diversos orígenes culturales y después a la incorporación de ideas y técnicas modernistas, con el uso del cemento armado y de nuevos elementos estructurales.

En los años treinta primó en la región el “racionalismo” influido por las ideas europeas. Se construyeron los primeros rascacielos, se crearon facultades de arquitectura –en Colombia, Venezuela, Ecuador, Bolivia y Paraguay-, se produjo la mudanza poblacional de los sectores residenciales hacia las zonas suburbanas y la influencia estilística se desplazó de Europa a los Estados Unidos.

- **Tendencias en Colombia**

Descendiendo a las tendencias urbanas en Colombia, según lo expone Germán Mejía Pavoni en su ensayo *Los itinerarios de la transformación urbana. Bogotá 1820-1910*¹¹, existe consenso de los académicos respecto a que en el periodo que oscila entre 1870 a 1930 se transformó el proceso urbano latinoamericano y este fenómeno se vivió en Colombia. Se pasó de la ciudad colonial a la ciudad burguesa. Este cambio obedeció a diversas causas, entre ellas la industrialización de los países.

En sentido complementario, expresa Carlos Arbeláez Camacho en su *Ensayo histórico sobre la arquitectura colombiana*¹² que Colombia en la segunda mitad del siglo XIX volcó su mirada hacia Francia e Inglaterra, países que estaban inmersos en el Eclecticismo. Estas

¹¹ MEJIA PAVONI, Germán. *Los itinerarios de la transformación urbana. Bogotá 1820-1910*. En: Revista Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, No. 24, Bogotá, 1997. En: www.revistasunal.edu.co (revisado en marzo de 2013)

¹² ARBELAEZ CAMACHO Carlos. *Ensayo histórico sobre la arquitectura colombiana*. En: Revista Apuntes No. 1, Bogotá, 1967. En: www.javeriana.edu.co/sitio/apuntes (revisado en marzo de 2013)

ideas arribaron al país a través de un contado número de arquitectos extranjeros formados en las escuelas europeas y que fueron contratados para realizar obras; además se presentó un fenómeno de adaptación a los recursos técnicos y medios escasos disponibles en Colombia, configurando un estilo que se ha denominado Republicano. Estas mutaciones se daban en las pequeñas ciudades colombianas del periodo, que para Enrique Santos Molano apenas si superaban la condición de “aldeas grandes”.¹³

Después, durante las primeras décadas del siglo XX luego de finalizar la Guerra de los Mil Días, que asoló al país y lo dejó en extrema pobreza, en las ciudades se consolidó la arquitectura republicana, que es una sumatoria ecléctica de modas y estilos; gracias al desarrollo económico del país se construyeron edificaciones públicas para gobernaciones, mercados, universidades, estaciones de tren, entre otras; en la vivienda doméstica, en sus espacios internos y entornos se vivió la influencia de la *Belle Epoque*; las casas republicanas estaban llenas de detalles ornamentales que marcaban la riqueza y prestigio de sus dueños; las ideas francesas también condicionaron el diseño de parques, alamedas, clubes, teatros, terrazas y trazados diagonales que rompían la cuadrícula española. La arquitectura republicana estuvo presente hasta la década de los años treinta, que es la frontera con las obras que se basan en la arquitectura moderna.¹⁴

En Colombia, uno de los impactos de la Gran Depresión fue el crecimiento de las industrias nacionales de cemento y hierro; estas materias primas se sumaron a nuevas técnicas constructivas que fomentaron las transformaciones de las infraestructuras urbanas y los desarrollos arquitectónicos bajo criterios de utilidad y funcionalidad. En esta década de cambio se conformó en Bogotá, en 1934, la Sociedad Colombiana de Arquitectos con solo nueve personas y se abrió en 1936 la primera facultad de arquitectura.¹⁵ Estos eventos

¹³ SANTOS MOLANO, Enrique. *El desarrollo urbano*. En: Revista Credencial Historia No. 208, Bogotá, 2007. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial (revisado en marzo de 2013).

¹⁴ SALDARRIAGA ROA, Alberto. *Arquitectura Colombiana en el siglo XX: edificaciones en busca de ciudad*. En: Revista Credencial Historia No. 114, junio, Bogotá, 1999. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial

¹⁵ ARANGO, Silvia. *Arquitectura colombiana de los años 30 y 40. La modernidad como ruptura*. En: Revista Credencial Historia No. 86, Bogotá, 1997. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial

rompieron con el pasado y cambiaron las ciudades colombianas. La arquitectura dio respuestas a los requerimientos de las poblaciones en aumento, los automóviles y las redes de servicios, que no podían atenderse con los modelos de la década de los veinte, con sus bulevares y paseos pensados para una ciudad más lenta.

Las respuestas de la década del treinta se hicieron con la idea de adaptar las ciudades y respetar en lo posible lo existente, bajo criterios colombianos, ya que las cartas urbanas de Atenas solo se conocieron en Colombia después de la segunda guerra mundial.^{16 17}

En 1934 la administración presidencial de Olaya Herrera trajo al urbanista vienés Karl H. Brunner para trazar el plan regulador de Bogotá y definir la regulación urbana del país. Tres años después, en 1937, se reunió en Bogotá el Tercer Congreso Bolivariano de Ingenieros, que recomendó a los gobiernos bolivarianos la adopción de medidas en los planes de regulación de las ciudades para la conservación de sus monumentos históricos y sus valores tradicionales.¹⁸ Así mismo, en los años treinta comenzó a desmembrarse el casco urbano de

¹⁶ ARBELAEZ CAMACHO Carlos. Ob. Cit.

¹⁷*Carta de Atenas de 1931*: El I Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos analizó la conservación de los monumentos, como elementos definitorios de la civilización y consolidó sus resultados en este instrumento internacional de postulados filosóficos a tener en cuenta en la preservación, conservación y mantenimiento del patrimonio cultural construido. La Carta establece principios para los actores de la conservación; guías de actuación sobre legislación y jurisdicción nacionales; tratamiento de ruinas, monumentos y entorno; inventario y divulgación de los monumentos; reconoce el interés internacional y la colaboración que debe existir entre los Estados para la conservación del patrimonio artístico; el respeto por la obra histórica y artística y por los estilos de todas las épocas; así como el mantenimiento y la ocupación de los monumentos, asegurando su continuidad vital, siempre que el destino moderno respete el carácter del bien.

Carta de Atenas de Urbanismo de 1933: El Congreso Internacional de Arquitectura Moderna escribió esta Carta, y a su vez se inspiró en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna –CIAM- realizados a partir de 1928, bajo los auspicios intelectuales de Le Corbusier y Sigfried Giedion, con el objeto de afrontar los múltiples problemas constructivos de ciudad que se estaban presentado en Europa. La Carta consignó las preocupaciones de la arquitectura moderna en relación con la economía, la política y las transformaciones industriales; definió las tensiones originadas en la densificación demográfica de los centros urbanos y en los impactos del crecimiento sobre las áreas circundantes. La arquitectura a través del urbanismo debe ordenar las actividades de la ciudad de habitar, trabajar, circular y recrearse, a través de la ocupación ordenada del suelo, sometida a una planificación racional y preestablecida, atendiendo la primacía de los intereses colectivos sobre los individuales. En materia del patrimonio histórico se refiriere a la necesidad de conservar los valores arquitectónicos, siempre que respondan al interés general y sin que implique el sacrificio de la salubridad.

¹⁸ SANTOS MOLANO, Enrique. Ob.Cit.

varias ciudades colombianas; en este proceso Bogotá perdió su centro histórico colonial “a cambio de un remedo de ciudad contemporánea”.¹⁹

- **El Culto Moderno a los Monumentos**

Las décadas finales del siglo XIX estuvieron marcadas por el crecimiento de los medios de comunicación, la extensión del capitalismo, la expansión de los medios de transporte, en especial los ferrocarriles en diversos territorios del planeta, y la sustitución de los barcos de vela por los vapores. Los bienes manufacturados, producto de las fábricas, abarataron los precios y mejoraron las condiciones de vida de la población; los avances en la medicina, la salubridad y las reformas urbanas aumentaron la calidad de vida y favorecieron el crecimiento demográfico. Los Estados europeos y Estados Unidos iniciaron una política exterior imperialista para la consecución de territorios sobre los cuales ejercer influencia económica y política.²⁰

Esta sociedad industrial y capitalista sacrificó cascos antiguos y murallas para favorecer las ideas de progreso, bienestar y salubridad. A la vez, generó un movimiento de democratización de la cultura artística que abarcó la divulgación a través de revistas de arte, exposiciones, galerías y circulación de bienes simbólicos. El estudio del arte alcanzó el nivel de ciencia y el aprecio por el patrimonio se extendió a vastas capas de la población.²¹

Este es el contexto que alumbró el comienzo del siglo XX, pletórico de confianza en las bondades de la ciencia, los frutos abundantes del capital, la industria y el trabajo, y la certidumbre sobre la potencia humana en el dominio de las fuerzas naturales y sociales.

¹⁹ ARBELAEZ CAMACHO Carlos. Ob. Cit.

²⁰ PIRENNE, Jacques. *Historia Universal. Las Grandes Corrientes de Historia. Volumen VI (El siglo XIX progresivo y colonialista)*. Ed. Cumbre S.A., México, 15 ed., 1984.

²¹ Notas de la autora de la conferencia del profesor Ignacio Henares, en Cartagena de Indias en el primer trimestre de 2013, en desarrollo del Curso Propio de Experto Iberoamericano en Gestión y Conservación del Patrimonio.

En Austria, en 1902, el doctor Aloïs Riegl, recién nombrado Presidente de la Comisión de Monumentos Históricos –organismo al que había sido encargada la elaboración de una legislación para la conservación de estos bienes- escribió el estudio *El Culto Moderno a los Monumentos. Caracteres y Origen*²², que se publicó en Viena en 1903. Este texto se ha convertido en un clásico de la materia, y presentó para su tiempo y la posteridad la evolución de los conceptos y valores del patrimonio.

Remontándose a la antigüedad, Riegl se refiere al concepto de monumento asociado a la existencia de obras realizadas para conmemorar sujetos o eventos, con el fin de preservar su memoria en el futuro. Estas obras además de su valor histórico incorporan un valor artístico y son de naturaleza “intencionada”. Paralelamente existen monumentos que son de naturaleza “no intencionada” porque su origen no estuvo marcado por un propósito conmemorativo o ritual, pero con el paso del tiempo devienen en testimonio de su época.

También el autor, al referirse al valor artístico, analiza la concepción renacentista de respeto por un canon clásico y objetivo, que luego en el siglo XIX, aunque manteniendo una noción objetiva de lo artístico incorpora la valoración positiva conferida en otros periodos históricos del arte.

El comienzo del siglo XX trae como novedad el aprecio por el proceso evolutivo de la historia, que obliga a apreciar la obra de arte como una huella irrecuperable de su tiempo; así mismo, el nuevo siglo reconoce el concepto del sujeto moderno que se aproxima analíticamente a la obra desde “la voluntad de arte (*Kunstwollen*) moderna”, que consiste en la impresión favorable que genera la coincidencia entre el bien proveniente del pasado y el criterio artístico del presente; esto hace que la relatividad sea el signo de esta concepción de lo artístico.

Así, el carácter y el significado del monumento es atribuido por el sujeto moderno con independencia de las motivaciones de la época de creación, orientándose por el valor de

²² RIEGL, Aloïs. *El culto moderno a los monumentos. Caracteres y Origen*. Ed. Visor Distr. S.A., Madrid, 1987.

rememoración del ayer, la conciencia de los efectos del tiempo sobre el bien y la comprensión de que los hombres del pasado son una parte de la humanidad que continúa en la generación presente.

Para el autor, el hombre moderno atribuye a los monumentos y las obras de arte valores rememorativos y valores de contemporaneidad.

Los valores rememorativos incluyen: (i) el valor de antigüedad se basa en el carácter de testigo del efecto del tiempo; este exige que el monumento se deje expuesto a los efectos de los elementos, sin intervención humana para evitarlo, para ser luego reemplazado por otros, demostrando así los ciclos perpetuos de la creación y la destrucción; (ii) el valor histórico caracteriza al monumento por ser el reflejo de una etapa evolutiva de la humanidad, que obliga a la intervención humana para conservarlo en el estado en que se encuentra evitando daños o deterioros posteriores; y (iii) el valor rememorativo intencionado –que existe desde las etapas remotas de la humanidad- obliga a mantener el monumento como una huella incorruptible en el tiempo para marcar un eterno presente del bien, que de esta manera siempre es nuevo gracias a las constantes intervenciones realizadas con este propósito.

Los valores de contemporaneidad se refieren a la capacidad del monumento para satisfacer necesidades humanas –materiales y espirituales- del presente que también pudieran ser atendidas por obras actuales; estos incluyen: (i) el valor instrumental, que es el fin práctico para el cual se continúa usando el bien sin que peligre la vida humana, y que por lo mismo justifica intervenciones para garantizar la seguridad; (ii) el valor artístico, relacionado con “las exigencias de la moderna voluntad de arte” y que son el atributo de la calidad de conservación del bien que también se predica de lo moderno, conocido como valor de novedad; y las cualidades intrínsecas de color, forma y concepción del bien que dependen del cambio de criterio sobre lo que es una obra de arte, conocido como valor artístico relativo.

Para finalizar, Rielg se refiere a las mutaciones que sufre un monumento a lo largo del tiempo y a las tendencias de intervención, que fluctúan entre la recuperación del estado inicial, aunque termine siendo un invento moderno (lo que se conoce como unidad de estilo), y el respeto por las intervenciones que marcan la historia del bien y las diversas épocas en las cuales ha sido utilizado por las comunidades. El autor llama la atención sobre el peso que

en la elección entre uno y otro criterio imponen los factores ideológicos de aprecio por un tiempo en particular, por un estadio de la cultura, por una religión en especial o por un concepto del arte como de mayor relevancia para el hombre moderno.

Esta apretada síntesis del Culto Moderno a los Monumentos demuestra cómo en la Europa de comienzos del siglo XX se consolida una reflexión científica sobre los fundamentos de la conservación del patrimonio a partir de sus valores aprehendidos por el sujeto moderno, como suma de las evoluciones anteriores iniciadas en el Renacimiento y presentes a lo largo de los periodos históricos siguientes. A su vez esta concepción teórica está fundada en un criterio implícito de la existencia de un consenso general del aprecio hacia los monumentos en la cultura de este tiempo.

La tesis expuesta por Rielg respecto a los monumentos, por la época de su escritura y por su validez que permanece hasta el presente, sirve para analizar desde su teoría el proceso que experimentó Cartagena de Indias en el periodo.

- **Contexto histórico de Colombia**

La geografía colombiana siempre impuso dificultades a las comunicaciones de bienes y personas entre las diferentes regiones del país, separadas por ríos y montañas abruptas sin vías de comunicación seguras; este imperativo natural generó un país de regiones, con ciudades y poblados medianos dispersos sin una capital con una gran población. Estas circunstancias marcaron la suerte de la joven nación en el siglo XIX, con las luchas entre caudillos regionales y entre modelos centralistas y federalistas de estructura estatal, que generaron diversas y continuas guerras civiles.²³

²³ HENDERSON, James. *La modernización en Colombia Los años de Laureano Gómez 1889-1965*. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 2006.

PALACIOS, Marco et SAFFORD, Frank. *Historia de Colombia, país fragmentado, sociedad dividida*. Ed. Universidad de los Andes - Facultad de Administración, Bogotá, 2012.

En la segunda mitad del siglo XIX los ideales del liberalismo marcaron la tendencia política del país, cuyo ideario se consolidó en las constituciones políticas colombianas de 1853 y 1863 de estirpe federalista. Bajo las instituciones de la carta constitucional de 1863, el país funcionó como los Estados Unidos de Colombia. Sin embargo, la falta de un liderazgo nacional fuerte, la carencia de un producto fuerte de exportación, la ausencia de inversión de capitales extranjeros por las dificultades del terreno y la inestabilidad política, el ideario liberal no se pudo consolidar por la ausencia de un entorno económico de prosperidad y de conexión con el mercantilismo mundial. Tanto es así que según James Henderson, a finales de la década del ochenta del siglo XIX Colombia estaba muy lejano del mundo moderno.²⁴

En este periodo, en 1861 el General Mosquera, que había depuesto militarmente al presidente Ospina Pérez, ya investido del poder presidencial expidió el decreto de desamortización de bienes de la Iglesia Católica, institución que había acumulado numerosas propiedades urbanas y rurales, muchas de ellas improductivas. Ante la oposición del clero a la medida, ordenó la exclaustación de las comunidades de sus conventos, que fueron destinados a oficinas públicas y centros educativos; además impulsó la venta de algunos de estos activos lo cual generó una pequeña dinamización de la economía nacional. Sin embargo, el rasgo distintivo de la economía del país era su precariedad; el tabaco tuvo un corto periodo de dinamismo que se vio debilitado por la competencia asiática; la quina y el añil fueron sustituidos por productos químicos; tan solo en la segunda mitad del siglo XIX, el café fue convirtiéndose lentamente en el factor dinamizador de la economía nacional.²⁵

En el campo político, las constituciones políticas de 1853 y 1863 mantuvieron la inestabilidad generada por las luchas entre las élites de las regiones y la debilidad del

²⁴ HENDERSON, James. Ob. Cit.

²⁵ IRIARTE, Alfredo. *Un camino hacia el futuro. Colseguros: 125 años en la historia de Colombia*. Ed. Colseguros, Bogotá, 1999.

gobierno central para consolidar el control territorial; estas realidades generaron constantes levantamientos, veinte guerras civiles locales y tres guerras civiles nacionales.²⁶

En un país plagado de tensiones, el político cartagenero Rafael Núñez fue elegido presidente en 1880 y luego también lo fue para el periodo que inició en 1884 bajo los postulados políticos del movimiento de la Regeneración. Es entonces cuando enfrentó la guerra civil, que con la finalidad de derrocarlo se inició en el Estado de Santander en 1884, se extendió por el país y en particular por el río Magdalena a la cabeza del general Ricardo Gaitán Obeso, quien en 1886 se tomó Barranquilla y sitió a la ciudad de Cartagena de Indias sin éxito, siendo vencido en forma definitiva en el sitio La Humareda. Sobre este triunfo, el Presidente Núñez convocó una asamblea de delegatarios que expidió la Constitución Política de 1886 de corte centralista.

La Carta Política de 1886 sostuvo la vida política del país, con Núñez como presidente ejerciendo el poder desde su ciudad natal Cartagena de Indias, hasta su muerte en 1894. El clima político posterior a su muerte tampoco fue de estabilidad y como consecuencia de la oposición al fuerte centralismo y a la exclusión política de los miembros del movimiento de la Regeneración, el país sufrió la Guerra de los Mil Días, entre 1899 y 1903, que devastó el territorio nacional. El final de la guerra coincidió con la separación de Panamá en este año, evento generado en buena medida por la incapacidad política de los líderes colombianos.

En 1904 asumió el poder presidencial el general Rafael Reyes, quien durante el quinquenio (hasta 1909) acometió reformas económicas de importancia para la resolución de la crisis fiscal, la atención de los requerimientos de transporte con el plan de ferrocarriles y el fomento industrial, así como la construcción de obras y edificios públicos en el país. En este gobierno se inició una etapa de desarrollo económico, impulsado por el clima político, el crecimiento de los cultivos de café para exportación, el proteccionismo para fomento de las empresas nacionales y el saneamiento de las ciudades.

²⁶ AGUILERA PEÑA, Mario. *La presidencia en los 9 Estados Soberanos de Colombia: el poder ejecutivo en el sistema federal, 1853-1885*. En: Revista Credencial Historia No. 56, Bogotá, 1994. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial

En los años diez del siglo XX, Colombia vivió los efectos de la primera guerra mundial; el primer impacto fue negativo por la importancia del comercio con Europa, pero luego Estados Unidos ocupó su lugar en el intercambio comercial y con ello aumentó su influencia en el país, que se acrecentó en la década de los veinte, cuando ingresaron al país con fundamento en la indemnización por el canal de Panamá establecida en el tratado Urrutia-Thompson celebrado con Estados Unidos, que vino acompañado de una misión económica que reformó el sistema financiero del país y de una avalancha de créditos de la banca norteamericana, conocidos como “la danza de los millones” que sirvió para financiar la ampliación de las infraestructuras y modernización de ciudades. En estos años creció la población de las ciudades colombianas, las cuales se expandieron en desarrollos urbanos para las clases adineradas por fuera de los límites tradicionales, que se servían con los nuevos medios de transporte, en desarrollos urbanísticos de estilos eclécticos y diversos, dejando a la población pobre viviendo en los centros de ciudad; se vivió una época de prosperidad con aumento del consumo de bienes y servicios y la dinamización de las economías urbanas.

Hasta 1930 se mantuvo en el poder el partido conservador; en las elecciones de esta fecha las crisis sociales laborales cobraron su factura a la hegemonía conservadora. En este año fue elegido presidente del partido liberal Enrique Olaya Herrera, en cuya administración se vivieron las consecuencias de la Gran Depresión Mundial, que afectaron la economía colombiana. Fue sucedido en 1934 por el también liberal Alfonso López Pumarejo. En este periodo, conocido como la república liberal, se realizaron reformas en materia laboral y social, en el derecho propiedad para permitir la expropiación y establecer su función social, de intervención estatal en la economía y de obras de infraestructura.

1.6.SINTEISIS

Los elementos expuestos constituyen el marco sobre el cual se ha desarrollado la investigación cuyos resultados se exponen en los capítulos siguientes, que se destinan a:

- (i) ahondar en los fenómenos de movimiento, transformación y cambio del mundo y de Colombia;

(ii) explicar la ciudad de Cartagena de Indias en las transformaciones republicanas entre los siglos;

(iii) exponer la vida de la ciudad durante la década del centenario de la independencia;

(iv) describir la consolidación de la ciudad moderna en las décadas del veinte y del treinta del siglo XX.

2

TIEMPOS DE MOVIMIENTO Y TRANSFORMACIÓN

2. TIEMPOS DE MOVIMIENTO Y TRANSFORMACIÓN

*CINEMATOGRAFICA
(...) vertiginosamente
se alejan el mar, un trozo del camino
y el precipicio que atraviesa un puente.
Y el tren a toda máquina. Marea
la borrosa visión, siempre truncada,
de un árbol, de una aldea,
de un poste, una cascada, otra cascada.*

Luis Carlos López²⁷

2.1. UN MUNDO EN CAMBIO

La primera revolución industrial, que comenzó sobre la mitad del siglo XVIII en Inglaterra y se extendió a Europa y Estados Unidos, transformó el mundo conocido. Se caracterizó por el cambio del modelo de producción agraria y artesanal a uno industrial y mecanizado; el fortalecimiento de una clase liberal burguesa en los espacios de poder; el uso de la máquina a vapor alimentada por carbón, como motor del dinamismo de lo material, como sustento y sustrato de las transformaciones generales en la sociedad. El ferrocarril dinamizó el movimiento del mundo y el barco a vapor acercó las distancias marinas. Las industrias textil y siderúrgica cambiaron el paisaje de los hombres; el hierro se erigió en el soporte de las estructuras en expansión.

En el siglo XIX, la profundización de la industrialización - conocida como la segunda revolución industrial- fue generada por el uso de nuevas fuentes de energía -petróleo, electricidad y gas-; se difundieron los inventos de la telefonía, la bombilla eléctrica y el motor

²⁷ LOPEZ, Luis Carlos. *POESIA COMPLETA*. El Ancora Editores. Bogotá. 2011.

El poeta insigne de la ciudad nació y murió en Cartagena de Indias (1879-1950). Su obra plasma una visión sacra, romántica y realista de la urbe del periodo. Comerciante, agente consular, periodista, intelectual del grupo El Bodegón y uno de los más destacados escritores del siglo XX.

Todas las citas poéticas de la tesis son del poeta López y se han tomado del libro en cita.

de combustión interna; aparecieron materiales como el acero, el hormigón, el zinc, el aluminio, el níquel, el cobre, el cemento portland, el caucho, las fibras sintéticas y los fertilizantes; la oferta de productos y bienes cambió y se masificó; las jornadas extenuantes y las condiciones de vida de las clases obreras ocasionaron reclamaciones en el mundo del trabajo y forzaron regulaciones y transformaciones locativas en las industrias, viviendas y ciudades; el Estado asumió nuevas funciones; la educación devino paulatinamente en obligatoria por los requerimientos de la producción; los fundamentos de la gran empresa se consolidaron; la mecanización se instaló en las factorías y en el campo.

Las novedades de la industrialización cambiaron la fisonomía, la textura y los tiempos de las ciudades gracias a la presencia de la lámpara incandescente en los alumbrados, el tranvía en las calles, la estructura de acero en los edificios, los elevadores, el motor de combustión interna, el teléfono, el cinematógrafo, el transporte subterráneo, la irrupción del automóvil y los aviones.

El crecimiento de la producción estuvo acompañado del aumento demográfico y de los flujos migratorios desde Europa, entre otros destinos hacia Norteamérica (Canadá y Estados Unidos) y Suramérica (en especial a Argentina y Brasil).

Las naciones de Europa realizaron su expansión imperialista de repartición de territorios, rutas y zonas de influencia—cuyas tensiones en el territorio europeo desembocaron en la primera guerra mundial—, hacia territorios africanos y asiáticos convertidos en colonias o en redes de producción y distribución en América Latina; así mismo sobre esta región, al final del siglo XIX Estados Unidos consolidó su influencia política, militar, cultural y económica.

Las empresas europeas y americanas -con casas y expertos internacionales-, las ideologías, los modelos de gestión y producción, las formas de habitar y consumir se extendieron por el mundo como modelos transportados a otras sociedades, donde se instalaron o fueron repetidos, copiados o adaptados. Los lugares de ultramar se especializaron en la función de producción de materias primas y alimentos, a la vez que se convertían en mercados para los productos manufacturados en los imperios del momento.

Como consecuencia de estos cambios generales, tanto en Europa y Estados Unidos como en los territorios coloniales o influidos, la ciudad se convirtió en una amalgama de estilos y evocaciones del pasado superpuestos en el mismo espacio, que fue la característica principal del eclecticismo, el cual superó la historia lineal del pasado donde primó el reemplazo de un estilo por el anterior. Se trataba de seleccionar dentro del inmenso repertorio clásico, el estilo que fuera más adecuado para cada obra en articular, dentro de unos códigos generales, que preferían el modelo clásico para la arquitectura civil de los edificios estatales y las fuentes de la Edad Media para la arquitectura religiosa. Como tendencia se originó en Inglaterra y luego encontró su principal exponente en la Escuela de Bellas Artes de París.²⁸

Las transformaciones de la ciudad respondieron a las necesidades apremiantes del crecimiento de su tamaño y población, a las adaptaciones impuestas por el uso de los inventos industriales y a los discursos de las nuevas clases habitantes de la urbe. Las murallas fueron derruidas por su obsolescencia ante las nuevas artes de la guerra y por las exigencias de la salubridad, los ideales del progreso y los imperativos de la expansión y conexión con los nuevos desarrollos extramuros; e igualmente los centros antiguos fueron derruidos o intervenidos de manera sustancial.

Eran ciudades en cambio en el centro de un mundo en cambio. Esta idea la expone con claridad Carlos Sambricio en *La Historia Urbana*:

“La ciudad moderna europea se funda en la intervención de la ciudad por una clase social burguesa que domina el aparato industrial y se hace presente en la intervención de la urbe para los nuevos requerimientos sociales, económicos y simbólicos; surge la disciplina del urbanismo para la intervención de la ciudad y un cuerpo legislativo específico para regular esta ciudad, lo público y lo privado.”²⁹

El ejemplo paradigmático de la transformación urbana fue la colosal intervención de París bajo la dirección del Barón Haussmann en la segunda mitad del siglo XIX. Por su escala monumental y sus fines embellecedores, higiénicos y su ideología social se convirtió en el

²⁸ SALDARRIAGA ROA, Alberto. *La imagen de la Iglesia y del Estado en la arquitectura republicana: Gótico, clasicismo y eclecticismo*. En: Revista Credencial Historia No. 86, Bogotá, 1997. En: www.banrepcultural.org/bblaavirtual/revistas/credencial. (revisado en marzo de 2003)

²⁹ SAMBRICIO, Carlos. *La Historia Urbana*. Ed. Marcial Pons, Madrid, 1996. pp 49-50

modelo universal del cambio urbano, cuya influencia se extendió por Europa y el mundo hasta las primeras décadas del siglo XX.

La reconstrucción de París durante el 2º Imperio de Napoleón III se efectuó entre los años 1853 a 1869, con los propósitos de dotar de visibilidad y acceso a los grandes palacios y edificaciones, asegurar la paz ciudadana gracias a bulevares para la facilidad del movimiento de la tropa (necesarias en el contexto reciente de la revolución de la Comuna de París de 1848), mejorar la circulación de aire y la iluminación de las edificaciones, eliminar callejones y focos de epidemia y facilitar la movilidad hacia las estaciones ferroviarias, según lo precisa Gustavo Munizaga Vigil en su ensayo *Los preurbanistas de fin de siglo*.³⁰

En general, la urbanística formal de la construcción de ciudades fue superada por el cambio y el crecimiento de la ciudad industrial, tal como lo manifiesta Jacira Rosa Pires en su tesis doctoral *Goiania – La ciudad premoderna del “Cerrado 1922-1938. Modernidad y ciudad jardín en la urbanística de la nueva capital del Estado de Goiás*.³¹

Surgieron diversas teorías urbanísticas para dar respuesta a las presiones y urgencias del momento, entre otras, la ciudad Jardín de Howard (Inglaterra), la ciudad lineal de Arturo Soria (Madrid), la ciudad industrial de Garnier (Lyon), los planes urbanísticos de Berlage, la zonificación del urbanismo alemán, la intervención de Cerda en Barcelona con su derribo de murallas e integración con los poblados vecinos. Todas fueron formas de regular el crecimiento de la urbe, lo mismo que con posterioridad, la ciudad contemporánea de Le Corbusier, los ideales de los congresos internacionales de arquitectura moderna que iniciaron en 1928 (el más referenciado lo ha sido el de Atenas 1933) y la fundación de la escuela de urbanismo en el París de entreguerras, que se convirtió en referente académico latino de la consolidación de un nuevo saber (que ya tenía centros en el mundo anglosajón).

³⁰ MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. *Los preurbanistas de fin de siglo*. En: Las ciudades y su historia. Una aproximación. Ed. Alfa y Omega, México, 2005. pp 173-180.

³¹ PIRES, Jacira Rosa. *Goiania – La ciudad premoderna del “Cerrado” 1922-1938 Modernidad y ciudad jardín en la urbanística de la nueva capital del Estado de Goiás*. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya, 2005. En: www.dialnet.unirioja.es. (revisado en enero de 2016)

La divulgación de las técnicas, inventos, materiales e ideas se realizó en las exposiciones nacionales y universales. Entre éstas se destacó la de París de 1899 (en el centenario de la toma de la Bastilla), que contó con tres elementos arquitectónicos definitorios: la Galería de Máquinas, el Palacio y la Torre en hierro³² construida por Eiffel, que es la única que se conserva.³³

El espíritu artístico varió del romanticismo del siglo XIX, con su mirada a la naturaleza y los paraísos lejanos, al impresionismo de final de ese siglo, que aceptó finalmente la urbe industrial. Las artes, la arquitectura y el diseño se abrieron al cambio, en la búsqueda de significado para las nuevas realidades. La irrupción del siglo XX trajo el modernismo, la vanguardia y el simbolismo (pueden citarse por su importancia -sin agotar la materia- las ideas de Benjamin sobre la reproductibilidad técnica de la obra de arte, el *Art Nouveau*, el manifiesto futurista de Marinetti de 1909, el diseño de Bauhaus, etc.).

En América, Estados Unidos asumió un papel cada vez más relevante en el orden mundial; su independencia de Inglaterra forzó los cambios de estilo. Se requerían edificaciones que dieran cuenta de la naturaleza de los nuevos órganos de gobierno y permitieran consolidar la identidad de la nación pujante que surgía. Fueron icónicos en estos propósitos, el plan para Washington de 1791 de L'Enfant, el plan de New York de 1811 con su red de calles ortogonales y el plan de Burnham para Chicago. De manera general se consolidó la versión del urbanismo norteamericano en el movimiento *City Beautiful*, con su cumbre a finales del siglo XIX, que se caracterizó por el diseño de suburbios, la ampliación de los parques y arbolados, la construcción de *park-ways* y núcleos de monumentos, los cuales se convirtieron en otros modelos a seguir en Latinoamérica.

En la materia urbana las tensiones se presentaban entre la funcionalidad –racionalismo- y la estética –*Beaux Arts*-, los trazados formales y las zonificaciones, pero siempre bajo el presupuesto de la confianza en la razón y el progreso como motores de la planeación de la

³² La técnica del uso del hierro en las construcciones fue superada por el hormigón armado, cuyo uso se expandió desde los últimos dos decenios del XIX.

³³ BENEVOLO, Leonardo. *Historia de la Arquitectura Moderna*. Ed. Gustavo Gili, 8ª ed., 2005, Barcelona.

ciudad. Esto explica que su regulación normativa se convirtiera en un imperativo; la disciplina del urbanismo tomó identidad y las élites contribuyeron a la transformación de las ciudades a través de las sociedades filantrópicas de embellecimiento y mejoras, en la continuidad del espíritu de la filantropía ilustrada.

En síntesis, el periodo se caracteriza por la extensión del capitalismo, el crecimiento de los medios de comunicación, la expansión de los medios de transporte, la presencia en los mercados de los bienes manufacturados de las fábricas que abarataron los precios, los avances en la medicina, la salubridad, el aumento de la población y de su calidad de vida, las migraciones, las reformas urbanas, la expansión imperialista para la consecución de territorios sobre los cuales ejercer influencia económica y política, los nuevos movimientos en las artes, el surgimiento de la ciencia del urbanismo y de la disciplina independiente de la arquitectura, el sacrificio de cascos antiguos y murallas para favorecer la idea de progreso, bienestar y salubridad.

Fue también un tiempo de democratización de la educación y la cultura artística, a través de la divulgación en revistas de arte, exposiciones, galerías y circulación de bienes simbólicos; el cine cumplió un papel de comunicación universal de estilos, modelos e ideas. El estudio del arte alcanzó el nivel de ciencia y el aprecio por el patrimonio se extendió a vastas capas de la población.

Este es el contexto del tránsito entre el siglo XIX y el siglo XX, pletórico de confianza en las bondades de la ciencia, los frutos abundantes del capital, la industria y el trabajo, la fe en las ideas del progreso y el cambio social, y la certidumbre sobre la potencia humana en el dominio de las fuerzas naturales y sociales.

La Primera Guerra Mundial fue una prueba de fuego para estas certezas, el periodo de entreguerras redefinió equilibrios entre las potencias y la crisis económica de 1929 sacudió los mercados internacionales y afectó el crecimiento de las naciones de América Latina. Todo lo que se creía estable demostró su movilidad y la inestabilidad que le eran inherentes.

2.2. ADAPTACIONES EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

En las primeras décadas del siglo XIX, inmediatamente después de las independencias nacionales de los Estados latinoamericanos se presentaron luchas de poder y definiciones sobre los fundamentos de la institucionalidad; se dieron cambios sociales, económicos y políticos; las élites se reacomodaron o incorporaron nuevos actores; se modificaron las rutas y medios de transporte; la estructura productiva sufrió transformaciones.

Las influencias europeas fueron fundamentales en la región, aunque desde finales del siglo XIX se vieron matizadas por la presencia cada vez más fuerte de Estados Unidos, que impuso su dominación manifiesta en territorios insulares y en el istmo de Panamá para la construcción del canal interoceánico, propiciando su separación de la República de Colombia en 1903. Las empresas extranjeras se ubicaban en enclaves significativos con presencia de sus cuerpos directivos y trabajadores rascos locales. Los intercambios de bienes, ideas y personas inmigrantes generaron mutaciones sociales perdurables; la economía se transformó y en esto los puertos fueron claves.

En lo que respecta a sus ciudades, América Latina las modificó siguiendo las corrientes europeas pero adaptándolas a las realidades del territorio. Los modelos que se copiaban en América Latina, según lo expone Ramón Gutiérrez en *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*³⁴ se sintetizan en tres corrientes: (i) el clasicismo academicista, que bebía sus fuentes de las academias de bellas artes y pretendía hacer de cada edificación una obra de arte animada por las ideas renacentistas o la cultura grecorromana; (ii) el romanticismo historicista, que se reflejó en el encanto por los modelos de otras culturas o periodos históricos, como lo bizantino, lo mudéjar, lo románico a guisa de ejemplo; y (iii) el funcionalismo de origen inglés, que tuvo gran aplicación en las edificaciones de las infraestructuras de servicios públicos, estaciones, transportes e industrias. Todas estas intervenciones estuvieron acompañados de la contratación de arquitectos europeos que luego en una fase siguiente fueron sustituidos por locales gracias a la creación de escuelas de formación para profesionales y técnicos latinoamericanos con maestros extranjeros o nacionales formados en el extranjero.

³⁴GUTIERREZ, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Ed. Cátedra, Madrid, 1983.

Desde finales del siglo XIX y con mayor fuerza en la segunda y tercera década del siglo XX, América Latina se vio influida por los estilos provenientes de Estados Unidos, en especial las urbanizaciones de suburbio y el privilegio del automóvil particular, que fue adoptado por las élites, generando requerimientos adicionales de vías y suelos urbanizables.

Las urbes latinoamericanas que más vieron el impacto de los cambios fueron las capitales, los puertos y los centros productivos. Las actividades de la vida urbana se hicieron más complejas con independencia de su tamaño. Las élites propugnaron por la higiene, la comodidad, la monumentalidad, el ocio y la segregación de la población según su riqueza. Emergió la “ciudad burguesa”, conforme el término acuñado por José Luis Romero, quien en su libro *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* expresa:

“El adecuado marco del lujo pareció a todos los *snoobs* el parisiense *faubourg Saint Germain* y acaso la *rue de la Paix* y los bulevares. Poco se parecía a ese escenario el viejo casco colonial de las ciudades latinoamericanas. El ejemplo del barón de Haussmann y su impulso demoleedor alimentó la decisión de las nuevas burguesías que querían borrar el pasado, y algunas ciudades comenzaron a transformar su fisonomía: una suntuosa avenida, un parque, un paseo de carruajes, un lujoso teatro, una arquitectura moderna, revelaron esa decisión aun cuando no lograran siempre desvanecer el fantasma de la vieja ciudad. Pero las burguesías podían alimentar sus ilusiones encerrándose en los ambientes sofisticados de un club hermético o un restaurant de lujo. Allí se anticipaban los pasos que transmutarían a “la gran aldea” en una moderna metrópoli.”³⁵

Durante todo el proceso, la ciudad latinoamericana realizaba estas transformaciones destruyendo de manera permanente la anterior, dejando en el camino pedazos de memoria rotos en medio del cambio incesante. Lo hacía persiguiendo un ideal, tal como lo expone Angel Rama en *La Ciudad Letrada*:

“Quizás debemos cautelarnos: la ciudad ideal de la época no era meramente París (...), sino más bien, la terca tradición de la metrópoli conservada en el espíritu de las ex_colonias, esa ciudad central que es posible soñar desde la periferia merced a la excitación promovida por las letras y las imágenes, pero que además resulta corroborada y ratificada por la estructura centralizada que lleva adelante la propia vida nacional a partir del omphalos de la capital dominadora. Vista la tenaz infiltración de nuestras experiencias cotidianas y del pasado que transportamos secretamente en nosotros, dentro del tejido de nuestros sueños, es posible sospechar que la ciudad ideal no copiaba un preciso modelo europeo, sino que era también una invención con admirable margen original, una hija del deseo que es más libre que todos

³⁵ ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ed. Siglo XXI S.A., 4ª ed., Buenos Aires, 1986. p. 249

los modelos reales y aún más desbocada, la que además, al intentar realizarse, entraría en una barrosa amalgama con la terca realidad circundante.”³⁶

En medio de los cambios físicos acaecidos en el periodo entre los siglos XIX y XX, se construyeron imaginarios colectivos y culturas políticas, que se convirtieron en los factores determinantes de la vida social latinoamericana hasta los años sesenta del siglo pasado, cuando aún las ciudades de la región continuaban gravitando sobre los ideales de progreso y la modernidad urbana que habían surgido en esas décadas precedentes.

Según lo expone Eduardo Kingman en *La Ciudad y los Otros - Quito 1860-1940 Higienismo, Ornato y Policía*³⁷, en su origen finisecular estas ideas latinoamericanas de progreso, ornato e higiene no surgieron de un proceso de industrialización profundo o de la presencia de sectores sociales modernos sino que brotaron de los patrones de consumo y de la expansión de las redes de comercio internacionales, animadas por las élites que eran las dueñas de la provisión de materias primas y a la vez consumidores de los productos manufacturados de los centros europeos o norteamericanos.

Esa idea de higiene tan nueva en Latinoamérica había surgido en Europa en el final del siglo XVIII y en el inicio del siglo XIX como parte del avance del proceso de la industrialización, los requerimientos urgentes del saneamiento de las ciudades y los justos reclamos de las clases obreras urbanas. Pero en Latinoamérica la higiene adquirió importancia a finales del siglo XIX –como concepto de los médicos higienistas- cuando sus urbes se expandieron y los puertos tuvieron el imperativo de evitar la propagación de epidemias.

Por su parte, la idea de ornato se trasplantó a América Latina como una manifestación de la cultura; un elemento para garantizar comportamientos sociales, integrar a la urbe a las nuevas clases obreras o a los inmigrantes y garantizar la comodidad general de los habitantes.

³⁶ RAMA, Angel. *La Ciudad Letrada*. Ed. Arca, Montevideo, 1998. p.90

³⁷ KINGMAN Eduardo. *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, Ornato y Policía*. Ed. Flacso sede Ecuador, Quito, 2006. p. 37

Una mirada a varias ciudades latinoamericanas permite corroborar la presencia de estas constantes urbanas. Por su importancia regional, a continuación se hace referencia a México D.F., Lima, La Habana, Rio de Janeiro y Buenos Aires.

- **México D.F.**

La ciudad de México D.F. experimentó después de la independencia un corto periodo de imperio francés –cuando se trazó el Paseo de la Emperatriz después conocido como Paseo de la Reforma, que es la primera avenida para el desarrollo futuro de la ciudad- y gozó de una etapa de crecimiento económico, lo cual generó su expansión. Bajo el Gobierno de Porfirio Díaz y a partir de la primera década del siglo XX fue transformada para mostrarla como ejemplo de la modernidad del país, posible de equiparar a cualquier ciudad europea: con alumbrado, tranvías y ferrocarriles, edificios públicos monumentales, alcantarillado y acueducto.

Para la conmemoración de la independencia se construyeron el Palacio de las Comunicaciones, el Palacio Postal, el Palacio de Bellas Artes y el eje monumental del Paseo de la Reforma (con el hito del Angel de la Independencia). Estas construcciones surgieron de la decisión política de convertirla en una isla de modernidad en medio de un país que aún no lo era, gracias al cambio en la morfología de sus edificaciones y a las mejoras sanitarias; la industrialización que era la base del modelo solamente llegó décadas después. Así lo expone Manuel Perló Cohen en la introducción al libro que coordinó, que lleva por nombre *La modernización de las ciudades en México*.³⁸

- **Lima**

La capital del Perú en la segunda mitad del siglo XIX, gracias a los recursos de las exportaciones de guano, experimentó grandes cambios modernizadores regulados por el Estado, que incluyeron edificaciones en áreas de expansión, como fueron las pertenecientes a la Exposición Nacional de 1872, con sus pabellones, jardín botánico y zoológico.

³⁸ PERLÓ COHEN Manuel (Coordinador). *La modernización de las ciudades en México*. Ed. Universidad Autónoma de México, México, 1990. p.14

Además se demolieron sus murallas, que presentaban un estado deplorable y cuyos terrenos fueron comprados por el norteamericano Henry Meiggs, para en ellas realizar el diseño de Luis Sadá di Carlo, consistente en alamedas, avenidas y jardines, inspirados en el modelo de Haussmann. Así lo presenta Gabriel Ramón Joffré en su estudio *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850-1940*.³⁹

Adicionalmente, según lo relata María Flórez Ledesma en su ensayo *Mármol y Nación: monumentos urbanos en el centenario de la Independencia del Perú (1921-1924)*⁴⁰, se destaca el embellecimiento realizado durante la presidencia de Augusto B. Leguía en el periodo 1919-1930 (conocido como El Oncenio), que se caracterizó por monumentos que sirvieron para reforzar la identidad peruana, muchos de ellos donados por las colonias extranjeras, acogiendo la tendencia de utilizar elementos conmemorativos para la construcción de la memoria histórica de la nación.

- **La Habana**

La Habana, conforme lo expone Juan Luis Morales Menocal en su ensayo *La ciudad y sus constituciones*⁴¹, comenzó su modernización en la primera mitad del siglo XIX con la construcción de paseos, avenidas, plazas, teatro, cárcel, mercado, pavimentación, alumbrado público y apertura de nuevos barrios en las afueras de la centralidad colonial. En 1868, la guerra paralizó la ciudad; diez años después se expandió al barrio El Vedado⁴². En 1895 sufrió una nueva guerra que terminó en 1898 con la intervención de Estados Unidos, el cual

³⁹ Gabriel Ramón Joffré. *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850- 1940*. Ed. Universidad de San Marcos. Lima. 2004. En: Ensayos en Ciencias Sociales. www.researchgate.net/publication/

⁴⁰ LEDESMA, María Flórez. *Mármol y Nación: monumentos urbanos en el centenario de la Independencia del Perú (1921-1924)*. En: Revista TRIM 3, Ed. Universidad de Valladolid, Valladolid, 2011. pp 133-147. En: www.dialnet.unirioja.es (consultado en junio de 2017)

⁴¹ MORALES MENOCA, Juan Luis. *La ciudad y sus constituciones*. En: Revista Encuentro de la Cultura Cubana, 2008. En: www.journals.openedition.org/nuevomundo (consultado en enero de 2018)

⁴² El Vedado fue un modelo significativo para el desarrollo del Barrio de Manga en Cartagena de Indias. Esta influencia se entiende por los vínculos comerciales entre la ciudad y Cuba gracias a las exportaciones de ganado que se hacían desde este puerto por los empresarios de Cartagena de Indias y su provincia.

permaneció en el territorio insular hasta 1902, pero manteniendo la presencia de sus empresarios, recursos financieros e ideas.

El crecimiento cubano se basó en la exportación de materias primas y en la importación de bienes manufacturados; en este modelo de intercambio, La Habana se convirtió en un importante centro de servicios terciarios (agencias comerciales y marítimas, bancos, etc.) del comercio internacional con influencia en la región caribe. Su modelo de expansión fue una mezcla de estilos americanos y europeos; las murallas se derrumbaron para nuevos edificios, avenidas, parques y bulevares.

A partir de 1925, el urbanista francés Jean-Claude Nicolas Forestier quien fue contratado por el Ministerio de Obras Públicas, definió un plan general para el sistema de parques y avenidas de esta ciudad dinámica y en constante crecimiento.

- **Rio de Janeiro**

Rio de Janeiro, según lo reseña Jacira Rosa Pires⁴³, en su condición de capital de Brasil, recibió al Emperador D. Joao VI cuando huyó de la invasión napoleónica, quien la transformó al estilo imperio con la dirección de una misión francesa que sustituyó su arquitectura portuguesa. Al regresar a la Península, dejó a su hijo D. Pedro I en el poder, lo cual dio a la urbe una marca europea. En 1890 la ciudad tenía quinientos mil habitantes y recibió un flujo amplio de inmigrantes extranjeros y de migrantes del campo. Este crecimiento exigió medidas de urbanismo, higiene, regulación de viviendas, transformaciones físicas mayores como la canalización del río o la supresión de un cerro, el sembrado de árboles y la industrialización.

Rio de Janeiro, en 1920, tenía más de un millón de habitantes y una década después su número era superior a dos millones trescientas mil almas. La remodelación de la ciudad era urgente; el alcalde Antonio Prado Junior contrató al urbanista francés Agache y con el apoyo

⁴³ PIRES, Jacira Rosa. Ob. Cit. pp 127 y ss

del arquitecto brasileño Godoy elaboraron un plan urbano que dio respuesta a este crecimiento poblacional.

- **Buenos Aires**

En el caso de Buenos Aires, al iniciar el siglo XX era la octava ciudad más poblada del mundo y para 1910 era la más grande de América Latina. Este crecimiento se debió a un proceso de inmigración europea como política de Estado, mientras que el dinamismo de la producción agropecuaria de la pampa fue el motor del crecimiento del país.

La ciudad se reconstruyó en forma escenográfica siguiendo a París; se construyó la avenida de Mayo, las diagonales y grandes edificios, como el parque Palermo, el Palacio de los Congresos, el Hipódromo y el Teatro Colón, tal como lo reseñan Humberto Alvarez Sepúlveda y David Martínez Llamas en su artículo *Celebrando la independencia. Una resignificación en Chile y Argentina 1810-1910*.⁴⁴ Para su centenario, Buenos Aires celebró una Exposición Internacional de gran envergadura y recibió delegaciones de Latinoamérica y Europa; además se engalanó con monumentos de próceres y símbolos de la independencia.

2.3. NUEVA VALORACION DEL PATRIMONIO

En el Siglo de las Luces surgió el concepto de la conservación de los bienes testimoniales del pasado, no solamente por su valor artístico –criterio propio del Renacimiento- sino por su valor histórico como testigos de la evolución de las sociedades. Se crearon las academias y los museos, que desde entonces han sido importantes instituciones culturales. El pensamiento arqueológico y las culturas antiguas generaron saberes, poéticas e imágenes; la estética y la conservación patrimonial de bienes del pasado fueron valores de este tiempo.

La Revolución Francesa de 1789 fue un punto de quiebre a las ideas y al modelo de sociedad de la Ilustración; la burguesía como clase social asumió su papel de poder; la

⁴⁴ SEPULVEDA, Humberto Alvarez y LLAMAS David Martínez. *Celebrando la independencia. Una resignificación en Chile y Argentina 1810-1910*. En: Revista Temas Americanistas. No. 32, Ed. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2014. pp 127-148. En: www.dialnetunirioja.es (consultado en febrero de 2017)

política transformó los conceptos y los monumentos emergieron con nuevos significados, luego de una etapa crítica de destrucción de los hitos significativos del Antiguo Régimen.

En la transición entre el siglo XVIII y el XIX se configuró la labor del restaurador al servicio de la conservación del patrimonio, bajo la concepción surgida de ruinas recién generadas. Luego, para detener los efectos destructivos sobre el patrimonio francés del antiguo régimen, la República Francesa de 1794 dictó una norma protectora estatal para el patrimonio francés.

Los Estados nacionales construyeron un capital simbólico sobre bienes históricos, a los que dotaron de cualidades jurídicas protectoras públicas bajo la titularidad estatal; los museos y bibliotecas se expandieron por los territorios para la conservación y divulgación de la cultura; las comisiones de monumentos y las academias de diversos tópicos fueron los instrumentos administrativos de esta etapa.

En las tres primeras décadas del siglo XIX se adelantaron restauraciones en Roma, siendo una de ellas la del Coliseo. Por la importancia simbólica e histórica de la ciudad eterna estas intervenciones fueron significativas para todos los estudiosos del continente europeo.

Pensadores reflexionaron sobre el patrimonio y su conservación. Se conformaron, entre 1830 a 1870, dos corrientes de restauración; la primera de ellas fue generada por Violet-le-Duc, quien propendió por una restauración estilística para restablecer el bien a su estado completo a través de la analogía; la segunda fue producto de la acción y teoría de John Ruskin, quien defendió el respeto de lo intocable del monumento del pasado. Además, fue el tiempo de la expansión de los museos europeos basados, en buena parte, en la expoliación de tesoros ajenos.

En la década de 1880 a 1890 surgió un criterio de restauración positivista, para respetar la verdad histórica comprobada de cada bien a intervenir, representada por Camillo Boito (cuya carta de restauración fue aprobada en 1883 en el tercer congresos de ingenieros y arquitectos italianos) y Luca Beltrami.

En el inicio del siglo XX se destacó el aporte de Alois Riegl y también es digno de mención Gustavo Giovannoni en Italia (quien propuso la teoría de la restauración). Estas

ideas se divulgaron lentamente y se consagraron en la Carta de Atenas de Restauración de 1931, conforme lo expone el libro de María José Martínez y Leonardo Sánchez-Mesa, *La Restauración de bienes culturales en los textos normativos. Selección, traducción y estudio crítico de documentos normativos internacionales y nacionales*.⁴⁵

Simultáneamente con la evolución de los conceptos del patrimonio y de la conservación se desarrolló la tutela del patrimonio por parte de los Estados nacionales, como manifestación de una apropiación institucional bajo las categorías de bienes estatales –como activos imprescindibles e insustituibles, cuyo valor que no es de cambio sino de “plusvalía social” según el término acuñado por Roberto Di Stefano-; de esta forma se resignificó el concepto inicial de la Ilustración a la cual se debía la separación de la cultura y sus contenidos del marco eclesial y religioso.

La protección estatal del patrimonio fue reforzada por la democratización cultural, que se extiende en el cambio entre los siglos XIX al XX, por los efectos de las reformas sociales europeas en especial en materia educativa, acaecidas hasta 1930 y por la divulgación en revistas de arte y exposiciones universales.

La institucionalización estatal del patrimonio, además de las categorías jurídicas de protección, incluyó la creación de institutos, centros, comisiones y otras entidades para el acopio, protección, guarda y estudio del acervo patrimonial, conforme lo expone Ignacio Henares Cuéllar en su ensayo *Derechos Culturales y Sociedad Moderna. Reflexión histórica sobre el “Estado Cultural”*.⁴⁶ El movimiento de protección del patrimonio, señala Jorge Enrique Hardoy en el estudio *La importancia de las áreas históricas en la ciudad*

⁴⁵ MARTINEZ, María José Martínez y SANCHEZ MESA, Leonardo. *La Restauración de bienes culturales en los textos normativos. Selección, traducción y estudio crítico de documentos normativos internacionales y nacionales*. Ed. Comares, Granada, 2008.

⁴⁶ HENARES CUELLAR, Ignacio Henares. *Derechos Culturales y Sociedad Moderna. Reflexión histórica sobre el “Estado Cultural”*. En: Rev. Cuad. Art. Gr., No. 45, Granada, 2014. En: www.revistaseug.ugr.es. (revisado en febrero de 2018)

*contemporánea*⁴⁷, surgió de la necesidad colectiva de conservar obras arquitectónicas de civilizaciones o periodos más antiguos que estaban siendo afectados por los rápidos cambios generados por la revolución industrial y la renovación de áreas urbanas. Estos esfuerzos buscaron controlar el impacto de la pérdida de valor de las obras del pasado, su abandono o destrucción; pero también pretendieron reducir el daño causado por los nuevos usos surgidos de la especulación en edificaciones que tenían clara importancia social. Lo anterior acontecía en el centro de las mutaciones en el uso de las ciudades, en la intervención y desaparición de cascos antiguos y la destrucción de murallas; en medio del crecimiento demográfico y de la aparición de las clases obreras y la educación popular.

Todo ello generó en el curso del siglo XX, la reflexión de la relación entre la ciudad moderna y la ciudad antigua, dentro del conjunto más amplio del urbanismo y de la salvaguarda científica del patrimonio, cuyas ideas se discutían y divulgaban en congresos internacionales de expertos, como los CIAM. El campo de la reflexión teórica surgía de la realidad del impacto de los conflictos bélicos que estremecieron el continente europeo y afectaron sus bienes patrimoniales.

2.4. LOS MONUMENTOS PUBLICOS: HITOS DE IDENTIDAD

La estructuración del concepto de patrimonio en América Latina, su conservación y generación presentó dificultades constantes desde el mismo momento de la independencia, como lo expone Emilio Pradilla Cobos en su artículo *Lo privado y lo público en el patrimonio del siglo XX en América Latina*.⁴⁸ Estas limitaciones estuvieron constituidas por el desarrollo tardío de los aparatos productivos capitalistas; la precariedad de los Estados; la desigualdad en la distribución de la riqueza social, que se manifestaba en la segregación espacial y en los

⁴⁷ HARDOY, Jorge Enrique. *La importancia de las áreas históricas en la ciudad contemporánea*. En: Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica: tendencias y perspectivas. Ed. Mapfre, Madrid, 1992. pp 27-85

⁴⁸ PRADILLA COBOS, Emilio. *Lo privado y lo público en el patrimonio del siglo XX en América Latina*. En: Memorias del Seminario sobre conservación del patrimonio del siglo XX 10-23 junio 1996. Ed. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios y Universidad Autónoma Metropolitana, Mexico D.F., 1996.

procesos autogestionarios de la producción de espacio habitable en las ciudades; la participación de un número reducido de arquitectos y urbanistas en los procesos urbanos; la mixtura cultural de las corrientes y estilos importados; las modernizaciones sucesivas de la urbes basadas en proyectos incompletos e inconclusos, que generaron la desaparición del patrimonio construido de la época colonial, del periodo inicial de la independencia y aún de las intervenciones hasta las primeras décadas del XX.

Pese a estas limitaciones, en América Latina se generó una conciencia paulatina del valor del patrimonio como elemento útil para la construcción de la identidad nacional —con referencia al pasado colonial, a las culturas prehispánicas o a las gestas de la independencia— y se erigieron conscientemente monumentos con vocación de permanencia. De esta manera se comprende que los monumentos conmemorativos en el espacio público se cuenten entre las intervenciones urbanas más importantes del periodo.

Estos hitos tenían una función simbólica de identidad nacional, que apenas se consolidaba a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX debido a las guerras civiles, las luchas caudillistas y las diferencias entre pensamientos políticos de los líderes de los países, que fragmentaron la poca unidad que existía y dificultaron la construcción de proyectos nacionales. En este contexto las esculturas de carácter monumental sirvieron a la institucionalidad para simbolizar la unión alrededor de los próceres, la visión compartida de la raza o del progreso, mientras transformaban la estética de las ciudades al generar jardines, parques y arbolados muy al estilo francés.

Los monumentos conmemorativos se convirtieron en lugares de encuentro y marcas urbanas, como si fuesen campanarios laicos. Varios gobiernos en la región los utilizaron con profusión, como por ejemplo Venezuela en la presidencia de Antonio Guzmán entre 1870 y 1888, Guatemala bajo el gobierno de Reyna Barrios, Chile en la presidencia de Manuel Bulnes, Argentina en el fin de siglo hasta 1910 y en las celebraciones centenarias de México, Chile y Colombia.

El “monumento conmemorativo urbano” fue elemento de unión y de discusión política de gran importancia, como lo explica Rodrigo Gutiérrez Viñuales en su obra *Monumento*

*Conmemorativo y Espacio Público en Iberoamérica.*⁴⁹ Según el autor, casi siempre la estatuaria provenía de Italia, por su tradición escultórica y su escuela en el uso de los materiales; esto generó una industria de importación de estatuas y artistas que se extendió por la región.

Las piezas monumentales conmemorativas eran estatuas, piletas, fuentes, bancas, farolas, relojes, etc. inspirados en París. Se utilizaron obeliscos y columnas para recordar la independencia, porque se consideraban símbolos de autoridad y poder, que estaban en muchas ocasiones coronados por águilas, cóndores o victorias aladas. Las estatuas ecuestres fueron ampliamente utilizadas para representar a los héroes militares, gracias a la fuerza transmitida por los caballos. También fueron recurrentes las figuras femeninas –alegorías– para conmemorar los eventos históricos de gran valía, tales como la nación, la libertad, la justicia, la paz o la república. Así mismo se utilizaron los monumentos para conmemorar símbolos patrios -himnos o banderas-. La figura de Colón adornó diversas plazas, porque era un personaje que generaba adhesiones, por lo cual adquirió un estatus de generalidad y uniformidad en los territorios de Latinoamérica.

El lugar de la memoria adquirió relevancia en estos países. Su finalidad la señala Hugo Achugar en el ensayo *El lugar de la memoria. A propósito de monumentos (motivos y parentésis)*:

“En el monumento está la clave. En el monumento y en los que vienen detrás de los que construyeron el monumento. En el monumento como signo que intenta vincular pasado y futuro está la clave. En el monumento o en la lápida que se supone habrá de avisar a los que vienen detrás qué fue lo que pasó antes. En el monumento como objetivación de la memoria.”⁵⁰

Las celebraciones del centenario de las independencias de las repúblicas latinoamericanas fue el momento culmen del fenómeno monumental. Fue aprovechado políticamente para la

⁴⁹ VIÑUALES, Rodrigo Gutiérrez. *Monumento Conmemorativo y Espacio Público en Iberoamérica*. Ed. Cátedra. Madrid. 2004.

⁵⁰ ACHUGAR, Hugo. *El lugar de la memoria. A propósito de monumentos (motivos y paréntesis)*. En: Cultura y globalización. Ed. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2000. pp 143-167

representación del progreso material y espiritual logrado por estos pueblos, que era digno de perpetuarse en el espacio urbano. Expone al respecto Angel Rama:

“La modernización internacionalista, que aproximadamente se extiende desde 1870 a 1920 y cuya arrogante autocelebración se encuentra en las fiestas del primer centenario de la Independencia, con fechas escalonadas entre 1910 y 1922, consagró un segundo nacimiento de la vasta región americana al sur del Rio Grande. Los que habían sido azareados estados desprendidos de España y Portugal, se convierten en la pujante América Latina que consolida su pertenencia a la economía-mundo occidental y construye su reconocible imagen contemporánea, pues en ese periodo se fraguan las bases de la actual América Latina (...).”⁵¹

2.5. LAS MUTACIONES EN COLOMBIA

La República de Colombia siguió las tendencias que se han explicado. En el siglo XIX, en los entretiempos que permitían las guerras civiles, se mantuvo un espíritu compartido de progreso y modernización; a la vez que se importaban bienes, se traían –con atraso de décadas- repertorios historicistas que eran adaptados por los ingenieros y los maestros de obra nacionales, o cuando la obra lo ameritaba –como en el caso del Capitolio Nacional que justificó la contratación que realizó el General Mosquera del arquitecto Tomas Reed (antillano formado en Inglaterra)- se traían profesionales extranjeros.

Gracias también a la decisión del gobierno liberal del General Mosquera se desamortizaron bienes muertos de la iglesia y con ello se dotó a la Nación de un inventario de bienes inmuebles para fines públicos en su uso como escuelas, orfanatos, cuarteles, centros de justicia, hospitales, etc. que hizo innecesario construir nuevos edificios para estos propósitos y dio nuevos usos a estos bienes en abandono, aunque con un peso grande en intervenciones realizadas sin mayor sentido estético ni de conservación.

Al finalizar el siglo XIX, las fuentes de las ideas constructivas estaban en Francia, en menor medida en Inglaterra y emergía Estados Unidos, a través de sus modelos urbanísticos pero también de su repertorio arquitectónico tropical, impuesto en los territorios insulares y costeros del mar Caribe que eran su zona de su influencia militar y económica, y este estilo

⁵¹ RAMA, AngeL. Ob. Cit. p. 83

era a su vez una adaptación de la arquitectura británica en sus territorios asiáticos y africanos. En Colombia un ejemplo de esta arquitectura caribeña lo constituye la Casa del Presidente Rafael Núñez y su esposa doña Soledad Román de Núñez en el Barrio el Cabrero en Cartagena de Indias.

El Estado consolidó sus símbolos patrios: El himno⁵², el escudo y la Constitución de 1886 (con sus reformas rigió al país hasta 1991); se fundaron las instituciones culturales de la Academia de la Lengua en 1872, la Academia de Bellas Artes (iniciativa del Presidente Núñez), la Escuela Nacional de Música y la Academia de Historia, en el periodo comprendido entre 1880 y 1910. La prensa nacional y local floreció; la literatura tuvo grandes exponentes. Todo hacía parte de un conjunto de medidas y de un florecimiento cultural que sirvieron para fortalecer la institucionalidad alrededor de un proyecto centralista y unificado de cultura, basándose un modelo católico, de raza blanca y de tradición hispánica, según lo expone Amada Carolina Pérez Benavides en su libro *Nosotros y los otros. Las representaciones de la nación y sus habitantes Colombia, 1880-1910*.⁵³

Pese a que el país seguía siendo rural se fortalecieron poco a poco las ciudades. Pero no puede perderse de vista que el tamaño de Colombia era pequeño en todos sus órdenes en comparación con México, Argentina o Brasil, tal como lo indican Marcos Palacios y Frank Safford en su obra *Historia de Colombia país fragmentado, sociedad dividida*.⁵⁴ Al ingresar al siglo XX, Colombia estaba en los últimos sitios del desarrollo de ferrocarriles, puentes, caminos, puertos, bancos, alfabetización y urbanización en América Latina.

⁵² La letra del himno nacional es de la autoría del Presidente cartagenero Rafael Núñez y su música de Oreste Sindici. Fue cantado por primera vez en el Teatro Municipal de Bogotá el 11 de noviembre de 1887 (BOSSA HERAZO. Nomenclator Cartagenero. Ob. Cit. p 48).

⁵³ PEREZ BENAVIDES, Amada Carolina. *Nosotros y los otros Las representaciones de la nación y sus habitantes Colombia, 1880-1930*. Ed. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2015.

⁵⁴ PALACIOS Marco y SAFFORD Frank. *Historia de Colombia. País fragmentado, sociedad dividida*. Ed. Universidad de los Andes, Bogotá, 2002, 2ª ed. 10 reimp. 2012.

La arquitecta Silvia Arango en su obra *Historia de la Arquitectura en Colombia*⁵⁵ precisa que las guerras civiles que asolaron al país en las décadas centrales del siglo XIX impidieron la realización de gestas constructivas en las ciudades. Un caso emblemático lo constituye el Capitolio Nacional, cuya primera piedra fue inaugurada en 1847 y vino a terminarse ochenta años después. La actividad constructiva siempre estuvo marcada por el eclecticismo y solo despegó con fuerza en el Quinquenio de Reyes (1905-1909) después de la finalización de la Guerra Civil de los Mil Días, y se adelantó para suplir necesidades en infraestructura y centros administrativos para los funcionarios públicos.

En general el crecimiento arquitectónico del periodo estuvo basado en las preferencias de los dueños de las edificaciones y de sus diseñadores –que estaban formados en Europa- con adaptación a las limitaciones que imponía el medio colombiano. Este tiempo de Colombia, denominado desde el estilo y la arquitectura como periodo republicano generó una nueva arquitectura que dejó atrás el modelo colonial y se apropió, mediante copia y adaptación, del eclecticismo europeo y americano. Fueron años de hibridación, de estética en el habitar y en la vida cotidiana que se manifestaron en el acto constructivo de todas las regiones del país, acogiendo lo vernáculo y los requerimientos de la diversidad cultural y geográfica.

Debe destacarse que Colombia siempre ha tenido varios núcleos urbanos de importancia regional debido a la conformación geográfica escarpada del territorio y a las dificultades que esto ha generado para la construcción de redes de transporte; tales limitaciones hicieron durante mucho tiempo del río Magdalena el único conector entre el centro y la costa caribe. Además, debido al crecimiento de las plantaciones de café y la explotación del oro se generaron nuevos territorios de cultivo y producción en el sur del Departamento de Antioquia, en un proceso conocido como la colonización antioqueña, que generó una gesta fundacional de pueblos y ciudades de gran importancia, regida por la iniciativa de los colonizadores sin la presencia de un orden institucional que regulara esta construcción urbana (Armenia, Manizales y Pereira son las capitales de esta subregión que generó el café). Todas

⁵⁵ ARANGO, Silvia. *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Ed. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 1990.

nuestras ciudades crecieron, ampliaron sus actividades comerciales e industriales e invirtieron en obras estatales y en edificaciones públicas

En la década de los veinte del siglo XX, el ingreso de los dineros de la indemnización norteamericana por la pérdida de Panamá y de empréstitos de su banca comercial permitió la expansión del país y el crecimiento de sus urbes. El crecimiento de las exportaciones de café generó una dinámica creciente de desarrollo nacional, la consolidación de una pequeña clase media y de capas educadas de la población así como el esplendor de la actividad constructiva que tuvo su máximo en los años treinta. Fue el momento en que a Colombia ingresó, de manera tardía, el movimiento moderno, que sustituyó el estilo republicano que había estado presente desde mediados del siglo XIX y surgió por los requerimientos de las ciudades invadidas por los automóviles y por poblaciones que exigían redes de servicios, equipamientos urbanos y viviendas funcionales o a los gustos de novedad de las élites colombianas que aceptaban sin oposición las propuestas de sus arquitectos siempre que significaran modernidad y estatus. La etapa coincide con la fundación de la Sociedad Colombiana de Arquitectos en 1934 y la apertura de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional en 1936 que dieron carta de naturaleza a la profesión del arquitecto en el país. Rápidamente se cambió de estilo y desde entonces y por varias décadas se miraba con desdén lo republicano, cuyas edificaciones fueron demolidas en muchas ocasiones dejando para el presente algunos ejemplares valiosos, cuando de nuevo se aprecian por su estética individual y ecléctica. Lo expresa con acierto Alberto Saldarriaga Roa:

“Los cambios en el gusto son impredecibles como lo son también los cambios en la interpretación histórica del pasado. Luego de diversas batallas, la arquitectura republicana colombiana finalmente se reivindicó y alcanzó el lugar de importancia que hoy ostenta. La profundización en los estudios históricos del periodo republicano ha permitido descubrir personajes notables y edificios hermosos. Hoy es un patrimonio querido y admirado, pero ya se ha desvanecido buena parte del espíritu que lo animó. Los grandes edificios públicos han sobrevivido, las casas, más vulnerables, se han transformado o desaparecido. Ellas fueron mundos completos, desde las molduras de sus fachadas hasta sus más recónditos recintos. Fueron casas de penumbras y matices, de colores y texturas, aromas y sonidos.”⁵⁶

⁵⁶ SALDARRIAGA ROA, Alberto (Investigación). *Casa Republicana. La bella época en Colombia*. Ed. Villegas Editores, Bogotá. 1995. pp 31-32

En general, en Colombia todas las ciudades experimentaron los cambios del crecimiento poblacional, el progreso y la modernización. Se citan como ejemplo, Bogotá, la capital del país, que se expandió fuera de sus límites fundacionales; Medellín pasó de ser una pequeña urbe a una ciudad industrial vigorosa; Barranquilla se transformó de un pequeño puerto fluvial y marítimo en el principal puerto del caribe colombiano, en la meca de la inmigración del país y de la innovación urbana. Al concluir el periodo en estudio, a fines de los años treinta, el país entró en una nueva etapa de modernización, que se manifestó en la cultura, la industria, la consolidación de la clase media y se reflejó en la arquitectura con los postulados de eficiencia, rigor, ausencia de recargos decorativos, urbanismo formal y postulados del movimiento moderno; como siempre con atraso, se adaptan, copian y moldean las ideas foráneas, en esta ocasión de manera rápida y abrupta.

- **Bogotá**

La capital mantuvo durante el siglo XIX la estructura física del virreinato, pero fue transformando paulatinamente las formas urbanas, mudando algunos parques en plazas, instando monumentos, cambiando el nombre de calles e imponiendo la nomenclatura.

Aunque no se industrializó, la urbe se fue modernizando según lo analiza Germán Mejía Pavanoy en su ensayo *Los Itinerarios de la Transformación Urbana Bogotá 1820-1919*.⁵⁷ En la segunda década del siglo XIX duplicó su población, llegando a tener más de ochenta mil habitantes (una ciudad pequeña si se compara con Buenos Aires o Rio de Janeiro). A finales del siglo se comenzaron a construir edificios institucionales; en 1883, para conmemorar el nacimiento del Libertador Simón Bolívar se construyó en las afueras de la ciudad el Parque Centenario y se instaló el Monumento del Templete del Libertador (obra del italiano Pietro Cantini); se conectó por ferrocarril con el puerto fluvial de Girardot en el río Magdalena (que era desde la colonia la conexión con los puertos de Barranquilla y Cartagena de Indias).

En 1905, la urbe alcanzó cien mil habitantes y luchaba con problemas de agua y de saneamiento en sus calles; esto hizo que se densificara, se subdividieran viviendas, se

⁵⁷ MEJIA PAVANOY, Germán. Ob. Cit. pp. 101-137

construyeran mercados, pasajes comerciales, estaciones y residencias para las clases acomodadas y las clases obreras en lugares diferenciados. Con miras a la celebración del centenario de la independencia (que en Colombia fue de corte católico e hispánico con el ánimo de reconstruir el alma nacional rota por la Guerra de los Mil Días y la pérdida de Panamá) se realizaron actos preparatorios desde 1907, con el fin de proyectar la realización de una exposición industrial que hizo necesaria la construcción de pabellones y del parque de la independencia (se conserva el parque y un pequeño quiosco de la luz fabricado con concreto armado y vidrio), según lo relata Alberto Escobar Wilson-White en su ensayo *Bogotá en tiempos de la celebración del primer centenario de la independencia*.⁵⁸

- **Medellín**

La capital del Departamento de Antioquia, comenzó su modernización alrededor de 1890. Entre 1888 y 1892 construyó su Parque de Bolívar y su Catedral de Villanueva; pese a ello, a comienzos del siglo XX aún era una urbe de calles angostas, donde se vivía con el transporte tirado por animales en el incipiente ingreso de los vehículos de transporte público. Paulatinamente la ciudad mejoró, gracias al impulso de su proceso creciente de industrialización, cambió el nombre de sus calles, instaló estatuas de héroes, construyó edificaciones para servicios públicos y tuvo tranvía. En los años diez tenía un precario estado sanitario porque su crecimiento no había estado acompañado de la extensión de las infraestructuras de saneamiento; en 1912 se aprobó su plano regulador Medellín del Futuro, como lo expone Fernando Botero Herrera en el libro *Medellín 1890-1956. Historia Urbana y Juego de Intereses*.⁵⁹ Gracias a su proceso de industrialización se convirtió en una de las ciudades más dinámicas del país.

- **Barranquilla**

⁵⁸ ESCOBAR WILSON-WHITE, Albert. *Bogotá en tiempos de la celebración del primer centenario de la independencia*. En: Revista Historia Mexicana, Ed. El Colegio de México, Vol. 67, No. 3, Mexico D.F., 2010.

⁵⁹ BOTERO HERRERA, Fernando. *Medellín 1890-1956. Historia Urbana y Juego de Intereses*. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 1996.

Este poblado, ubicado en la margen del río Magdalena era una aldea en la primera mitad del siglo XIX, que se comunicaba a lomo de mula con el puerto marítimo de Sabanilla, ubicado a quince millas de distancia; pero gracias a la dinámica de los extranjeros que allí se residenciaron, comenzó a tener importancia en el comercio exterior colombiano, conforme lo relata Theodore E. Nichols en su libro *Tres Puertos de Colombia*.⁶⁰ En la década de los ochenta del siglo XIX se construyó un ferrocarril que conectaba con su puerto en el mar, y para finales del siglo era más importante en población y actividad aduanera que Santa Marta o Cartagena.

En 1905 tenía cuarenta mil habitantes y se debatía entre la modernidad y su condición antigua de puerto fluvial, con un desarrollo de infraestructuras urbanas aún incipiente. En este periodo comenzó a industrializarse gracias a la actividad de los inmigrantes.

En los años veinte, la ciudad llegó a 140 mil habitantes; Karl Parrish, en terrenos adquiridos en 1919, desarrolló un proyecto de viviendas suburbanas conocido como El Prado, que se convirtió en referente de la arquitectura republicana de Colombia, cuando en 1935 alcanzó más de cuatrocientas casas bajo un urbanismo generoso en espacios públicos y vías. En este conjunto y en la ciudad en general se desplegaron ejercicios de arquitectura de variadas influencias, motivadas por el espíritu emprendedor de las colonias extranjeras asentadas en la urbe.

En 1933 se realizaron las obras del puerto de la ciudad en la desembocadura misma del río Magdalena, en Bocas de Ceniza; con esto en 1937 se fortaleció su papel portuario en el país y se consolidó su crecimiento.

2.6. SINTESIS

Entre los siglos XIX y XX el mundo estuvo en cambio; la industrialización profundizó las transformaciones en la producción, el comercio, las ciudades y la vida de sus habitantes.

⁶⁰ NICHOLS, Theodore E. *Tres Puertos de Colombia*. Ed. Banco Popular, 1973, Bogotá.

El imperialismo se extendió por el mundo, definiendo territorios extractivos de materias primas y consumidores de productos manufacturados en los centros fabriles de Europa y Estados Unidos. Las urbes crecieron, derrumbaron murallas y se modernizaron, bajo los postulados de los diversos movimientos del urbanismo y la arquitectura. Los estilos en diseño y arte así como las tendencias de preservación monumental presentaron desarrollos diversos. En América Latina se consolidaron las independencias, se construyeron hitos monumentales alrededor de la identidad nacional y se modificaron las ciudades bajo los presupuestos del progreso y el ornato. Colombia experimentó, a su manera estas transformaciones y lo mismo sucedió en Cartagena de Indias, como se expone en los capítulos siguientes de esta tesis.

3

CARTAGENA DE INDIAS SE ABRE AL SIGLO XX

3. CARTAGENA DE INDIAS SE ABRE AL SIGLO XX

*Y es que aquí hay mil cosas: inalámbrico
-verdad, esto es verdad-,
biblioteca, los bustos de unos mártires,
sábalo frito y sábalolo
con bollo... ¡Si esta es toda una ciudad!*

Luis Carlos López

3.1. EL DESPERTAR DE LA URBE

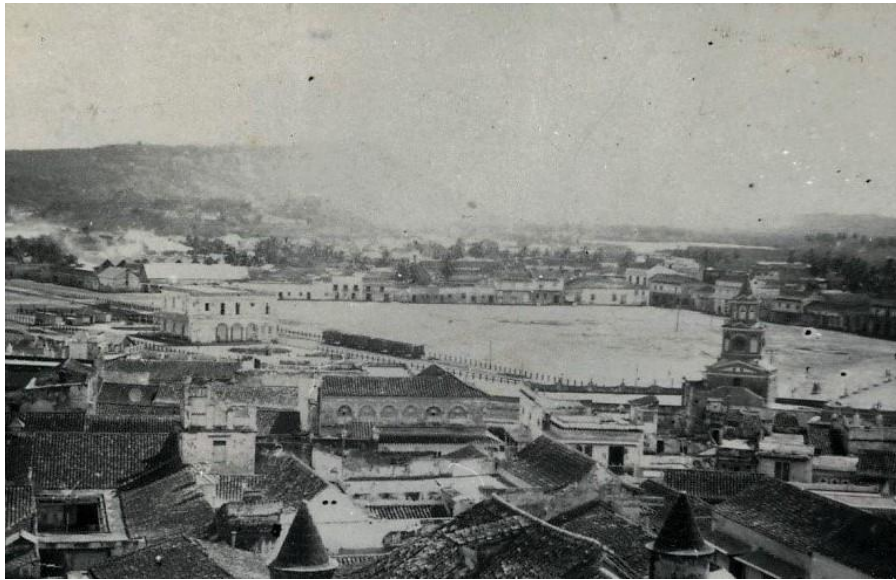


Imagen 1: Panorámica de la ciudad 1900. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Desde el momento del sitio de la reconquista española en 1815, Cartagena de Indias vivió en la parálisis urbana. A la pérdida de la población y la muerte de sus dirigentes en los eventos de la reconquista se sumaron diversos factores, como fueron la epidemia de cólera de 1849, la desaparición de su papel militar defensivo, la falta de conexión con el río Magdalena por la sedimentación del Canal del Dique, el crecimiento de Barranquilla que se convirtió en el

centro dinámico del Caribe colombiano, la obsolescencia de sus instalaciones portuarias y, en general, el estado de pobreza de la Nación causado por sus continuas guerras civiles.

Esta quietud significó para la ciudad amurallada la conservación de su estructura urbana colonial y su sistema defensivo, salvo por el deterioro que experimentaban por los años sin mantenimiento. Esta condición se preservó hasta finales del siglo XIX, tal como lo expresa Maruja Redondo:

“(…) Hasta 1880, aproximadamente, la ciudad del siglo XIX conservó el carácter de ciudad hispánica en su traza, tejido y paisaje. Aún después de esa fecha, las modificaciones y expansiones del tejido siguieron sin alterar de manera significativa su estructura.”⁶¹

En este momento la dinámica urbana comenzó lentamente a cambiar. En 1789 se logró la reconexión del Canal del Dique con el río Magdalena, lo que permitió el intercambio del transporte fluvial con el interior del país, y esto a su vez generó la reactivación paulatina de su papel portuario en la República, ya no en primer lugar como en la época colonial, sino en segundo puesto después de Barranquilla, que había logrado asumir el papel del puerto principal colombiano en el Caribe.

El resurgir de la ciudad se caracterizó por la aceptación de las influencias generales del periodo en la arquitectura, las intervenciones urbanísticas, la incorporación de las tecnologías de la revolución industrial y las ideas de progreso e higiene.

El playón que se había ido generando en el área cenagosa del caño de San Anastasio que separaba el Centro de Getsemaní, gracias al depósito de materiales de relleno y basuras, fue el escenario simbólico y material de este cambio. Allí hacia mediados del siglo XIX se había levantado una precaria Plaza de la Independencia y entre los años 1870 y 1871 fue el sitio elegido para construir el Paseo de los Mártires, mediante la instalación de sillas y farolas de

⁶¹ REDONDO, Maruja. Ob. Cit., p. 65

manteca vegetal, todo ello producto de la iniciativa e impulso del empresario y filántropo cubano Francisco Balmaseda, quien residió por muchos años en Cartagena de Indias.⁶²

En el contexto estratégico y nacional para el despertar urbano fue trascendental la acción del cartagenero Rafael Núñez, quien fue presidente de Colombia en varios periodos y residió en la ciudad mientras ostentaba la alta magistratura. El influyó en los destinos locales mientras catapultaba de nuevo a Cartagena de Indias al escenario de la política nacional; lo hizo en una época de grandes luchas ideológicas y militares entre los partidos políticos liberal y conservador, que desde mediados del siglo XIX se disputaban la imposición de sus modelos de Estado, economía y gobierno.

En el país, las exportaciones de quina y luego de café empezaron a ser elementos dinamizadores de la economía, pero la ausencia de infraestructuras y la inestabilidad monetaria e institucional eran factores adversos que afectaron negativamente al país. La ciudad sufrió las consecuencias indirectas económicas del estado de cosas nacionales, que se manifestaron en la lentitud del crecimiento y en la falta de mantenimiento de sus estructuras militares, aunque en materia bélica salió bien librada de las guerras civiles ya que solo fue escenario directo del conflicto en el año 1885 durante el sitio del General Obeso.

Pero la reconexión con el Canal del Dique era un factor positivo que contrarrestaba el escenario nacional y así Cartagena de Indias superó su sopor de decenios. La economía local creció impulsada por las exportaciones de ganado a Cuba, que tuvieron sus momentos más exitosos entre 1879 a 1884 y luego de la guerra en esa isla, entre 1898 a 1906; también se exportó ganado a Panamá durante la primera fase de construcción del canal, durante el periodo comprendido entre 1881 a 1888.

A la expansión económica también contribuyó de manera significativa, el influjo positivo de la navegación de cabotaje hacia el río Atrato (de donde se traían maderas y metales

⁶² El señor Francisco Balmaseda también fue el creador de la Sociedad de Beneficencia y colaboró en la fundación del Liceo de Cartagena. Luego de vivir varios años en la ciudad, regresó a Cuba donde falleció. Sus propiedades en Cartagena de Indias fueron objeto de un largo proceso sucesoral, mientras los bienes sufrieron grandes deterioros.

preciosos para su exportación y a donde se llevaban productos alimenticios y manufacturas), el golfo de Morrosquillo y el río Sinú, que utilizaban el Muelle de los Pegasos y el Muelle de la Bodeguita en la Bahía de las Animas (ubicado en el sector del Muelle Nuevo de la Colonia y que recibió este nombre por la bodega construida por la compañía del ferrocarril).⁶³ Uno de los actores empresariales más importantes del intercambio comercial con el Chocó fue el señor Mainero y Trucco, quien exportaba a Italia los productos que traía del Chocó, importaba bienes manufacturados, mármoles y estatuas de ese país e invertía recursos en empresas locales, en navíos y en inmuebles urbanos que reparaba o intervenía para arrendamiento.

El dinamismo que fue obteniendo la ciudad se debió también al aporte de los inmigrantes que arribaron a Colombia desde finales del siglo XIX, provenientes del Líbano, Siria y Palestina, casi todos cristianos que huían de la dominación turca.⁶⁴ Ellos se asentaron en diversas poblaciones de la Costa Atlántica, principalmente en Barranquilla, porque aquí tenían facilidades de comunicación marítima y estructuras sociales permeables a la movilidad social. En Cartagena de Indias se residenciaron en Getsemaní, principalmente en la Calle de la Media Luna y la Calle Larga, donde incursionaron en el comercio y la industria, y para ello intervinieron las viviendas para levantar edificaciones que constaban de un primer piso de local y uno segundo de vivienda (una de estas, construida por Juan Mawad aún conserva en su frontis el relieve de un cedro del Líbano). Los apellidos de estas familias se integraron a la ciudad, tales como los Haydar, los Beetar, los Murra, los Yidios, los Malof, los Dager, etc., sus hijos asumieron papeles de importancia y fueron profesionales de diversos campos del saber, su sensibilidad marcó un aporte a las artes y sus costumbres gastronómicas se convirtieron en una fuente de la riqueza en este ámbito del caribe colombiano.⁶⁵

⁶³ MEISEL, Adolfo. *Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional*. En: ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos. Ed. Banco de la República. Cartagena, 2009. pp 143-144

⁶⁴ Esta inmigración fue pequeña en número si se compara con otros destinos latinoamericanos, pero fue muy significativa para el crecimiento de la región.

⁶⁵ BALLESTAS MORALES, Rafael. *Cartagena de Indias, Relatos de la vida cotidiana y otras historias*. Ed. Universidad Libre, Cartagena, 2ª ed, 2008. pp 92-95

Al publicar su libro de memorias *Corralito de Piedra*, en 1949, Daniel Lemaitre relató su recuerdo de esta presencia novedosa en la urbe, en el sitio conocido como el Portal de los Dulces ubicado en la Plaza de los Coches:

“Recién iniciada la inmigración Siria en 1891, aquel sitio era como un solo almacén de muchos mostradores. Telas, encajes y mantas se desplegaban por las paredes y en cada puesto mil artículos exhibidos en cajones achatados atraían la atención del pueblo. No faltaban nunca botones y mancornas de hueso teñidos de rojo, gran novedad. Aquel condumio de mercería y quincalla tenía un olor sui géneris de rosa y alcanfor”⁶⁶

La integración social de los inmigrantes fue rápida y profunda. El poeta Luis Carlos López, quien también era comerciante con tienda en el Centro, dedica “muy afectuosamente” su poema *Calle de las Carretas a Mustafá Kemal*:

“Locales y locales y locales
de turcos y más turcos... ¿Quién diría
que sin fez y con fines comerciales
se nos volcase allí media Turquía
para vender botones con ojales
y ojales sin botones?... y de día
merendar, entre agujas y dedales,
quibbe, pepino, rábano y sandía (...)”⁶⁷

Ahora bien, regresando al tema del desarrollo empresarial de Cartagena de Indias preciso es indicar que fue tardío y comenzó a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Esto generó impactos sobre la urbe colonial por la transformación de inmuebles y los cambios sociales del surgimiento de una clase de obreros asalariados. Así sucedía en todo el país gracias a las medidas de proteccionismo económico que impulsara el presidente Rafael Núñez.

Las empresas que se crearon en la ciudad fueron básicamente para el autoabastecimiento urbano y de la provincia cercana, tales como barcos de cabotaje, cerillas, textiles, jabones, cigarrillos, chocolates, hielo, muebles, harina y farmacéutica. Los nombres de estas empresas locales casi siempre eran las de sus fundadores, en una ciudad con brechas sociales muy

FAWCETT, Louise y POSADA CARBÓ, Eduardo. *Arabes y judíos en el desarrollo del Caribe Colombiano, 1850-1950*. En: Revista Boletín Cultural y Bibliográfico vol. 35 No. 49, Ed. Banco de la República, Bogotá, 1998. pp 2-29

⁶⁶ LEMAITRE, Daniel. *Corralito de piedra*. Ed. Bolívar, Cartagena, 1949, p. 214

⁶⁷ LOPEZ, Luis Carlos. Ob. Cit. P. 184

grandes: Fábrica de Textiles Espriella, Fábrica de Chocolates Lequerica, Fábrica de Calzados de la Espriella, Fábrica de Jabones Araújo, Laboratorios Román, etc. Trascendieron el ámbito local, los Talleres Mogollón, que fue un emprendimiento con presencia nacional; el Ingenio Central de Sincerín fundado en Nueva York por los hermanos Vélez Daníes, dedicado al cultivo de caña en una hacienda que llegó a tener más de mil hectáreas, poblado, planta de transformación y sistema de transporte del azúcar que se exportaba a Inglaterra; así como las actividades de comercio internacional del señor Mainero y Trucco; los emprendimientos de comercio internacional de los hermanos Castillo de la Espriella, quienes eran los dueños de la firma Rafael del Castillo & Cía., con sucursal en Nueva York; la firma Pombo Hermanos de importancia nacional en la importación de mercancías. Varias empresas familiares se destacaron en la explotación de haciendas para ganado de exportación hacia el Caribe. Don Bartolomé Martínez Bossio era dueño de una flota importante de naves de cabotaje hasta el Chocó. Adicionalmente debe destacarse el emprendimiento de la Cartagena Oil Refining Co., que en su planta ubicada en el sector del Limbo transformaba el petróleo importado de Estados Unidos en productos refinados para el uso en la región y en Colombia siendo el más importante el kerosene; aunque tuvo corta duración, entre 1909 a 1923 su impacto fue muy significativo en la escala productiva de la ciudad y solo cerró cuando inició actividades la gran refinería de Barrancabermeja en el interior de Colombia en la cercanía de los campos petroleros.

El dinamismo económico estuvo acompañado del crecimiento de la población con su consecuencia lógica de la ampliación del tejido urbano mediante la consolidación de asentamientos extramuros, que tuvieron una distribución segmentada según la riqueza de las familias que los habitaron. Esta constante de distribución espacial de la riqueza en el territorio urbano se prolongó en el tiempo y también se presentó en todas las ciudades de Colombia, siendo una característica que permanece hasta el presente.

La primera expansión se realizó hacia el barrio el Cabrero, donde se levantaron casa quintas de recreo que poco a poco se volvieron residencias permanentes. El factor generador de este asentamiento fue la casa de habitación del doña Soledad Román de Núñez y su esposo

el presidente Rafael Núñez, ocupada desde finales de los años setenta del siglo XIX así como sus esfuerzos de mejoramiento del entorno de este sector.

De manera espontánea se generaron los barrios pobres de pescadores y servidores domésticos de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, que estuvieron ubicados entre las murallas y el mar en el sector de la Muralla de la Marina.⁶⁸ Sobre el nombre peculiar de uno de estos barrios, narra Daniel Lemaitre:

“En el año 1896, al pasar la puerta de Santo Domingo en dirección a la Playa, encontraban los bañistas, casi lamida por el mar, una bicoca en donde vivía “la China” hacendosa mujercita propietaria de varias chivas alimentadas con verdolaga y raciones suplementarias encontradas por allí en el basurero.

(...) Junto a su casita se levantaron otras y otras, pero como todas se sentían bajo el imperio de “la China”, la zapadora y decana, el barrio tomó el nombre de barrio de Pekín.”⁶⁹

Sobre los ejes que constituían los caminos que conectaban la ciudad colonial con sus alrededores, a partir de 1880 se fue consolidando el crecimiento poblacional; los pequeños asentamientos fueron ampliándose y se volvieron lentamente barrios suburbanos, como sucedió con El Espinal, el Pie del Cerro, el Pie de la Popa y el barrio de Manga.

Mientras la ciudad salía de sus límites amurallados, en el ámbito nacional el ideal efímero de pacificación que había logrado el Presidente Núñez con la expedición de la Constitución Política de 1886 rápidamente se diluyó en contiendas políticas que estallaron en la Guerra de los Mil Días (1899 a 1902), la cual debilitó y empobreció al país, destruyó la economía, asoló los campos, desabasteció a las ciudades, sembró epidemias y fracturó la política nacional.⁷⁰

⁶⁸ Los pobladores de estas cuatrocientas casas aproximadamente, fueron reubicados en 1940, siendo alcalde don Daniel Lemaitre, a lotes para autoconstrucción en el barrio de Canapote, financiado con recursos nacionales, para permitir la construcción de la avenida Santander que circunda la muralla de mar de la ciudad, siguiendo el trazado del boulevard que propuso el estudio de la firma Pearson and Sons en la década de los diez.

⁶⁹ LEMAITRE, Daniel. Ob.Cit. p. 329

⁷⁰ Los líderes políticos colombianos no tenían una visión total del territorio, sus potencialidades y amenazas. La consecuencia más grave de este escenario posterior a la Guerra de los Mil Días fue la separación de Panamá, cuyo origen se encuentra en la improbación del Senado de Colombia del Tratado Herrán-Hay, en virtud del cual se autorizaba el traspaso de las acciones de la compañía francesa constructora del canal a Estados Unidos, a cambio de una franja de 5 kilómetros, la explotación de 99 años y el pago a Colombia de 10 millones de dólares

Sin embargo, la vida cotidiana de Cartagena de Indias se mantuvo imperturbable en lo esencial, aunque bajo un régimen de toque de queda, cierre nocturno de murallas, quietud y falta de algunas provisiones; así lo relata Daniel Lemaitre:

“Después del tratado de Wisconsin⁷¹ comenzó la ciudad a despertar de un sueño de tres años. Ese despertar, como el todos los sueños largos, era lento, lleno de acomodos y bostezos. Un día el tableteo de la ametralladora nos hizo incorporarnos de un brinco y salimos a los balcones frotándonos los ojos. Oh! desgracia, tiros por la calle! Pero no, gracias a Dios, no. Era Pepe Mogollón hecho una tromba en el primer automóvil visto por el Corralito. Afortunadamente no tenía más de tres ruedas. Quién sabe como hubiera sido la cosa de tener las cuatro completas. Diabluras del progreso. El artefacto disparador atraía la curiosidad de la gente y provocaba el agrupamiento a su alrededor, como sucedía en China con el automóvil del Príncipe Borghesi.(...)”⁷²

Solamente hasta el gobierno del General Rafael Reyes, entre 1905 y 1909, se puso orden al país y se inició en firme su crecimiento gracias a las exportaciones de café –que fueron esenciales durante el siglo XX-, se fortaleció la administración pública, se reformaron las finanzas estatales, se profesionalizó al ejército, se impulsó la industria y la agricultura. Todo esto repercutió ventajosamente en Cartagena de Indias por su papel de puerto marítimo y también porque en 1905 y con el fin de estimular el tráfico marítimo –ya que Barranquilla la duplicaba en volumen de comercio exterior- el gobierno nacional pagó las deudas a las compañías constructoras del ferrocarril y a las que operaban el transporte fluvial, para con ello reducir los costos portuarios.

La ciudad vio aumentar en forma paulatina su población. En 1881 se contabilizaban 9.491 personas y en 1905 había ascendido a 9.881.⁷³ El crecimiento fue constante; para 1912 tenía

de contado y 250 mil dólares durante veinte años. La negativa del Congreso originó el ánimo independentista de los panameños que fue apoyado por Estados Unidos, país que concluyó e inauguró el canal en 1914. Colombia rompió relaciones con Estados Unidos hasta el año 1921, cuando se aprobó el tratado Urrutia-Thompson, que contenía una indemnización a Colombia de 25 millones de dólares en compensación por la pérdida de sus intereses en Panamá, su canal y su tren interoceánico.

⁷¹ Acuerdo que puso fin a la Guerra de los Mil Días.

⁷² LEMAITRE, Daniel. Ob. Cit. p. 165

⁷³ AGUILERA DIAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. *La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena de Indias en 1875*. En: *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Ed. Banco de la República, Cartagena, 2009. p.60

36.632 habitantes; en 1918 se contabilizaban 92.491 pobladores; diez años después, la población casi se había duplicado a 92.491 personas y al cerrar el periodo en estudio, en 1938 contaba con 84.937 habitantes.⁷⁴

3.2. ACTIVIDADES CULTURALES

Si bien Cartagena de Indias se mantenía como una pequeña ciudad, su vida cultural tenía diversidad y continuidad. El personaje empresarial don Juan B. Mainero y Trucco refaccionó el antiguo teatro colonial que funcionaba en la Calle del Coliseo y abrió sus puertas en 1874 con el nombre de Teatro Mainero, estrenando una ópera italiana. El escenario tenía amoblamiento cómodo para la época y bellos decorados pintados por don Luis F. Jaspe. Además, el interés escénico de los cartageneros los llevó a fundar en 1884 la Compañía de Teatro de Variedades de Cartagena que se mantuvo activa durante varias décadas y fue muy importante en la iniciativa de construir el Teatro Municipal.

De manera intermitente llegaban espectáculos teatrales y musicales; circos ambulantes y ferias multicolores que se instalaban en el playón cercano a la Plaza de la Independencia. En la quietud de la urbe, las actividades religiosas continuaron siendo momentos de encuentro y festejo al igual que en la colonia; los carnavales y fandangos tenían fecha en el calendario; galleras y casas de juego abrían sus puertas en Getsemaní y en la cercanía de la Plaza de la Carnicería.

La ciudad recibía viajeros esporádicos⁷⁵, que se hospedaban en hoteles modestos. Se tienen registros de 1879 de un hospedaje que funcionó en la calle del Estanco del Tabaco; el hotel y restaurante Bolívar abrió sus puertas en 1884 y el Hotel Americano, de propiedad del señor Mainero y Trucco, abrió sus puertas en el antiguo Edificio del Cuartel del Fijo en 1875.

⁷⁴ SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *Comentario al artículo Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional*. En: Cartagena de Indias en el siglo XX. Ed. Banco República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 2000. p. 70

⁷⁵ La categoría de turista se acuñó en la década del diez del siglo XX.

También se fueron abriendo otros como el Hotel Washington, el Hotel New York o el Boarding House.⁷⁶

En 1889 se fundó el Instituto Musical, bajo la dirección de don Lorenzo Margottini. Este instituto se incorporó a la Academia de Bellas Artes cuando esta se creó en 1891 con sus escuelas de música, pintura, ornamentación, grabado, escultura y arquitectura; sin embargo solo funcionaron las escuelas de dibujo, pintura, ornamentación y música.⁷⁷ La Academia de Bellas Artes estuvo bajo la dirección del maestro Epifanio Garay (quien se había educado en Europa con una beca concedida por el presidente Núñez, pero regresó debido a la guerra de 1885 y asumió esta dirección); la escuela tuvo una vida corta hasta 1893, cuando el artista Garay renunció para radicarse por trabajo en Bogotá donde asumió un importante cargo en las artes colombianas. Luego en los años diez del siglo XX abrió las puertas la Escuela Musical dirigida por el maestro italiano De Sanctis, que perduró por varias décadas y en la que se formaron varias generaciones de músicos de la región.

En 1886, el historiador cartagenero don José P. Urueta publicó el libro *Cartagena y sus Cercanías*, que es un compendio general de la urbe de este momento histórico. Fue un esfuerzo académico muy importante que ha permitido tener una fuente de información confiable de este momento de la ciudad.

Para que estuviera publicado para la conmemoración del centenario de la independencia, desde 1910 la Dirección de Instrucción Pública del Departamento de Bolívar encomendó al señor Eduardo G. de Piñeres, la actualización de dicha obra con el fin de realizar una segunda edición corregida y ampliada, pero solo vio la luz en 1912⁷⁸. La finalidad de esta reedición la expone el señor Piñeres en el prólogo:

⁷⁶ VIDAL, Claudia. *Los inicios de la industria turística en Cartagena 1900-1950*. Trabajo de grado para optar el título de historiador. En fotocopias, Universidad de Cartagena, Cartagena, 1998.

⁷⁷ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. *Cartagena y sus cercanías*. Ed. Universidad de Cartagena y otros, 3ª ed., 2011. pp 332 y 333

⁷⁸ Este libro solamente volvió a editarse en la conmemoración del bicentenario en 2011

“(…)El Gobierno a mi entender, ha querido reunir, en una sola obra, la mayor cantidad de datos sobre esta ciudad, que más tarde sirvan de fuente segura de información al que, con más capacidades que yo, se dedique a escribir la historia de esta región; y yo he querido coadyuvar, hasta donde me ha sido posible, a tan patriótico y laudable pensamiento. (...)”⁷⁹

El movimiento literario y periodístico fue fecundo. A finales del siglo se fundaron algunas revistas literarias y de divulgación, como Rojo y Azul.⁸⁰ La ciudad tuvo la Imprenta Araújo desde 1872, donde se editaba el diario El Porvenir fundado en 1877; la Tipografía Mogollón fue fundada en 1906 y llegó a ser de las mejores del país, ella editaba el diario La Epoca; la imprenta de D. La Espriella e hijo fue fundada entre los años 1883 a 1884.

En 1912 circulaban los diarios El Porvenir, La Epoca, El Patriotismo, El Caribe, El Penitente, El Liberal, Noticias del Día, Notas de Arte, La Virgen de la Popa, Alma Joven, La Tribuna, La Voz del Pueblo, que eran los medios de divulgación de las diversas posturas ideológicas y de grupos de opinión locales.⁸¹

En el poema “Los Hogos de la riba” el poeta Luis Carlos López evocaba uno de estos diarios de provincia:

(...)
Lector infatigable de *El Liberal*, trabaja
alegre como un vaso de vino moscatel,
zurciendo, mientras limpia la cortante navaja,
chismes, todos los chismes de la mítica grey.

Con el señor alcalde, con el veterinario,
unas buenas personas que rezan el rosario
y hablan de los milagros de San Pedro Claver (...)”⁸²

⁷⁹ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. p. XI

⁸⁰ FLOREZ GUERRERO, Nahara. *Momentos de ocio en la Cartagena a finales del siglo XIX (1890-1900)* Trabajo de grado para optar al título de historiador. En fotocopias, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2000.

⁸¹ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. pp 111-113

⁸² LOPEZ Luis Carlos. Ob. Cit. p. 54

El diario La Epoca, de corte conservador, fue fundado por el general Lácides Segovia en 1911 y se editó hasta 1921. El diario liberal La Patria salió a la luz en 1922 y su última edición fue en 1930.

El diario El Porvenir pervivió durante 57 años (al celebrar sus bodas de oro, el Concejo Municipal cambió el nombre de la calle San Agustín donde funcionaban sus talleres, por el de Calle del Porvenir). Fue el medio de expresión del presidente Rafael Núñez, donde hasta su muerte, escribió un editorial semanal sobre los más diversos temas. Sobre esta faceta de editorialista se pronuncia el historiador Eduardo Lemaitre:

“(…) Son editoriales siempre concebidos muy por lo alto, redactados en un lenguaje noble, en los que las menudencias de la política diaria le dan ocasión para elevarse a reflexiones de carácter histórico o sociológico; pero, con frecuencia, se evade de esos temas para triscar por otros campos. La asidua lectura de revistas y periódicos ingleses y franceses, que han sido durante años su pienso intelectual del momento, lo mantienen *au jour du jour* en los sucesos mundiales, y esto le permite escribir con autoridad sobre los más variados asuntos, que van desde las últimas novedades artísticas y literarias, o el invento de la telegrafía inalámbrica, o las elecciones alemanas, hasta el mundo misterioso de la magia y del espiritismo. Es aquella la época dorada del periodismo cartagenero, cuando los ojos de todos los colombianos están pendientes de *El Porvenir* (...)”⁸³

Los diarios eran la fuente de información de los hechos internacionales, nacionales y locales, permitían informar de lo que acontecía pero también translucían los ideales e intereses de la ciudad, o mejor de sus élites y de un puñado de obreros letrados, si se tiene en cuenta que casi todos eran analfabetas y pobres.

3.3. SANEAMIENTO Y SERVICIOS PUBLICOS

La ciudad que emergió al siglo XX presentaba grandes dificultades en materia de saneamiento; ya que todas sus estructuras de servicios públicos eran las del periodo colonial. El agua se surtía de pozos y aljibes; el alcantarillado consistía en el arrastre de aguas servidas por las pendientes de las calles durante las épocas de lluvia hacia el caño de San Anastasio; las basuras se depositaban en los cuerpos de agua, especialmente en dicho caño; las letrinas

⁸³ LEMAITRE, Eduardo. Ob. Cit. pp. 344-345

eran objetos de lujo; las calles y plazas estaban sin pavimentar y eran polvaredas en verano y pantanos en invierno.

En este contexto se comprende que el proyecto modernizador de la ciudad fuera central en el debate público. El mismo tuvo varios hitos importantes, destacándose siempre la preocupación por dotar a la ciudad de un acueducto idóneo mientras que el asunto del alcantarillado recibía mínima atención.

El primer esfuerzo de ciudad se dio en 1880 cuando se construyó un precario sistema de suministro de agua. En 1892 se firmó un contrato con el ciudadano inglés Arturo J. Rusell para construir un acueducto, que no llegó a feliz término. La ciudad debió esperar hasta 1905 para tener la certeza de solución a su abastecimiento de agua⁸⁴ que se concretó en 1907 cuando comenzó el funcionamiento del acueducto, mediante el transporte de agua en tuberías desde las fuentes en el arroyo de Matute en Turbaco a residencias y fuentes en la ciudad, gracias a los resultados del contrato suscrito por el gobernador Henrique L. Román con el ciudadano inglés Thomas F. Ford, quien luego traspasó sus privilegios a la Cartagena Water Works Ltd.⁸⁵ El acueducto abrió sus oficinas en la cercanía de la estación principal del ferrocarril; suministraba agua a las edificaciones pero también tenía fuentes públicas automáticas en diversos puntos de la ciudad que funcionaban con unas piezas de metal que se compraban al administrador del acueducto; sin embargo, pronto fue insuficiente para atender los requerimientos de la urbe en expansión.⁸⁶

Para atender la seguridad marítima, en 1882 se instaló un faro moderno sobre la torre de la Iglesia de la Merced, donde funcionó hasta 1910 cuando fue trasladado a una torre metálica

⁸⁴ CASAS ORREGO, Alvaro León. *Higiene y ciencia sanitaria en Cartagena a comienzos del siglo XX*. En: Revista Boletín Cultural y Bibliográfico, Ed. Banco de la República, Vol. 45, No. 48, Bogotá, 2008. pp 3-39

⁸⁵ URUETA, José y DE PIÑERES, Eduardo G. *Cartagena y sus cercanías*. Ob. Cit. pp 141-144

⁸⁶ El crecimiento urbano hizo insuficiente al acueducto de la ciudad. La empresa Cartagena Water Works Ltd. siguió prestando servicios hasta la solución definitiva financiada por el Gobierno Nacional, que en 1940 trajo el agua desde el canal del Dique, de donde aún se alimenta el servicio. Además el saneamiento fue complementado en 1940 con las redes de alcantarillado, que tuvieron su lugar de disposición principal en la ciénaga de la Virgen sin ningún tratamiento previo. A comienzos del siglo XXI comenzó a funcionar el emisario submarino al mar Caribe en la zona norte de la ciudad.

en el Baluarte de Santo Domingo durante la demolición del templo para construir el Teatro Municipal. Este faro fue instalado por los señores Juan Bautista Mainero y Trucco y Darío Alberto Henríquez, socios de la Sociedad Constructora del Faro, a cambio del cobro durante diez años de un impuesto a cada buque que entrara a la bahía (el contrato fue suscrito inicialmente con Juan de Dios Ortiz pero este lo cedió a los señores antes dichos). También el señor Mainero y Trucco construyó el faro en Bocachica, ubicado en el Castillo de San Fernando, que entró en funcionamiento en 1885. Estos intereses por la seguridad marítima obedecían también a que el ciudadano italiano era armador y tenía una compañía de vapores fundada en Italia, que realizaban viajes permanentes entre Génova y Cartagena de Indias.

La ciudad tuvo telégrafo desde 1876, que fue construido por el gobierno nacional y permitió la comunicación entre ciudades y poblados de Colombia y a través de cable con otros países. En 1880, el Convento de Nuestra Señora de la Candelaria en la cima del Cerro de la Popa fue acondicionado como cuartel de aclimatación por orden del presidente Núñez. En 1889 se inauguró la planta de teléfonos de Francisco y Antonio Ambrosio Franco; el primer fonógrafo llegó en 1894 y el cinematógrafo arribó en 1897, fecha en la cual se presentaron las películas de los hermanos Lumiere, gracias a la iniciativa de los empresarios Ernesto Vieco y Senén Martínez. Para atender el espectáculo del cine, en 1905 se inauguró el Teatro Variedades, en el sitio de los antiguos templos de la Veracruz y San Francisco en Getsemaní, del empresario cartagenero Belisario Díaz y en 1927 lo complementó con el Teatro Rialto en la Calle Larga; también servían para la presentación de películas el Teatro Municipal, el Teatro Mainero y el Circo de la Serrezuela.⁸⁷

Se mejoraron los centros de beneficencia; se adoquinaron algunas calles y se hicieron obras de defensa costera. La ciudad mudó de sitio su matadero hacia el barrio de Manga para sanear el Centro; se reconstruyó el Convento de la Merced como Palacio de Justicia mientras

⁸⁷ PORTO, Raul. *Génesis del cine en Cartagena*. En: www.academiadehistoriadecartagenadeindias.org/publicaciones/ (consultado el 2 de febrero de 2018) sin pagina

su torre servía de faro; se reparó el Palacio de Gobierno; se invirtió en la universidad y en la instrucción pública.⁸⁸

La planta eléctrica entró en funcionamiento en 1892 en un predio adjunto al antiguo Convento de San Diego, como resultado de la contratación del gobernador José Manuel Goenaga con los señores Pedro A. Osío y Pedro Blanco Soto para las plantas de Barranquilla⁸⁹ y Cartagena de Indias (aunque ya desde 1881 funcionaba un sistema muy básico de alumbrado público alimentado por kerosene). La instalación de la planta eléctrica hizo explosión en 1895; la caldera se elevó por los aires y cayó en el techo del Convento de San Diego, que funcionaba como cárcel, causó la muerte de varios presos y daños a la edificación. En 1896, la planta reinició actividades, ubicándose en el Baluarte de Chambacú y suministraba la energía para el alumbrado público y varios suscriptores particulares. Después en 1930 se atendieron las recomendaciones del estudio de la Pearson and Sons y la planta eléctrica se construyó en terrenos de Manga en la vecindad de su parque.

En el campo de los transportes públicos, en 1903 a través del acuerdo 28 se autorizó la celebración de un contrato con Rafael Gutiérrez de Piñeres para crear una flota de omnibuses de tracción animal, para comunicar el Centro con la Popa, Manga, Cabrero y El Espinal. La Plaza de los Coches (en el interior de la muralla de la Torre del Reloj) debe este nombre a que se convirtió en el centro de transporte urbano. El ingreso de los vehículos de motor fue paulatino e inicialmente fue un objeto de lujo de muy pocas personas, lo cual solo cambió con la producción en línea inspirada por Ford.

Desde un aspecto estructural de la ciudad, la realización de obras en el caño segado que existía entre las dos islas que conformaban la ciudad colonial –Centro y Getsemaní-, como fueron el Camellón de los Mártires, el Mercado Público, la renovación de la Boca del Puente

⁸⁸ De esta manera se realizaba en Cartagena de Indias el plan estatal de uso de los bienes desamortizados para la instalación y funcionamiento de oficinas y servicios públicos; lo cual se vio en otros casos como la Universidad de Cartagena en el templo de San Agustín, los usos de hospital del Claustro de Santa Clara, el Convento de San Diego como cárcel, etc.

⁸⁹ Para esta fecha aún no se había creado el Departamento del Atlántico, lo cual ocurrió en 1910, y por tanto Barranquilla pertenecía a la jurisdicción del Departamento de Bolívar.

para convertirse en la Torre del Reloj y la Estación del Ferrocarril hicieron de este espacio el centro de la vida cotidiana de los habitantes y unificaron desde lo espacial y lo simbólico a la ciudad, en un momento en que comenzaba su expansión hacia los barrios suburbanos.⁹⁰

3.4. EL FERROCARRIL CARTAGENA-CALAMAR



Imagen 2: Panorámica Estación del Ferrocarril sf. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Como viene expuesto, el Canal del Dique fue navegable desde los últimos años de la década de 1870, lo cual permitió la navegación de vapores y la constitución de varias empresas de vapores en la ciudad. Sin embargo, la navegabilidad siempre era incierta porque se generaban bajos que dañaban las embarcaciones; así, aunque se intentaron varias contrataciones con ingenieros extranjeros para rectificar el canal, estos esfuerzos naufragaron.

⁹⁰ ARANGO, Silvia. *Comentarios al ensayo La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX*. En: Cartagena de Indias en el siglo XIX. Ed. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano - Seccional Caribe, Bogotá, 2002.

Esta inestabilidad del caudal y cauce del canal y las dificultades técnicas de su intervención fueron las razones por las cuales se definió la construcción de un ferrocarril que uniera Cartagena de Indias con el puerto fluvial de Calamar sobre el río Magdalena.⁹¹

Luego de la entrada en funcionamiento del ferrocarril, durante unos años el Canal del Dique tuvo poco uso, en especial por el impacto de la Guerra de los Mil Días, pero luego en la década de los años diez del siglo XX fue recuperado y de esta manera existieron dos formas de comunicación de la ciudad con el río Magdalena.

En la inversión en el ferrocarril fue de importancia capital el Presidente Núñez, quien dio el aval a la contratación que realizó la Gobernación de Bolívar con el empresario norteamericano Samuel B. Mc Connico (que luego la cedió a la Cartagena Improvement Co.) para la construcción del Ferrocarril Cartagena-Calamar y las obras del Muelle de La Machina conectadas al ferrocarril, a cambio de su explotación por cincuenta años. El muelle, construido en madera, inició actividades en 1893, permitiendo la operación directa de naves de gran calado sin necesidad de planchones ni transbordos; el ferrocarril se inauguró el 20 de julio de 1894.

Daniel Lemaitre⁹² relata el evento festivo del que fue partícipe en ese día:

¡Qué día aquel! La Locomotora y 5 carros de 1ª hicieron la lanzadera todo el día entre la Machina y la ciudad. Las damas lucían sus mejores atavíos y todo el mundo se apresuraba a coger puesto en los vagones. Cada viaje que duraba cuatro minutos era un lleno completo. No se quedó nadie en la ciudad sin probar lo que era andar en ferrocarril.⁹³

El trayecto de la carrilera entre Cartagena de Indias y Calamar era de 105.8 kilómetros, con once estaciones, cuatro locomotoras, 85 vagones y su Estación Central para pasajeros – hoy desaparecida- de mampostería de dos pisos, ubicada en la explanada entre las murallas, el Paseo de los Mártires y el Parque de la Independencia. Conjuntamente con la navegación

⁹¹ NICHOLS, Theodore E. Ob. Cit. pp 71-80.

⁹² Nació en Cartagena en 1884 donde murió en 1961. Empresario, perfumista, músico, compositor del Himno de Cartagena, pintor, alcalde entre 1939 y 1940.

⁹³ LEMAITRE, Eduardo. Ob. Cit. p. 115

por el canal del Dique conformaron un sistema de transporte que permitió a la ciudad consolidar su papel portuario junto con Barranquilla en el caribe colombiano.⁹⁴

Como infraestructuras portuarias, además del Muelle de la Machina, siguieron funcionando el antiguo Muelle de la Aduana a cargo de la misma compañía del Ferrocarril; allí se construyeron oficinas y una bodega (por lo cual se conoció como el Muelle de la Bodeguita) y servía para el atraque de las naves de cabotaje de los ríos Atrato y Sinú y la región de Tolú; también funcionaba el muelle local que se extendía en las áreas de la bahía cercanas al mercado, cuya función era el abastecimiento de víveres y materiales para el consumo de la ciudad.

La visión de los cartageneros y de algunos viajeros era de optimismo. Un bogotano dejó su impresión en el Diario El Porvenir del jueves 3 de julio de 1893:

“Cuando hace tres años visité por primera vez esta ciudad, de tan grandioso aspecto y de tan patrióticos recuerdos, se me dijo que estaba saliendo de sus ruinas; y efectivamente, se veían por todas partes, al lado de las reparaciones y de las obras nuevas, los indicios de una decadencia y de un abandono que parecían seculares.

En el curso de estos tres últimos años es increíble cuánto ha mejorado esta ciudad, cuánto se ha embellecido y cuántos síntomas presenta de una nueva época de esplendor y de grandeza.

Me han llamado especialmente la atención el aseo de las calles, el buen servicio de policía y el alumbrado público, por medio de la luz eléctrica incandescente, muy bien distribuida en pequeños focos. (...)

La antigua plaza de la catedral, convertida hoy en el parque de Bolívar, presenta un bellissimo aspecto. Allí se toca la retreta los domingos por la noche; y es de ver la afluencia de gentes de todas las clases sociales y el aire de fiesta y de contento que se advierte en todas las fisonomías. Señoras y señoritas, con sus trajes claros y vaporosos; niños, artesanos, obreros, viejos, mozos elegantes, discurren por allí, riendo, conversando animadamente, a los acordes de una buena banda de música y respirando el aire fresco, saturado de vida y de perfumes tropicales. Qué diferencia tan grande de aquellos parques de Bogotá, fríos y desiertos, y con aquellas damas vestidas de negro, que dan a todas las reuniones públicas aspecto tan lúgubre y sombrío. (...)

Está ya concluido, y se inaugurará en estos días, el primer fragmento del ferrocarril a Calamar. Arranca desde el muelle recién construido, y va, por ahora, la locomotora hasta Turbaco. (...)

⁹⁴ En el Caribe se consolidaron Cartagena de Indias y Barranquilla como los principales puertos, coexistiendo con Santa Marta para la exportación de productos agrícolas. En el Pacífico, Buenaventura fue el puerto principal. Todo esto se explica por la trama geográfica de Colombia que ha generado núcleos urbanos repartidos en todo el territorio, como centros de economías regionales, donde la intercomunicación entre ellos y con los puertos ha sido uno de los retos más importantes del desarrollo, por los requerimientos de capitales para la construcción de redes de diversos medios de transporte como constante histórica.

El edificio de la Universidad se está ensanchando y mejorando considerablemente con la anexión de la antigua y derruida iglesia de San Agustín.

La puerta llamada de la Media-luna acaba de ser derribada por iniciativa del Prefecto de la Provincia, abriéndose, por aquel lado, una ancha salida para el paseo del *Pié (sic) de la Popa*. Algunos vecinos han visto con dolor caer aquel lienzo de muralla; pero la verdad es que la obra sí le da mucha importancia a aquella parte de la ciudad, sin comprometer su seguridad para en caso de guerra. (...)

Olvidaba decir que el señor Román ha traído al ingeniero que debe encargarse de dirigir la obra del acueducto de Cartagena. La realización de esta obra será de incalculables beneficios para una ciudad ya tan crecida, de tan ardiente clima, y que no tiene otra agua potable que la llovida, recogida y conservada en cisternas. (...) ⁹⁵”

El artículo refleja el estado de ánimo de la urbe que se alimentaba del dinamismo que se estaba presentando, gracias al papel promotor de obras públicas locales del Presidente de la República Rafael Núñez, que jalonaron las actividades exportadoras, la creación e instalación de empresas y el comercio en general.

El poeta José Asunción Silva⁹⁶ visitó en Cartagena de Indias al Presidente Rafael Núñez y a su esposa doña Soledad Román en su casa del Cabrero, en agosto de 1894⁹⁷ y en una carta del 21 de ese mes y año describió a su madre y hermana el paisaje del tren:

“Es una sensación curiosísima la que produce la vía férrea con sus rieles rígidos, sus carros de viajeros mucho más elegantes que los de la Sabana, sus empleados americanos, cruzando por entre el paisaje virgen de altísimas hierbas, lleno de árboles seculares, donde enormes enredaderas dejan colgar sus festones, donde las palmas de coco se doblagan bajo el peso de la ruta.

El ferrocarril, con sus locomotoras, sus carros y sus empleados parece hecho en otra parte, traído y colocado en este lugar como por encanto.”⁹⁸

⁹⁵ EL PORVENIR, jueves 6 de julio de 1893, Cartagena. p. 3.

⁹⁶ Uno de los más importantes escritores de Colombia. Nació en Bogotá en 1865 donde se suicidó en 1896. Es un precursor del modernismo de la poesía colombiana.

⁹⁷ TATIS GUERRA, Gustavo. *Buscar los orígenes, una pasión inagotable*. En: Bellas artes como historia de Cartagena. Ed. Institución Universitaria Bellas Artes y Ciencias de Bolívar, Cartagena, 2016. P. 92

⁹⁸ SILVA, José Asunción. *Carta a su madre y hermana 1894*. En: ORTIZ CASSIANI, Javier (Curaduría). Rumores de Estación Exposición Temporal. MUCHA, Cartagena, 2017

3.5. LOS AIRES DEL ESTILO REPUBLICANO

Colombia vivió las guerras continuas del siglo XIX, que en el fondo transparentaban un idealismo político común; de la misma manera la sociedad compartió una visión estilística que se manifestó en los temas de su poesía modernista, en los usos del vestuario y la vida cotidiana, en los espacios públicos y los movimientos de ornato, embellecimiento y mejoras públicas, en el aprecio por la individualidad de las formas y estilos variados según los gustos del patrocinador o del actor público; todo esto conforma el marco donde prosperó la arquitectura republicana.⁹⁹

Las edificaciones públicas respondieron a criterios de eficiencia y monumentalidad neoclásica; la arquitectura doméstica reflejaba la originalidad del propietario, quien llegaba a poner su nombre en la fachada, más que todo en el caso de las quintas importantes; los templos eran una sumatoria de influencias según el arquitecto, el modelo copiado o la ilusión del religioso a cargo del emprendimiento, aunque predominando el amor por lo gótico.

Las casas de las clases acomodadas se copiaban en menor escala en los barrios populares, sembrando la distribución de un modelo de reparto de planta con dos patios, uno interior de adorno y otro trasero de servicio, separados por el comedor, un salón que da a la calle con ingreso desde el patio principal, alcobas en serie alineadas al patio principal, una cocina y un baño.

En el espacio público, la monumentalidad del estilo republicano se reflejó en los paseos, las plazas y las estatuas irrigadas por el territorio nacional.

Cartagena de Indias asumió su periodo republicano de manera espléndida. Tan solo había tenido el antecedente de la intervención del Palacio de la Proclamación a mediados del siglo XIX.

Ahora lo inició en firme con la adecuación del Camellón de los Mártires, la modificación de los espacios de algunas plazas coloniales para convertirlas en parques adornados con

⁹⁹ ARANGO, Silvia. *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Ob. Cit. pp 139-147

estatuas, la instalación suntuosa de un reloj público mecánico, la intervención de la Puerta de la Media Luna, la Estación del Ferrocarril, el Mercado Público, la construcción de la Ermita del Cabrero y las primeras construcciones en los barrios extramuros.

3.5.1. El Camellón de los Mártires

El Paseo de los Mártires de los años setenta del XIX fue renovado por don Luis Felipe Jaspe Franco¹⁰⁰; por esta intervención adoptó el nombre de Camellón de los Mártires, siendo inaugurado el 11 de noviembre de 1886.¹⁰¹

La remodelación republicana incluyó la siembra de árboles, la iluminación con kerosene y la instalación de las estatuas de los mártires de la reconquista, que se financiaron con el apoyo de comerciantes de la ciudad que hicieron donaciones.

Los bustos fueron tallados en Italia por el escultor Felipe Moratilla, con base en los bocetos elaborados por Luis Felipe Jaspe Franco. Si bien habían sido ordenados desde 1882, la falta de dinero había impedido su instalación.¹⁰²

Las estatuas corresponden a los señores Manuel del Castillo y Rada, Martín de Amador, Pantaleón Germán Ribón, Santiago Stuart, Antonio José de Ayos, José María García de

¹⁰⁰ Nació y murió en Cartagena de Indias (1846-1918). Artista, pintor, fotógrafo y arquitecto autodidacta. Dejó su impronta en obras como la Torre del Reloj; el Paseo de los Mártires; la Puerta Balmaseda; dibujó los bocetos de los Mártires, la Noli Me Tangere, el obelisco y las estatuas del Parque Centenario, en el que trabajó con Malabet; arquitecto del Teatro Municipal y pintor de las obras en su cieloraso; reconstruyó el Convento de San Diego; fue el diseñador del Parque de Bolívar y del Parque Fernández de Madrid y de su estatua; construyó el Mercado Público; erigió con planos del arquitecto Santamaría, la Ermita del Cabrero y realizó el boceto del mausoleo de Núñez; intervino la fachada y distribución del Cementerio de Manga; realizó el trazado de la urbanización de Manga. Se reseña que estuvo de paso por Martinica y su Ecole des Arts influyó en familiarización con los *revivals*.

¹⁰¹ GARCIA AZUERO, María Victoria. *El Paseo de los Mártires y sus Bustos Trastocados. Cartagena. abril de 2015* En: Academia de Historia de Cartagena. En: www.academiadehistoriadecartagena.org. (consultado en enero de 2018)

¹⁰² También en 1882, por orden del Concejo se renombran varias calles de la ciudad con el nombre de los mártires.

Toledo, Miguel Díaz Granados, Manuel de Anguiano, José María Portocarrero y José Manuel Rodríguez de Torices. Ellos – con excepción de Rodríguez de Torices que fue ajusticiado en Bogotá- fueron fusilados el 24 de febrero de 1816 luego de recorrer la ciudad desde sus sitios de reclusión y atravesar el puente levadizo de la Boca del Puente sobre el Caño de San Anastasio hacia la explanada cercana al cordón de muralla donde se levantó el patíbulo.¹⁰³



Imagen 3: Camellón de los Mártires 1894. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Esta intervención monumental tuvo resonancia regional, como lo expone Daniel Lemaitre:

“El camellón tenía renombre en la Provincia y, cuando todavía no se hablaba de parques ni avenidas, provocó en cada pueblo el deseo de tener uno. Así, comenzando por Barranquilla, fueron apareciendo en muchos lugares, pero, generalmente, atravesados en la Plaza principal contra principios estéticos o de buen gusto. (...)”¹⁰⁴

Veinticinco años después, en 1911, en el centro del Camellón de los Mártires, las damas de la ciudad instalaron la estatua Noli Me Tangere en la conmemoración del centenario de la independencia.

¹⁰³ Las bancas de mármol fueron donadas por la Sociedad de Mejoras Públicas en su intervención de 1923.

¹⁰⁴ LEMAITRE, Daniel. Ob. Cit. p. 29

3.5.2. Torre del Reloj

La ciudad decidió tener un reloj público mecánico y para este fin, desde 1873 se obtuvo la cesión de un cuarto que había en la parte alta de la muralla de la Boca del Puente. En este sitio se construyó inicialmente una torre cuadrada de poca belleza donde se instaló el reloj que había sido comprado con dineros recolectados entre los ciudadanos, en especial los comerciantes.

Sin embargo, “la torre resultó muy baja y desairada” para el gusto ciudadano, en palabras de José P. Urueta.¹⁰⁵ Por esta razón, la municipalidad contrató en 1887 al señor Luis Felipe Jaspe, quien entregó la intervención en 1888, la cual consiste en una corona gótica que se levantó sobre el cuerpo barroco de la Boca del Puente y que desde entonces fue conocida como la Torre del Reloj.¹⁰⁶ Esta obra se convirtió en uno de los símbolos más importantes de la ciudad.

Como complemento, siete años después, en 1905, se encargó a Luis Felipe Jaspe la apertura de la Puerta Balmaseda, que se ubicó en el sitio donde existía una capilla pequeña dedicada a la Virgen de los Dolores que estaba adosada a la parte interior del cuerpo de muralla y donde funcionó el establecimiento de comercio del señor Francisco Balmaceda en sus años en la ciudad, quien autorizó su donación a la municipalidad. A su vez, el municipio autorizó su demolición para facilitar la comunicación vial, en atención al uso de estación de omnibuses que adquirió la Plaza de la Yerba (desde entonces adquirió su nombre de Plaza de los Coches).¹⁰⁷

¹⁰⁵ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. p.130

¹⁰⁶ Ibidem. p. 130

¹⁰⁷ En los años cuarenta del siglo XX, el alcalde Carlos Arturo Pareja ordenó la demolición de dos casas republicanas construidas a final del XIX, en las que funcionaron la Oficina de Telégrafos, la Agencia Postal, la Administración de Hacienda y la Administración de Aduana, adosadas a la cortina de muralla del baluarte de San Juan Bautista (que se encuentra entre la Plaza de los Coches y la Plaza de la Aduana) y a este espacio público liberado el Concejo Municipal le dio el nombre del burgomaestre, Plaza Alcalde Pareja. (PORTO DEL PORTILLO, Raul et al. *Plazas y Calles de Cartagena de Indias*. 4ª reed. Ed. Nobel Impresores, 4ª Reed., Barranquilla, 2011, p. 74)



Imagen 4: Torre del Reloj 1900. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

La torre fue remodelada en los años veinte para hacer más aguda su cubierta cónica de mampostería. Pese a que en los años sesenta la misión del experto español en fortificaciones don Manuel Zapatero propugnó por su demolición, esto no fue acogido por la ciudadanía, que había hecho suya esta estructura republicana.

3.5.3. Casa del Cabrero y Capilla de Nuestra Señora de las Mercedes

Doña Soledad Román, respetable dama de la sociedad cartagenera, hermana del gobernador Henrique L. Román, heredó de su madre unos terrenos de cocoteros a la orilla del mar en el sector El Cabrero, donde se construyó una casa de un piso de calicanto. Con ocasión del matrimonio civil de la dama con el señor Rafael Núñez, en el año 1877¹⁰⁸, la

¹⁰⁸ El matrimonio civil estaba permitido por la legislación liberal de esa época de separación Iglesia-Estado; el señor Núñez y su primera mujer se habían divorciado civilmente pero el matrimonio católico permaneció hasta la muerte de su expareja, fecha en la que monseñor Biffi ofició el matrimonio católico en ceremonia privada de doña Soledad y el presidente Núñez. Pese a que el enlace matrimonial civil que ponía en entredicho los pilares morales de su tiempo, la unión fue respetada y fue Núñez quien hizo de Colombia un Estado confesional en la

señora Román amplió la vivienda adicionándole un segundo piso de madera, dotado de un amplio balcón, con aires de arquitectura antillana de influencia inglesa; esta fue residencia oficial de la pareja presidencial, que era visitada por personajes cartageneros y nacionales.¹⁰⁹

La casa se emplazaba en terrenos de bajamar y la rodeaban cuerpos de agua. La señora Soledad Román fue segando los alrededores con escombros y en el espacio recuperado levantó la Plaza Apolo.¹¹⁰ Según relata Daniel Lemaître,¹¹¹ en 1878 hubo un fuerte mar de leva que causó destrozos en El Cabrero, hizo que el mar entrara hasta la Plaza de la Independencia y al penetrar por la zona del Limbo separó Bocagrande del resto de la ciudad.

Este mar de leva motivó al presidente Núñez a construir las defensas del Cabrero, en las cuales se utilizaron las piedras del Revellín (o Tenaza) del Cabrero, que estaba ubicado frente a los baluartes de San Lucas y Santa Catalina, una demolición que fue del beneplácito general en consideración a la urgencia pública que la originaba, cuyas piedras fueron usadas para construir una escollera costada por el Gobierno Nacional bajo diseños del ingeniero holandés W. Brandsma Joh'zon; con ello se mejoró el acceso y seguridad ante el embate del mar de este sitio de constante tránsito de personas ilustres. El historiador Piñeres en 1912 describió lo acontecido:

“A poca distancia del baluarte llamado de *Santa Catalina*, es decir, al principio del Cabrero, y entre el mar y la Ciénaga existía una pequeña fortificación para fusilería llamada *revellín* que daba entrada al Cabrero por un puente y una puerta. El puente era de madera y estaba construido sobre un ancho foso por donde se comunicaban las aguas del mar con las de la ciénaga. Cuando se empezó a trabajar en el mejoramiento del Cabrero, fue derribado el revellín, y cegado completamente el foso: hoy no queda la menor huella de ellos.”¹¹²

Constitución Política de 1886 y en 1887 restableció la relación con el Estado Vaticano, con la celebración de un concordato que le dio amplias facultades a la Iglesia para administrar la educación y garantizó la financiación de sus actividades con recursos públicos. El reequilibrio de esta relación solo vendría con la Constitución Política de 1991.

¹⁰⁹ Esta casa es bien de interés cultural del orden nacional; allí funciona un museo que honra la memoria del Presidente Núñez y es centro de divulgación de investigaciones históricas sobre la ciudad.

¹¹⁰ En los años veinte se instaló una estatua del Presidente Núñez en el centro del Parque Apolo.

¹¹¹ LEMAITRE, Daniel. Ob. Cit. p. 292

¹¹² URUETA, Jose P. y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. p. 89

En el espacio abierto frente a la casa del Cabrero, la señora Soledad Román de Núñez construyó con recursos personales una capilla pequeña para cumplir la promesa que hizo a la Virgen si protegía la ciudad del ataque del General Obeso en 1885. El templo se erigió hacia el año 1887, con el nombre de Capilla de Nuestra Señora de las Mercedes, con estilo neogótico, planta de cruz y tres torres exteriores coronadas con crucifijos –única de este tipo en Cartagena de Indias-. La edificación religiosa fue diseñada por el arquitecto colombiano Mariano Sanz de Santamaría¹¹³ y fue construida por Luis Felipe Jaspe quien la adecuó al espacio disponible, reduciendo su escala para que se integrara al barrio.



Imagen 5: Ermita Nuestra Señora de las Mercedes. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

¹¹³ Primer arquitecto de nacionalidad colombiana con título formal, graduado en Weimar Alemania en 1880.

En la Capilla de Nuestra Señora de las Mercedes, se erigió un mausoleo de mármol a la memoria de su esposo Rafael Núñez, que fue encargado a Italia bajo el diseño de Luis Felipe Jaspe. Se ubicó en el brazo izquierdo de la cruz de la planta y allí se depositaron los restos del Presidente, en ceremonia solemne realizada el 30 de mayo de 1896. Inicialmente el señor Núñez había sido sepultado en el Cementerio de Manga en un cortejo fúnebre pomposo de jefe de Estado que duró varios días, luego de su muerte a la edad de 69 años, acaecida en la ciudad el 18 de septiembre de 1894, cuando se disponía a viajar a Bogotá para atender urgencias de la Patria por solicitud de su vicepresidente.¹¹⁴ En su tumba se lee el epitafio escrito por Miguel Antonio Caro –quien además de filólogo era político y en su calidad de vicepresidente sucedió a Núñez en la dirección del Estado-:

“EPITAFIO A RAFAEL NUÑEZ
CUATRO VECES ELEGIDO
PRESIDENTE DE COLOMBIA
Yace aquí Núñez quien por el solo fulgor de su palabra
Reunificó los miembros dispersos de la patria
Caudillo inerme y vencedor incruento.
Consolidó la Paz y restauró la Religión.
Despreció las riquezas, rechazó honores merecidos
Y con su sombra egregia protege la nación regenerada.
M.A. CARO, 1894”

Doña Soledad Román sobrevivió varias décadas a su esposo. Falleció el 19 de octubre de 1924 y fue sepultada en su mausoleo en el brazo derecho de la planta de cruz de la Capilla del Cabrero, frente a los restos mortales de su amado esposo.

3.5.4. Parque José Fernández de Madrid

¹¹⁴ BALLESTAS MORALES, Rafael. Ob. Cit. pp. 172-173

La Plaza de los Jagüeyes, llamada así por sus pozos de agua, fue trazada en los tiempos de la expansión urbana colonial hacia el barrio San Diego, cuya población ameritó la construcción de la Iglesia de Santo Toribio. Este espacio fue intervenido para transformarlo en el Parque José Fernández Madrid.

El parque fue construido en la administración del gobernador José Manuel Goenaga y fue inaugurado en 1889 en la conmemoración del centenario del nacimiento del prócer cartagenero, quien fuera signatario del Acta de Independencia de Cartagena de Indias en 1811 y Presidente de las Provincias Unidas de la Nueva Granada en 1816.



Imagen 6: Estatua de José Fernández de Madrid. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes

La estatua en mármol fue encargada al escultor italiano Pedro Montarsolo¹¹⁵ quien atendió los bocetos elaborados por Luis Felipe Jaspe, el cual también estuvo al frente del diseño y construcción del parque y del pedestal;¹¹⁶ la placa en su frente reza: “A José Fernández de Madrid. La patria agradecida” y en el lado opuesto se hallan grabadas las fechas de su nacimiento y de la inauguración de la estatua: “19 de Febrero de 1789-19 de Febrero de 1889”.

Los actos solemnes de la inauguración fueron apoteósicos, siendo la primera inauguración de una intervención conmemorativa de este tipo que se vivía en la ciudad, en la que participó de manera activa el presidente Rafael Núñez. El testigo presencial de los eventos, general Lácides Segovia narra:

“Los festejos conmemorativos se verificaron durante los días 18, 19, 20 y 21 de Febrero de 1889. (...)

En realidad, lo que aquellos buenos cartageneros programaron para complacer al doctor Núñez, fue un “Once de Noviembre” de bolsillo. (...)”¹¹⁷

Fueron varios días de festejos cívicos. Los eventos incluyeron discursos, bando solemne con salvas de cañón, Te-Deum en la Catedral, calle de honor para desplazar la estatua hacia el lugar de su emplazamiento definitivo, exposición de productos nacionales y la colocación de la primera piedra para la estatua del Libertador Bolívar. La estatua del prócer finalmente fue inaugurada el 19 de febrero de 1889 a las 4 pm:

“Todos los lugares están ocupados, todos los puestos invadidos. Más de seis mil personas se encuentran allí reunidas esperando el momento solemne que al fin llega: Las bandas de música entonan el himno nacional; el velo se rasga y aparece la gallarda figura del eminente ciudadano José Fernández de Madrid, el pueblo ante ella con respeto se descubre; el batallón La Popa presenta armas; los tambores y clarines resuenan; marchas triunfales se dejan oír; la poderosa voz del cañón retumba. Y la palabra del Excelentísimo Presidente de la República, señor doctor Rafael Núñez, entera, robusta, elocuente, como siempre, se escucha.”¹¹⁸

¹¹⁵ El escultor italiano Pedro Montarsolo también diseñó los mausoleos del obispo Brioschi y del arzobispo Biffi en la catedral, por encargo de este último. También es de su autoría el altar de San Pedro Claver.

¹¹⁶ OSTA, Salim. (Dir. Grupo Conservar). *Inventario y valoración del patrimonio mueble en espacio público en el centro histórico de Cartagena de Indias*. Ed. Afán Gráfico Ltda. Cartagena, 2017. pp. 55-57

¹¹⁷ BOSSA HERAZO, Donaldo. Ob. Cit. pp 145-155

¹¹⁸ Ibidem.

Como si no fuera suficiente en solemnidad y gozo, en la noche de ese glorioso día la ciudad se volcó a la Plaza de la Independencia y allí, en la presencia de niñas que representaban musas, diosas y vestales, se pronunciaron largos poemas y se encendieron fuegos artificiales que terminaron en baile. Dice Lácides Segovia en el texto en cita:

“La luz eléctrica iluminaba aquel espléndido cuadro e infinidad de antorchas de Bengala prestándole también su roja luz poniendo, a la vez, en peligro la vida de muchas personas que se vieron amenazadas por la asfixia, debido al humo nocivo que provino de la combinación del azufre con el nitrato estróncico y el clorato protásico.”¹¹⁹

Al día siguiente, 20 de febrero de 1899, se realizó un paseo cívico del retrato del prócer por varias calles de la ciudad y se descubrió una lápida de mármol en su casa de habitación; esa noche hubo una retreta a cargo de la Banda Militar de Barranquilla y un baile en la Plaza. Al día siguiente se inauguró la Biblioteca Pública Fernández de Madrid –que funcionó en un espacio del edificio de la Universidad de Cartagena- y se premiaron los ganadores del concurso literario que se abrió para estas efemérides.

3.5.5. Iglesia de San Pedro Claver

En el conjunto amurallado entre las edificaciones para fines religiosos se destaca la elegancia y solidez del templo de tres naves de la Compañía de Jesús, que fue denominado Iglesia de San Juan de Dios. Luego de la expulsión de los jesuitas y de la desamortización de bienes de manos muertas sufrió graves deterioros por los tiempos de abandono y por los periodos en que fue cuartel militar.

En la presidencia del señor Rafael Núñez y bajo la regencia episcopal de monseñor Eugenio Biffi, el templo fue devuelto a la iglesia (los jesuitas regresarían pocos años después). El obispo realizó colectas en Europa y contó con la colaboración de Núñez quien ordenó el trabajo de la tropa en las labores de recuperación. Los trabajos incluyeron la instalación de pisos de mármol y de un nuevo altar mayor en honor del jesuita Pedro Claver

¹¹⁹ Ibidem.

-quien se santificó en Cartagena de Indias atendiendo a los esclavos que llegaban al puerto-, el cual fue diseñado por el escultor italiano Vittorio Montarsolo, siendo instalado por su hijo, cerca del año 1884.



Imagen 7: Altar de la Iglesia de San Pedro Claver. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

Monseñor Biffi cambió el nombre del templo por el de Iglesia de San Pedro Claver, en honor al estatus en el santoral romano adquirido por el jesuita, cuyos restos mortales reposan en un nicho de peregrinación de este lugar. Como complemento de la intervención, el Papa León XIII donó un órgano, que se instaló en 1888, año de la proclamación del santo.¹²⁰

¹²⁰ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. pp 215-216

3.5.6. Parque de Bolívar

La Plaza Mayor de la ciudad se convirtió en el Parque de Bolívar, gracias a la intervención encomendada a Luis Felipe Jaspe, con el auspicio del gobernador Henrique L. Román. La financiación corrió por cuenta de los contribuyentes, quienes durante varios años pagaron una sobretasa del 10% a los impuestos municipales.

El centro del parque es circular y allí dan cuatro avenidas que salen de sus cuatro puertas; tiene jardines, lámparas de alumbrado y cuatro fuentes; estuvo cercado con una reja construida por el General Pedro Martínez Padilla que fue removida en los años veinte.¹²¹



Imagen 8: Estatua de Bolívar. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

En el exterior, el templo fue intervenido en los años veinte del siglo XX, cambiando el cimborrio o media naranja por la cúpula de cemento armado, obra de Gastón Lelarge en ejecución del encargo de monseñor Brioschi además de obras internas de dudoso gusto.

¹²¹ En la restauración del año 2000 le incorporaron vestigios de las rejas y las puertas.

En el parque se erigió la estatua ecuestre en bronce del Libertador Simón Bolívar sobre un pedestal de granito, obra del escultor venezolano Eloy M. Palacios, quien estaba radicado en Munich.¹²² De esta estatua se hicieron dos réplicas que se encuentran en Maracaibo y Guayaquil.¹²³

El Parque de Bolívar fue inaugurado el 11 de noviembre de 1896, en un evento solemne que contó con la presencia de delegados regionales y nacionales. Sobre esta ceremonia escribió Daniel Lemaitre:

“Cuando los viejos cartageneros se consumían circunscritos a la hornilla de los muros, la idea de un parque donde sentarse a charlar por las noches era redentora. (...)

Lo verde era tan atrayente para los ojos obligados a no mirar más que piedras! (...)

Uno o dos lustros antes del siglo actual fue inaugurado solemnemente el Parque de Bolívar. El Batallón Valencey, de gran parada formaba un marco reluciente de bayonetas. Hubo discursos, música y muchas damas de sombrero, prenda que indicaba solemnidad cuando hacía complemento al traje de polisón.

(...)

El día de la inauguración la luz del sol jugaba con los chorros de las cuatro fuentes –que aún existen- causando la admiración del público. Los cartageneros de entonces nos extasiábamos ante aquel “petit Versailles”. Nunca habíamos visto el agua subir sino dentro del balde del aljibe. Para conseguir tal efecto fue instalado en el patio de la Inquisición un tanque elevado sobre pilares de ladrillo y se alimentaba con un molino de viento. Me parece ver girar sus aspas y oscilar su timón, con un letrero que decía “Marvel”. En el silencio de antaño sus ayes lastimeros –cuestión de sebo- llegaban hasta los buenos burgueses que se atardaban en las avenidas del parque.(...)”¹²⁴

3.5.7. Monumento a Colón

En la Plaza de la Aduana, el 12 de octubre de 1895 se inauguró el Monumento a Colón, escultura en mármol de factura italiana y autor desconocido, donada por Juan B. Mainero y Trucco. La pieza es una copia exacta pero de menor tamaño de la que está emplazada en Génova, siendo el original de la autoría del escultor Lorenzo Bartolini. El encargo de Mainero

¹²² URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. pp 642-643

¹²³ BOSSA HERAZO, Donaldo. Ob. Cit. p. 38

¹²⁴ LEMAITRE, Daniel. Ob. Cit. p. 13

definió la forma y estructura del pedestal donde se anota la donación a la ciudad de este ilustre empresario; además en sus primeros tiempos estuvo rodeado de una verja y un jardín, que después le fueron suprimidos.¹²⁵

Este es un monumento laico, que se inserta en la tradición del periodo de romper con la estatuaria religiosa como única fuente de la monumentalidad y que fue usual en distintos espacios públicos de Latinoamérica. Sin embargo, esta estatua en particular, tiene un profundo significado por la importancia del empresario Mainero en la vida de Cartagena de Indias.



Imagen 9: Estatua de Colón. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

¹²⁵ OSTA, Salim. (Dir. Grupo Conservar). *Inventario y valoración del patrimonio mueble en espacio público en el centro histórico de Cartagena de Indias*. Ed. Afán Gráfico Ltda., Cartagena, 2017. pp. 29-33

Sobre el mecenas de este monumento, el pluricitado señor Mainero, es preciso decir que nació en Italia en 1831 e inmigró en 1848 a Cartagena de Indias donde vivía un familiar. Amasó su fortuna en el comercio de maderas y metales preciosos. Llegó a ser propietario de dos terceras partes de los inmuebles en el centro amurallado; los arreglaba para alquilarlos, mejorando con ello el aspecto general de la ciudad; además construyó edificios de dos y tres pisos con balcones al estilo de New Orleans. Su actividad contribuyó a la conservación de las edificaciones del centro. En el comercio exterior traía vapores llenos de mármol en lajas y en estatuas, usadas como lastre, que luego utilizaba en sus propiedades; a la vez exportaba oro y maderas a Europa proveniente de sus explotaciones en el Chocó y Antioquia. Construyó el Corralón de Mainero en la zona del Espinal cerca del Castillo de San Felipe para vivienda popular. En 1871, creó en Italia con asocio de otros italianos, la naviera *La Veloce* que se convirtió con los años en la Marina Mercante Nacional de Italia. Murió en Cartagena de Indias en 1918. Usó el hierro en las estructuras y las fachadas de algunas de las edificaciones que construyó en el centro; las más representativas fueron su casa de armador y agente naviero en la Plaza de la Aduana conocida como “la casa de las ventanas de hierro”, que luego fue reemplazada en 1934 por la sede de Coltabaco de arquitectura de transición con aires coloniales, y la casa del portal de hierro en la Plaza de los Coches que ocupó el lugar de tres inmuebles coloniales, de la cual solamente se conserva una tercera parte, ya que en los otros espacios se construyeron el Edificio Barbur y el Edificio Yacamán.

3.5.8. Paseo de Heredia

La defensa de Cartagena de Indias contaba con las estructuras amuralladas del sector de la Media Luna, ubicadas en la salida de la ciudad intramural hacia la vía que comunicaba con la tierra firme donde se emplazaba el Castillo de San Felipe y los caseríos extramuros que comenzaban a desarrollarse. Este conjunto militar estaba diseñado para controlar el paso, y, por lo mismo, generaba lentitud en los desplazamientos por el sector.

Debido al crecimiento urbano fue necesario e imperativo el mejoramiento de la comunicación terrestre en este espacio urbano. Con este fin, bajo la autorización de la Ley 21 de 1883 expedida por el Congreso Nacional de la República, se autorizó la demolición del

Revellín del Puente de la Media Luna (construido hacia 1633)¹²⁶ que se realizó en el año 1884. La obra consistió en rellenar una calzada amplia con los materiales de la demolición, que recibió el nombre de Paseo de Heredia y fue una construcción realizada con los aires del estilo republicano. Piñeres describe la obra con palabras elogiosas:

“Desígnase con este nombre la hermosa calzada que pone en comunicación la ciudad del Cerro, y que reemplaza a la angosta y en zigzag del tiempo de la colonia.

Desde este punto se ve de un lado gran parte de la bahía con el atracadero de los buques de alta mar, por otro el pintoresco caserío del Cabrero, y al frente tiene el antiguo y arruinado castillo de San Felipe de Barajas, el caserío que está al pie de ese cerro, y en el fondo, dominándolo todo, la colina de la Popa. De modo que, aunque carece completamente de vegetación, porque el piso artificial que tiene no permite que la haya, no deja este sitio de tener sus atractivos para muchas personas que van a gozar del fresco casi permanente que corre allí y a disfrutar del panorama que se presenta a su vista.”¹²⁷



Imagen 10: Paseo Heredia 1900. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

¹²⁶ El revellín es una fortificación complementaria situada frente al cuerpo de la fortificación principal- generalmente a otro lado de un foso- cuyo objetivo es dividir la fuerza atacante y proteger los muros mediante fuego cruzado.

¹²⁷ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. pp 648-649

Mas las necesidades urbanas de comunicación terrestre justificaron, con el apoyo unánime de la ciudadanía, que las demoliciones continuaran y así en 1893 se destruyó la Puerta de Tierra de la Media Luna, que estaba en el Castillete de San Francisco y era un túnel angosto que tenía una puerta que se cerraba en las noches y por donde solo cabía un coche, lo que generaba aglomeraciones a uno y otro lado del pasaje. En la demolición desaparecieron el Castillete de San Francisco y los baluartes de Santa Teresa y Santa Bárbara, que formaban el conjunto defensivo.

Después, en el año 1912, el Paseo de Heredia se transformó en un puente de estilo republicano de un solo arco de mampostería, bajo el diseño y construcción del cartagenero Joaquín Caballero.¹²⁸

3.5.9. Palacio Arzobispal

Cuando el señor obispo Eugenio Biffi asumió su tarea pastoral en Cartagena de Indias, no tenía un palacio arzobispal. Debió vivir en una casa particular en la esquina de las calles de la Factoría y Gastelbondo, luego residió en el convento de Santo Domingo, después se mudó a una habitación alta sobre la sacristía con salida al cementerio de la catedral y luego se trasladó al convento de los jesuitas, contiguo al templo llamado en esa época de San Juan de Dios. Por estas dificultades decidió construir un palacio eclesiástico en el lugar del cementerio de la catedral, en el año de Dios de 1896, justo cuando le llegó la muerte. Monseñor Brioschi¹²⁹, su sucesor en el cargo pastoral y pupilo desde la juventud, designado

¹²⁸ LEMAITRE Eduardo. *El derribo parcial de las murallas de Cartagena. Cómo y cuándo se llevó a cabo*. En. Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena de Indias, Vol. 67, No.1655, Cartagena, 1982. p. 19

¹²⁹ Monseñor Pedro Adán Brioschi nació en Tradate (Italia) en 1860; el obispo Biffi lo conoció en Milán cuando era un joven seminarista y lo convenció de venir a Cartagena de Indias, donde fue ordenado sacerdote en 1882, siendo siempre el asistente y secretario de monseñor Biffi, y a su muerte fue designado su reemplazo, en 1898. La ciudad fue consagrada como arquidiócesis en 1990 y en 1901 fue consagrado como su primer arzobispo. En la ciudad desplegó una gran actividad apostólica, periodística, política, cívica y constructiva, hasta el momento de su fallecimiento. En 1912 fue protagonista de una controversia por el traspaso de varios bienes eclesiásticos a una compañía americana lo que generó la oposición ciudadana y su autodesierto por varios meses hasta que la feligresía reclamó su regreso; sin embargo, el traspaso de bienes se deshizo.

vicario capitular, después obispo y por último arzobispo, continuó con la construcción hasta terminarla en 1898. Pero, considerando que la edificación era pequeña para el uso e importancia del rango, en 1908 decidió adicionarle un tercer piso y correr su frente conforme a los planos que le realizó monseñor Carlos Valiente. Atendiendo el estilo ornamentado del arzobispo, le hizo construir una fachada decorada, que incluía cuatro medallones alusivos a los obispos Tomás del Toro -el primero de la ciudad- y de monseñor Biffi, y de sus respectivos escudos, todo ello encargado a los artistas españoles Alfredo Badenes y Arturo Dondaris. Para los ojos de los críticos artísticos de la ciudad, la obra parecía del Renacimiento.¹³⁰

3.5. 10. Catedral de Santa Catalina de Alejandría

Monseñor Pedro Adán Brioschi estuvo dotado de un espíritu constructivo extraordinario y memorable. Además de las obras del Palacio Arzobispal, también realizó cambios en el ábside y en la fachada que la estuca para que pareciera mármol, obras que encarga a Alfredo Badenes y Arturo Dondaris. Además, para honrar a su antecesor y mentor monseñor don Eugenio Biffi,¹³¹ encargó al escultor genovés Vittorio Montarsolo la realización de un mausoleo de mármol para depositar sus restos mortales, trasladándolos desde Barranquilla, que fue el sitio de su deceso.

El monumento se instaló en la nave izquierda de la Catedral, adornado con la siguiente inscripción:

“Al Ilustrísimo señor Eugenio Biffi, distinguido y benemérito Prelado, que gobernó la propia grey con gran sabiduría, por casi 15 años, desde el principio de 1882 hasta el 8 de Noviembre de 1896;

¹³⁰ BOSSA HERAZO, Donaldo. Ob. Cit. p. 51.

¹³¹ Nació en Milán en 1829 y fue ordenado sacerdote en 1853. Ingresó al seminario de misiones de su ciudad y fue destinado a Cartagena en 1856; enfrentó desde el púlpito al gobierno del general Mosquera. Fue desterrado en 1862 y viajó a Kingston (Jamaica); luego fue destinado a Tugú (Birmania). En 1880, el papa León XIII lo nombró obispo de Cartagena de Indias; murió en Barranquilla en 1896. En 1904 sus restos fueron trasladados a Cartagena de Indias mientras que su corazón permanece en la Iglesia San Nicolás de Barranquilla (Arquidiócesis de Cartagena de Indias. Página web oficial. En: www.arquicartagena.org. Consultado en febrero de 2018).

que restableció la disciplina eclesiástica; fundó el Seminario, distribuyó cuantiosos recursos para aliviar las penas de los menesterosos y fue el primero de los Obispos que visitó toda la Diócesis. Esta señal de gratitud e inalterable afecto consagran los hijos de Cartagena”¹³²

El mausoleo refleja la caridad del señor obispo, que es mostrado de pie, rodeado de un anciano inclinado y dos niños pobres. Pero también, con rigor previsivo, monseñor Brioschi aprovechó la ocasión para que le construyeran en vida su mausoleo, colocándolo al frente de la tumba de su mentor; eligió como motivo conmemorativo de su fe, un ángel delicado mirando al cielo.¹³³ Su lápida tiene un texto humilde que contrasta con la personalidad arrolladora del prelado:

“Pedro Adán Brioschi, primer arzobispo de Cartagena, aquí convertido en polvo, espera la resurrección de los muertos. 13 de noviembre de 1943”.

3.5.11. Mercado Público

La ciudad colonial no contó con una estructura destinada al funcionamiento del mercado público. En el año 1886, funcionaban como mercado los lugares de tradición colonial en el área interior de las murallas, en el sitio conocido como la Carnicería y en varios tenderetes ubicados en la parte exterior de la Boca del Puente, en inmediaciones del muelle de cabotaje. La ciudad discutió la alternativa de construir un mercado público en sector del Camellón de los Mártires, por iniciativa del señor Juan Bautista Mainero y Trucco a cambio de un número de años de explotación comercial, pero la administración municipal prefirió esperar para financiar la obra con recursos estatales, con el fin de tener la propiedad bajo su control y no tener que entregar la explotación al financiador. Al final, en 1891 se autorizó la construcción del Mercado Público con el diseño de Luis Felipe Jaspe, en una zona que ya venía teniendo usos comerciales al pie de los baluartes del barrio de Getsemaní que daban hacia la explanada cercana a la Boca del Puente.

¹³² URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. pp 188 y 189

¹³³ OSTA, Salim. Ob. Cit. p. 55

La obra pública más importante de comienzos del siglo fue encomendada al señor Jaspe, quien tuvo la colaboración del maestro constructor Joaquín Caballero Rivas. El Mercado Público fue inaugurado en 1904 por el gobernador Luis Patrón Rosario; el edificio tenía 56 metros de ancho y 111 de largo, galerías interiores, y dos de sus lados daban hacia la bahía para facilitar las actividades de atraque de las embarcaciones de provisiones.¹³⁴



Imagen 11: Mercado Público 1910. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Para habilitar el espacio de su construcción, en 1903 se demolieron el Baluarte Barahona, el Baluarte de Santa Isabel y el lienzo de muralla que los unía. De esta manera también se mejoraban los servicios del puerto de cabotaje de la Alcaldía que funcionaba en este sector. En los años siguientes se fue demoliendo el lienzo de muralla que se extendía entre el derruido Baluarte de Santa Isabel y el Reducto –que se conservó mutilado y en pie- para ampliar las áreas de servicios complementarios del muelle y el mercado; su influencia se

¹³⁴ LEMAITRE, Eduardo. Ob. Cit. pp 487 y 488

extendió a varias calles de Getsemaní que variaron sus usos para convertirse en centros de negocios y pequeñas empresas.¹³⁵

3. 5. 12. Convento de San Diego

El Convento de San Diego, luego de la desamortización de bienes de manos muertas, fue usado como cárcel. En 1895 sufrió los daños causados por la explosión de la planta eléctrica ubicada en su predio contiguo. En el año 1910, el señor Luis Felipe Jaspe reconstruyó el edificio y cambió la fachada de su templo, aplicando un modelo neogótico, con el que se había familiarizado cuando construyó la Capilla del Cabrero. Para este fin, eliminó el pórtico y lo reemplazó por arcos ojivales y un tímpano con óculos y pináculos. En la restauración del Convento, realizada en 1984, se conservó parcialmente la idea de Jaspe, ya que le fueron removidos los arcos ojivales del pórtico de la iglesia y las ventanas del segundo piso.¹³⁶



Imagen 12: Convento de San Diego. 1936. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

¹³⁵ El Mercado Público funcionó durante varias décadas, pero se fue deteriorando y volviendo insuficiente para una ciudad en crecimiento. En 1978 entró en funcionamiento el Mercado de Bazurto y la edificación republicana fue demolida para construir el Centro Internacional de Convenciones, obra del arquitecto colombiano Rodrigo Salmona.

¹³⁶ CORREA VELEZ Jaime. *Convento de San Diego: patrimonio monumental y punto de convergencia de la ciencia y el arte de Cartagena*. En: *Bellas artes como historia de Cartagena*. Ed. Institución Universitaria Bellas Artes y Ciencias de Bolívar, Cartagena, 201. pp 43-60

3.5.13. Cementerio de Manga

A comienzos del siglo XIX comenzó el funcionamiento del cementerio de la ciudad en la isla de Manga. En este sitio fueron sepultados los mártires de la reconquista fusilados en 1815.

Durante el periodo republicano se realizaron intervenciones para embellecerlo. En parte se debió por la adquisición de tumbas y mausoleos en mármol que se compraban al señor Mainero y Trucco, quien los importaba de Italia. Además fue objeto de una reorganización general, como lo describe en su escrito de 1912:

“Muchos trabajos se han ejecutado en el Cementerio para embellecerlo, hasta donde es posible hacerlo en un lugar de esa naturaleza. De acuerdo con el plano hecho por el Sr. Dn. Luis F. Jaspe, cuyo nombre va unido a toda obra de progreso y embellecimiento de esta su ciudad natal, se procedió con el permiso de las respectivas familias, a cambiar de lugar muchos monumentos que habían diseminados en el centro sin orden ninguno, con el fin de colocarlos formando calles. Luego se hicieron nuevas casi todas las paredes que cerraban el recinto, y apoyadas en ellas, se han construido centenares de bóvedas, unas para párvulos, que ocupan todo el lado izquierdo de la entrada, y otras para adultos que, cuando estén todas terminadas, ocuparán los otros tres lados. En el centro del lado del frente, se está construyendo una capilla, que ya tiene terminadas las paredes y el techo. Muchos años hace que se está trabajando en ese Establecimiento, pues la falta de recursos impide trabajar seguidamente hasta terminar.”¹³⁷

3.5.14. Plaza de Toros de la Serrezuela

Gracias a la iniciativa de los hermanos Vélez Danies se construyó en 1894 el primer circo de toros en el barrio San Diego. Ellos encomendaron el diseño a un arquitecto de nacionalidad mexicana que se creía torero, apodado “Torerín”, que fue traído desde La Habana para este fin. Esta fue la primera plaza de toros de Colombia, tenía un aforo de mil quinientas personas y fue elaborada en madera importada de Noruega. En su ejecución participaron Luis Felipe Jaspe, Joaquín Caballero y el carpintero Lucio Pautt.

¹³⁷ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. p. 167

En 1904, después de la Guerra de los Mil Días, los hermanos Vélez Daníes construyeron una nueva plaza en un terreno del barrio San Diego llamado La Serrezuela, del cual tomó su nombre. Las obras fueron dirigidas por Juan Filostrás, Alberto Anaya, Augusto y Manuel Martelo. Se inauguró con una corrida de toros el 29 de enero de 1905.

La plaza fue reconstruida en el año 1917, momento en el cual se ampliaron sus palcos, se construyó una enfermería y se instalaron luminarias eléctricas. En 1929 sufrió otra reforma, en la que se utilizaron maderas de pino canadiense, que le dio un estilo morisco y antillano. La nueva inauguración fue en 1930.¹³⁸

3.6. LAS MURALLAS SE DILUYEN EN LA URBE REPUBLICANA

El Sitio del General Obeso fue el último uso militar del sistema defensivo de Cartagena de Indias y ocurrió en febrero de 1885, cuando el cartagenero Rafael Núñez¹³⁹ -quien había logrado la presidencia de los Estados Unidos de Colombia en 1884- fue confrontado por fuerzas opuestas a sus ideas de regeneración política y modelo centralista del Estado. Los liberales federalistas rivales impulsaron una revuelta militar en su contra y como parte de las escaramuzas, el general rebelde Ricardo Gaitán Obeso, luego de tomarse el puerto de Barranquilla, sitió a Cartagena de Indias durante varios meses. Para ello utilizó nueve barcos, mientras que la defensa de la ciudad solo disponía de tres; sin embargo, la presencia de dos fragatas americanas, una inglesa y una española, aliadas del gobierno de Núñez, impidieron que el sitio fuera completo y facilitaron el ingreso de alimentos y provisiones; además llegaron fuerzas de defensa provenientes de Panamá y Medellín.

El general Vargas Santos, a quien Obeso había dejado el mando del sitio, ordenó un ataque el 7 de mayo que terminó en su derrota y en el final del asedio. En los eventos bélicos, los

¹³⁸ PORTO DEL PORTILLO, Raúl et al. Ob. Cit. p.180

¹³⁹ Nació y murió en Cartagena de Indias (1825-1894). Político, embajador, escritor, presidente en cuatro ocasiones, de los Estados Unidos de Colombia y luego de la República de Colombia, líder del movimiento de la Regeneración, impulsor de la Constitución Política de 1886. Durante varios periodos, gobernó el país Cartagena de Indias, lo que generó la importancia de la ciudad en el contexto nacional. Es el autor de la letra del Himno Nacional de Colombia.

sitiadores ubicaron un cañón de nombre El Vigilante, en el Castillo de San Felipe de Barajas y lo dispararon contra la ciudad causando daños en sus edificaciones.

Trece años más tarde, en julio de 1898, el almirante italiano Candiani al mando de cuatro cruceros de guerra arribó a la ciudad, donde inicialmente fue recibido por sus autoridades antes de develar sus propósitos que eran presionar al gobierno colombiano para que pagara una condena impuesta por un tribunal internacional en favor del empresario italiano de dudosos negocios, de nombre Ernesto Cerruti, a quien le habían sido expropiados unos bienes en la década anterior por su participación en las guerras civiles del país. La amenaza terminó cuando el gobierno colombiano pagó la suma adeudada a través de un banco londinense y rompió relaciones con Italia. Las gestiones de mediación con el almirante Candiani fueron lideradas por dos importantes italianos residentes en Cartagena de Indias, monseñor Brioschi y el señor Mainero y Trucco. Gracias a la visita al buque de mando del prelado, Candiani accedió a mantener el asedio sin disparar sus armas durante varias semanas, mientras en Bogotá se surtían los trámites del pago de la deuda.

En general, en el tránsito entre siglos, la percepción de las murallas por las habitantes de la ciudad aún seguía refiriéndose a su naturaleza de defensa militar, mientras que una visión tenue de su valor histórico empezaba a penetrar desde los comentarios de los pocos viajeros que visitaban a Cartagena de Indias. El estado del conjunto amurallado era deplorable, en la descripción del historiador José P. Urueta en 1886:

“(…) El abandono es completo: apenas hay unos 10 o 12 cañones de muy poca potencia, que solo servían en época de guerra civil, pero que son perfectamente inútiles en caso de una guerra internacional.

La vegetación se está extendiendo por todas las murallas y las está destruyendo paulatinamente; hay pedazos en que el piso de calicanto se ha hundido y forma grandes y profundos hoyos. Y llega a tanto el descuido y abandono en que se encuentran esos muros que fueron teatro de heroicas hazañas, que son hoy lugar preferido por cierta clase de personas para la satisfacción de no pocas necesidades naturales, y sirven también de dehesa en donde pacen y viven no pocos animales!

Admirados se quedan los viajeros extranjeros que nos visitan, al ver el estado verdaderamente vergonzoso de las murallas y con razón dicen que *Colombia no sabe apreciar la joya que posee*”¹⁴⁰

Para los cartageneros eran más importantes los afanes del progreso y los requerimientos de las conexiones con tierra firme y los asentamientos extramuros. El sistema defensivo no recibía mantenimiento de ninguna clase. En este estado de valoración, se fueron presentando demoliciones e intervenciones paulatinas de las murallas como parte de las intervenciones republicanas del momento.

La demolición de los baluartes de la Media Luna y del Revellín del Cabrero fue antecedida por la apertura, en 1880, de una segunda puerta en la muralla que separaba del muelle de la Bodeguita, a unos veinte metros de la Puerta de la Aduana de la época colonial, que se llamó Puerta de Piñeres en honor del apellido del visitador nacional, Simón Gutiérrez de Piñeres que autorizó la obra. El Mercado Público se levantó sobre la demolición de varios baluartes en 1903. En 1905 se abrieron varias puertas para comunicar la ciudad con sus alrededores, ordenadas por el gobernador Henrique L. Román: en el Baluarte del Reducto hacia el Barrio de Manga, la Balmaseda en la Boca del Puente y la Paz y la Concordia hacia El Cabrero.

La ciudad contribuía a esta causa de modernización. En el diario El Porvenir del miércoles 3 de mayo de 1905 se avisaba de una actividad de beneficencia con fines de recaudo de fondos para la construcción de las puertas:

“Una gran corrida de toros se prepara para el Domingo próximo a beneficio de la nueva obra para construir una puerta de dos arcos hermosos –que comunique el Cabrero con la calle de la Zerreuela y que se llamará de “La Paz y la Concordia”- obra comenzada por la Junta de Mejoras Materiales y Ornato del Cabrero, auxiliada por el Gobierno del Departamento y dirigida por el Personero Municipal en asocio con D. Luis F. Jaspe.”¹⁴¹

¹⁴⁰ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. p. 103

¹⁴¹ EL PORVENIR, miércoles 3 de mayo de 1905 p- 3



Imagen 13: Puerta de la Paz y la Concordia. Cerca 1920. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

El diario El Porvenir en su edición del viernes 2 de junio de 1905 defendía las nuevas puertas y anunciaba el interés de demoler un nuevo sector de las murallas -aunque en esta ocasión la iniciativa generaría grandes polémicas en el curso de los años siguientes-:

Ninguna de las obras que se están llevando a cabo desvirtúa en nada el sistema de defensa de esta plaza; y antes por el contrario lo que ahora se hace obliga a persistir en el aseo y conservación de las murallas, cosas ambas que estaban bastante descuidadas y que de seguir como iban habrían acabado por destruir esas fortalezas sin que la piqueta hubiera tenido que hundir en ellas su diente demoledor.

Hoy se han abierto dos puertas, una en la muralla del Cabrero y otra en la del Reducto; la primera para facilitar mejor la comunicación de la ciudad con aquel barrio, y la segunda para unir a Cartagena por medio de un puente con la isla de Manga que es ya otro barrio de la ciudad. Y se proyecta abrir otra puerta frente a la calle de la Cruz y abrir de nuevo la obra de la Boca del Puente para facilitar el tráfico. Todas esas puertas existieron antes, así como otras que están marcada en distintas murallas, y que fueron condenadas tal vez por necesidades urgentes durante el largo periodo de guerra que sufrieron España y sus colonias; pues habrá de convenirse en que los españoles si bien atendían a la estrategia y mejor defensa de sus plazas fuertes, no olvidaban las gratas satisfacciones de la pública belleza de sus ciudades ni las conveniencias de la higiene.

El crecimiento de la población de Cartagena es tal, que se muestra por modo muy convincente con solo el hecho de que los caseríos del Espinal, Pie de la Popa, Pie del Cerro, Cabrero y Manga,

que ahora 25 años no existían algunos de ellos y otros apenas eran habitados por familias de pescadores en número reducido, hoy son barrios en la ciudad bastante populosos y compuestos de quintas espaciosas y elegantes. Y más aún: las playas al pie de las murallas, que antes eran un desierto, hoy están cubiertas por nuevos caseríos en donde habitan centenares de familias pobres.

La población de Cartagena necesita mayor espacio; y el lienzo de muralla desde el Reloj hacia el baluarte de San Pedro Mártir que divide la población y forma del centro de Cartagena una ciudad estrecha y asfixiante, esa muralla (...) está considerada hoy como un obstáculo que hay que remover, como una barrera que hay que romper para darle mayor ventilación a la ciudad y tener nuevos terrenos donde edificar, porque así lo exige la época presente. Y esa demolición, que es necesaria, todo el mundo la espera como un bien.

En las murallas, pues, no se están haciendo destrozos ni profanándolas. Las puertas que se han abierto son elegantes y de fuerte estructura que desafía al tiempo, y en nada menoscaban la defensa de la plaza, pues ella permanece intacta en contra de los ataques que vengan del exterior, y en cuanto a los que pudieran temerse provocados por guerras intestinas –temor pueril en los actuales tiempos- esas puertas serían fácilmente condenadas en el momento oportuno.” [Negrilla fuera del texto original]¹⁴²

Esta postura se generó porque el General Euclides Angulo dio unas declaraciones al diario El Nuevo de Bogotá criticando las intervenciones. La postura del militar se copió textualmente en el artículo permitiendo luces sobre el debate:

“En el reportaje tenido con el General D.Euclides de Angulo por uno de los Redactores del Nuevo, de Bogotá, hemos visto con pena lo siguiente dicho por aquel estimado amigo nuestro al referirse a las obras que se ejecutan en la actualidad en algunas murallas de esta ciudad:

“..... No está por demás decir a usted que sentí algo como inmensa pesadumbre al ver el destrozo que se hace en las murallas que la circundan; cada una de las piedras que forman esos muros sagrados, lleva el sello de sangre que el patriotismo les impuso; cada baluarte es una epopeya (...); por lo mismo no puede convenirse en que a pretexto de discutible embellecimiento, la pica eche por tierra lo que encumbró esa misma obra, que dio pie a la heroicidad que sirve de blasón a la noble ciudad. Esa clase de monumentos debiera quedar a salvo de toda profanación, como que son de propiedad nacional”.¹⁴³

También el artículo del periódico cartagenero apoyó su postura en un telegrama que envió el Gobernador H. L. Román al General Jiménez, quien era congresista de la Asamblea Nacional en representación de Bolívar:

¹⁴² EL PORVENIR, viernes 2 de junio de 1905, p. 2

¹⁴³ Ibidem

“Para dar a conocer la apremiante necesidad que ha obligado a hacer en algunos de nuestros muros lo que el señor General Angulo censura tan acremente, bastaría lo que dice el telegrama que copiamos a continuación:

Urgentísimo de preferencia. – Abril 22 de 1905.
General Dionisio Jiménez. Diputado a la Asamblea Nacional. –Bogotá.

Las obras de defensa de la ciudad necesitan preferente atención si se quieren prevenir lamentables resultados. La extremidad de la lengua de tierra en que está la población del Cabrero es hoy angostísima faja que cualquier mar de leva hará desaparecer uniéndose así las agitadas aguas del Caribe con las tranquilas de la Bahía. (...) El medio de conjurar estos peligros no puede ser otro que prolongar las obras de defensa hasta la extremidad de la península del Cabrero y reparar convenientemente la parte de Santo Domingo.

Creo que es fácil realizar la obra con gran economía en la parte más costosa que es la cantidad de piedras necesarias (...) otra obra de necesidad que desea emprender la Municipalidad la cual es la demolición del lienzo de muralla que va del Reloj público al baluarte de San Pedro Mártir.

Esta muralla interna, interpuesta entre dos barrios de la ciudad es hoy un obstáculo para el creciente desarrollo de la población porque ocupa considerable espacio donde podría edificarse.

Aparte de esa conveniencia hay la razón de que con la proyectada demolición no se haría otra cosa que anticiparse a la acción del tiempo, pues ese muro, inútil hoy, abandonado y demolido a medias, llegará pronto a su total ruina.

De ahí que una serie de Municipalidades se venga preocupando en la necesidad de arrasar ese lienzo de muralla para urbanizar el espacio que ocupa y hacer ganar no pocas cuerdas de edificios a la ciudad; acercar los barrios hoy separados y favorecer la higiene pública mediante mejor ventilación y supresión del permanente foco de infección de que es centro esa muralla. Esa obra daría la cantidad de piedra necesaria para la defensa que arriba apunto y queda así eliminado el mayó de sus gastos.

Conforme el plan apuntado, sólo queda por hacer la erogación necesaria para la conducción de la piedra y la obra de mano en la construcción de la defensa. (...) Muy encarecidamente le suplico gestione ante el General Reyes y la Asamblea Nacional con toda la actividad que el caso demanda para que se apruebe el proyecto indicado y se vote la partida necesaria para comenzar esa obra cuanto antes.

(...)

H.L. ROMAN”¹⁴⁴

¹⁴⁴ Ibidem.

3.7. BARRIOS REPUBLICANOS

En el tiempo entre siglos, Cartagena de Indias se densificó en sus linderos coloniales pero también se expandió fuera del recinto amurallado, hacia el Cabrero, Manga, El Espinal y el Pie de la Popa, principalmente; así mismo se empezaron a definir las construcciones adosadas a la parte exterior de las murallas en la playa marina en los barrios paupérrimos de Pekín, Pueblo Nuevo y el Boquetillo, cuyo desarrollo estuvo precedido por permisos de ocupación de las autoridades locales.

Era un signo del cambio, tal como lo explica el historiador Eduardo Lemaitre:

“Otro signo de los nuevos tiempos fue el afán, que desazonó a los cartageneros de principios de siglo, de abandonar sus viejas casas coloniales del recinto amurallado, algunas de ellas verdaderos palacios, para establecer residencia fuera de las asfixiantes murallas, que ya no servían para nada, y vivir una vida más de acuerdo con el confort y las comodidades de la época, respirando aires más frescos y saludables.”¹⁴⁵

Las edificaciones del recinto amurallado fueron ocupadas por arrendatarios, como fue el caso de las edificaciones adquiridas por el señor Mainero y Trucco, se instalaron negocios y empresas, se residenciaron inmigrantes extranjeros o de la provincia y se mantuvieron capas de población tradicional en los barrios de San Diego y Getsemaní.

Al analizar la expansión urbana, la primera referencia debe hacerse al barrio El Cabrero, que se consolidó como lugar de viviendas de recreo que se volvieron permanentes, con una dinámica urbana fuerte generada por la casa de habitación del Presidente Rafael Núñez y su esposa doña Soledad Román de Núñez, a partir de 1877. Este barrio constaba de tres calles sobre las cuales se levantaron las construcciones de vivienda, algunas en madera y otras en mampostería; además algunas llegaron a construirse en las inmediaciones de las murallas del sector. La comunicación al Centro se realizaba por un camino que bordeaba la Ciénaga del Cabrero, que salía de las puertas abiertas en la muralla. Al llegar, se encontraba la Plaza Apolo, con un quiosco en el centro (en los años veinte se erigió la estatua del Presidente Núñez); al fondo se emplazó la Iglesia de Nuestra Señora de las Mercedes y en el lado izquierdo se hallaba la Casa de la pareja presidencial.

¹⁴⁵ LEMAITRE, Eduardo. Ob. Cit. p. 493

Respecto al barrio de Manga debe decirse que fue producto de la iniciativa empresarial del señor Dionisio Jiménez, quien compró las tierras cuando se contrató el acueducto de Matute y avisó que tendría suministro de agua. El trazado de la urbanización se realizó con los planos de Luis Felipe Jaspe. La primera casa de importancia fue la de su promotor Dionisio Jiménez y se llamó “Montemar”, la cual se convirtió en punto de encuentro de los interesados en este desarrollo urbanístico. Se diseñó con una traza europea de baja densidad urbanística y lotes amplios para la construcción de residencias aisladas rodeadas de árboles y jardines con el estilo que definieran sus propietarios, que lo fueron familias acaudaladas y comerciantes con negocios de exportación de ganado a Cuba, lo que originó que copiaran viviendas del barrio El Vedado de La Habana; otros optaron por diversas opciones arquitectónicas que marcaron el estilo ecléctico del barrio, el cual por la riqueza invertida en estas quintas se convirtió en uno de los más importantes conjuntos de la arquitectura republicana en Colombia.¹⁴⁶

En el barrio de Manga se construyó una iglesia que fue concluida en 1910. La edificación se erigió en el espacio donado por doña Concepción de Jiménez, se utilizaron los materiales suministrados por el señor Carlos Vélez Danés y las donaciones de la feligresía. El estilo de este templo fue bávaro, debido a la influencia del párroco padre Patricio Myr.

La arquitectura republicana del barrio de Manga es valorada en los siguientes términos por el restaurador cartagenero Alberto Samudio:

“Las quintas de Manga construidas en medio de enormes lotes, entre jardines frondosos, se inspiraron en modelos europeos –especialmente los de las villas del sur de Francia- aclimatados en el Caribe a través de La Habana en sus barrios del Vedado y Miramar, sin excluir las influencias italianas, alemanas y los bellos ejemplos de inspiración mudéjar. También se implantaron allí los modelos de arquitectura tropical en madera que se propagaron por todo el Caribe, como consecuencia de la influencia de los Estados Unidos y de las colonias del Imperio Británico.¹⁴⁷

¹⁴⁶ A partir de los años setenta del siglo XX, el barrio fue perdiendo sus viviendas republicanas, conservándose solo algunas de ellas que fueron protegidas como bienes de interés cultural y que se encuentran abrumadas por el nuevo paisaje de edificios.

¹⁴⁷ SAMUDIO, Alberto. *Los primeros barrios extramuros de Cartagena*. En: Patrimonio y Urbanismo. Ed. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 2001 pp 141-142

A continuación, en el texto en cita, el experto se refiere a los materiales empleados en Manga y en general, en las obras arquitectónicas del periodo republicano en Cartagena de Indias:

El desarrollo de esta arquitectura se vio favorecido por la introducción al país de nuevos materiales como el cemento que eliminó el uso artesanal de la cal para argamasas y revoques, e hizo posible la producción de pisos de mosaico y la construcción en concreto reforzado, introducido por los hermanos Samper como sensacional novedad en Bogotá hacia 1910; el yeso, cuya utilización producirá un cambio radical en la conformación espacial del interior de las viviendas al permitir la instalación de cielo rasos planos; y las láminas de metal repujado, también para cielo rasos. De la misma manera, contribuyeron al florecimiento de la naciente expresión arquitectónica las nuevas técnicas como los moldes para producir “calados” en cemento con refuerzo metálico (...). Este novedoso método servía para la fabricación de toda clase de elementos arquitectónicos tales como cornisas, columnas, capiteles y balaustres a bajo costo.¹⁴⁸



Imagen 13: Barrio de Manga. Cerca 1930. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Varios arquitectos trabajaron en las casas del barrio de Manga. Luis Felipe Jaspe diseñó los planos de la urbanización como ya se expuso; Nicolás Samer, de origen alemán, construyó las casas de Elena Pombo de Vélez y de José Vicente Mogollon. José Bielsa, español, construyó las casas de Enriqueta de Segrera, Carlos Vélez Danies y Fernando Vélez Pombo;

¹⁴⁸ Ibidem.

Gastón Lelarge, francés, diseñó el segundo puente de Manga en 1928 construido en concreto reforzado de influencia romántica¹⁴⁹—que reemplazó el puente inicial de madera con sillares de piedra de la demolición del año 1905- y una residencia particular; Alfredo Badenes, español, diseñó las casas de Henrique Luis Román y Víctor Covo de inspiración en la Alhambra de Granada; Pedro Malabet, barranquillero, construyó la casa Niza, Villa Susana y Villa Miriam; Miguel Arquer, español, diseñó las casa de Roberto Cavelier, Carlos Vélez Pombo y Daniel Lemaitre.¹⁵⁰ Para los años veinte era un barrio consolidado con calles pavimentadas.

El novelista Gabriel García Márquez, en su novela “El amor en los tiempos del cólera” se describe estas quintas del barrio de Manga:

“Al otro lado de la bahía, en el barrio residencial de La Manga, la casa del doctor Juvenal Urbino estaba en otro tiempo. Era grande y fresca, de una sola planta, y con un pórtico de columnas dóricas en la terraza exterior, desde la cual se dominaba el estanque de miasmas y escombros de naufragios de la bahía. El piso estaba cubierto de baldosas ajedrezadas, blancas y negras, desde la puerta de entrada hasta la cocina, y esto se había atribuido más de una vez a la pasión dominante del doctor Urbino, sin recordar que era una debilidad común de los maestros de obra catalanes que construyeron a principios de este siglo aquel barrio de ricos recientes. La sala era amplia, de cielos muy altos como toda la casa, con seis ventanas de cuerpo entero sobre la calle, y estaba separada del comedor por una puerta vidriera, enorme e historiada, con ramazones de vides y racimos de doncellas seducidas por caramillos de faunos en una floresta de bronce. Los muebles de recibo, hasta el reloj de péndulo de la sala que tenía la presencia de un centinela vivo, eran todos originales ingleses de fines del siglo XIX, y las lámparas colgadas eran de cristal de roca, y había por todas partes jarrones y floreros de Sevres y estatuillas de idilios paganos de alabastro. Pero aquella coherencia europea se acababa en el resto de la casa, donde las butacas de mimbre se confundían con mecedores vieneses y taburetes de cuero de artesanía local. En los dormitorios, además de las camas, había espléndidas hamacas de San Jacinto con el nombre del dueño bordado en letras góticas con hilos de seda y flecos de colores en las orillas. El espacio, concebido en sus orígenes para las cenas de gala, a un lado del comedor, fue aprovechado para una pequeña sala de música donde se daban conciertos íntimos cuando venían intérpretes notables. Las baldosas habían sido cubiertas con las alfombras turcas compradas en la Exposición Universal de París para mejorar el silencio del ámbito, había una ortofónica de modelo reciente junto a un estante de discos bien ordenados, y en un rincón, cubierto con un mantón de Manila, estaba el piano que el doctor Urbino no había vuelto a tocar en muchos años. (...)”¹⁵¹

¹⁴⁹ Este puente fue demolido en 1986 y reemplazado por uno que permite la navegación por el caño.

¹⁵⁰ SAMUDIO, Alberto. Ob. Cit. pp 142-143

¹⁵¹ GARCIA MARQUEZ, Gabriel. *El amor en los tiempos del cólera*. Citado en: SALDARRIAGA ROA, Alberto. Casa Republicana. La bella época en Colombia. Ob. Cit. pp 174-178

En lo que respecta al barrio del Pie de la Popa, este se fue consolidando a partir de casas de recreo de uso temporal y sobre el caserío que existía desde décadas anteriores. Allí familias acomodadas construyeron viviendas elegantes; algunas de ellas provenían de la región ganadera del Sinú y otras que se mudaron del Centro. El poblamiento se realizó sobre dos calles principales que fueron Camino Arriba y Camino de Abajo y sus callejones comunicantes. En este barrio se construyó la Ermita del Pie de la Popa bajo la advocación de Nuestra Señora de la Candelaria sobre las bases de una pequeña capilla preexistente, gracias a las limosnas y al aporte de la feligresía femenina. También allí dejaron sus edificaciones los constructores de la época, como por ejemplo Gastón Lelarge con el Colegio Moderno, Pedro Malabet con las casas de las familias Del Castillo Stevenson y Rojo del Castillo.

En el camino que conducía al barrio del Pie de la Popa, se desarrollaron los asentamientos de clases obreras o pobres de Camino Arriba, El Espinal y la Quinta, con edificaciones vernáculas, en muchas ocasiones en madera y con cubiertas muy inclinadas de inspiración caribeña. También en El Espinal se levantó el Corralón de Mainero, que era un gran edificio de inquilinato para familias pobres.¹⁵² Otro barrio obrero de la época fue Lo Amador. En todos ellos se asentó una población de trabajadores de oficios varios (ebanistas, lecheros, herreros, albañiles, etc.), muchos de ellos vinculados a las actividades del Ferrocarril. Pequeñas fábricas de ladrillos, tejas y mosaicos, como la de propiedad de los hermanos Vélez Daníes, daban ocupación a estos habitantes barriales.¹⁵³

En estos barrios la tendencia de construcción era la copia de los modelos utilizados en los barrios de Manga, Pie de la Popa o El Cabrero. Los maestros de obra ejecutaban en escala menor y con materiales de menor costo las propuestas estilísticas del momento. La introducción de los moldes para la fabricación en serie de elementos de construcción facilitó y abarató el proceso constructivo.

¹⁵² SAMUDIO, Alberto. *Los primeros barrios extramuros de Cartagena*. En: Patrimonio y Urbanismo. Ed. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 2001. pp 132-137

¹⁵³ ORTIZ CASSIANI Javier. *Modernización y desorden en Cartagena, 1911-1930: amalgama de ritmos*. En: Cartagena de Indias y su historia. Ed. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1998. p. 89

En las casas republicanas, en general, se incorporaron los conceptos de higiene, en la circulación del aire, en las ventanas y en las baterías de baño. Pero las casas de clase media fueron muy sencillas, copiando también la arquitectura caribeña principalmente de Cuba o de Panamá, con quienes se mantenían intercambios frecuentes. Tenían por lo general un cuerpo principal dividido en tres espacios con una entrada central, y un segundo cuerpo posterior sobre un pequeño patio; el uso de la madera era frecuente, como sucedía en casas del Pie de la Popa y de Torices. Pero también en las casas populares se reinterpretaban los motivos decorativos en las fachadas con las facilidades que daban los productos en serie de los moldes constructivos, como sucedió por ejemplo en los barrios de Torices, Amberes o Bruselas.¹⁵⁴

Con agudeza cargada de crítica, el arquitecto Germán Tellez describe el fenómeno:

“(…) Los medios de producción no sólo permitían masificar los bienes de consumo sino “el estilo”, de un modo desconocido hasta entonces. Y este es el punto esencial de todo lo que va a ocurrir en la arquitectura del periodo. De ahora en adelante, (…) lo que el noble millonario tiene en su mansión, en bronce, el tendero enriquecido lo tendrá en hojalata o latón; pero de una a otra clase social irán pasando las cornisas, los áticos, las molduras que nunca antes, sin la multiplicación industrial del eclecticismo decorativo, habían sido objeto de semejante difusión. (…) Y luego, en la medida de los recursos económicos disponibles, el lenguaje decorativo aparecería, pobre o rico, vulgar o refinado, pero usando siempre la yesería, los cielos rasos de latón, los pisos en baldosín de cemento o parquet de madera, pintura barata o papel de colgadura francés. Por el camino, el refinado sistema de proporciones modulares que la tradición colonial otorgó a las viviendas lujosas o modestas se olvidó, y los espacios habitables republicanos carecieron en general de la placentera escala que aún impresiona a quien observa o utiliza la arquitectura colonial remanente.”¹⁵⁵

3.8. SINTESIS

Cartagena de Indias transitó entre los siglos XIX a XX con un proyecto modernizador, que le permitió superar el adormecimiento urbano que vivió desde 1815. La reconexión con el río Magdalena a través del Canal del Dique y del Ferrocarril Cartagena-Calamar fueron

¹⁵⁴ SALDARRIAGA ROA. La casa republicana. La bella época en Colombia. Ob. Cit. pp 139-140

¹⁵⁵ TELLEZ Germán. *La Arquitectura y el urbanismo en la época republicana*. En: Manual de Historia de Colombia. Ed. Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1983, pp 502-503

fundamentales para recuperar el papel portuario de la urbe, mientras que la presencia política del presidente cartagenero Rafael Núñez dio nuevo brillo a la ciudad en el contexto nacional. Las obras en las plazas convertidas en Parques de Fernández de Madrid y Bolívar; el Camellón de los Mártires; el Monumento a Colón, la Estación del Ferrocarril, el Mercado Público y el Reloj Público le dieron un aire renovado a la ciudad amurallada e integraron el Centro y Getsemaní, unificando en lo simbólico la vida cotidiana de los habitantes, cuando comenzaba su expansión hacia los barrios suburbanos. La ciudad recibió inmigrantes sirio-libaneses e incorporó las tecnologías de transporte, comunicaciones y entretenimiento, cambiando con ello los usos urbanos. Los requerimientos de la expansión urbana forzaron la demolición de tramos de murallas y la apertura de puertas en diferentes puntos del recinto. Emergieron barrios extramurales para atender los requerimientos de vivienda de diversas clases sociales. Los aires del periodo republicano se asentaron y transformaron la ciudad colonial.

4

CELEBRACIONES Y DEBATES URBANOS

4. CELEBRACIONES Y DEBATES URBANOS

DIA DE TRIQUITRAQUES

*La banda – es una murga de arrabal-
sopla un danzón invertebrado
por la calle principal
de Cartagena de Indias. El rumor
del inconsciente populacho es tal
que no se oye el tambor
ni el cornetín. Crepúsculo invernal
y la llegada de un gobernador.*

Luis Carlos López

4. 1. DÉCADA DE CONMEMORACIONES

Para la mayoría de las naciones latinoamericanas la década de los años diez del siglo XX significó la oportunidad de celebrar sus gestas de independencia, por medio de fastuosos eventos y perdurables intervenciones urbanas, consistentes en parques, alamedas, edificaciones públicas, estatuas, etc. Fue la manera de consolidar las identidades nacionales y de mostrar a la comunidad internacional los niveles de progreso logrados en una centuria de autonomía. Colombia vivió estas celebraciones centenarias a través de la conmemoración de los eventos del 20 de julio de 1810 en la capital, Santafé de Bogotá. Cartagena de Indias se centró en la rememoración de las gestas de la ciudad del 11 de noviembre de 1811.

Esta década también significó para América Latina, un cambio de paradigmas referenciales, en los estilos y en influencias económicas pasando de Europa a Estados Unidos, como consecuencia de los efectos de la Primera Guerra Mundial.¹⁵⁶ Las élites educadas de la región vieron roto su ideal de Europa como faro y meca de la civilización; esto contribuyó a la reflexión de los intelectuales y políticos de la región para la elaboración de un concepto de

¹⁵⁶ Un efecto en materia de valoración patrimonial fue generado por las destrucciones sufridas por Europa con ocasión del conflicto bélico que generaron movimientos intelectuales de defensa, restauración y conservación. Estas ideas permearían luego a América Latina.

la identidad nacional, basado en la raza, el progreso, las ventajas naturales y la herencia de nuestra historia cultural.¹⁵⁷

En Colombia fue importante el impacto simbólico y material de la ruptura de relaciones exteriores con Estados Unidos por cuenta de la pérdida de Panamá en 1903, que limitó su presencia en el país. La actividad industrial continuó orientada al consumo interno; el café siguió en el liderazgo de las exportaciones; la fundación de ciudades y pueblos en la región cafetera así como el crecimiento de las urbes en todas los rincones del país fue un proceso más espontáneo que planificado; los hacendados parcelaban sus fincas para los nuevos barrios; los habitantes de los centros urbanos se movilizaban entre sus barrios y se creaban algunos específicos para obreros.

El territorio del Departamento de Bolívar sufrió su primera pérdida, al segregarse el Departamento del Atlántico con su capital Barranquilla, mediante la Ley 21 de 1910, lo cual consolidó la decisión que había adoptado en 1908, el General Reyes durante su quinquenio. Esta separación se justificaba ampliamente por el papel protagónico de Barranquilla en los destinos de la región y su necesidad de gestionar de forma autónoma sus asuntos sin la intervención de gobernantes cartageneros.

4.1.1. Una ciudad vibrante

Cartagena de Indias crecía en su población, pero seguía teniendo a la mayoría de la población en la pobreza y el analfabetismo. Informes datados en los años 1912 y 1913 señalaban que la pobreza material era la causa de las dificultades en educación en el territorio

¹⁵⁷ GUTIERREZ, Ramón. *Las Celebraciones del Centenario de las Independencias*. En. Revista Apuntes, Vol. 19 No. 2, Ed. Universidad Javeriana. Bogotá, 2006. En www.javeriana.edu.co/sitio/apuntes. pp 176-183 (consultado en febrero de 2016)

del Departamento de Bolívar, ya que generaba que no se abrieran escuelas, no se pagara a los maestros y se presentara una alta deserción escolar.¹⁵⁸

La expansión de la ciudad continuaba bajo los parámetros de las vías de comunicación y del trazado del ferrocarril en sentidos lineales poco formalizados. En 1918 se anunciaba la venta de lotes en el Barrio El Bosque, urbanizado por los propietarios de la antigua hacienda existente en el lugar. Hacia el norte se consolidaban los barrios de Marbella -con instalaciones marinas para viajeros y cartageneros-, Crespo, Canapote y Torices, para capas de clase media de la población.

Los jóvenes de la ciudad practicaban deportes en espacios públicos, como el tenis y el béisbol; además del Club Cartagena, que funcionaba desde finales del siglo XIX, en 1912 abrió sus puertas la sede del Club de la Popa en el barrio del mismo nombre, donde fueron famosas sus fiestas de la Virgen de la Candelaria en febrero de cada año.

El cine era un espectáculo de gran importancia. Tanto así que el empresario Belisario Díaz financió una película denominada “11 de noviembre” que proyectó el 20 de febrero de 1915 en su Teatro Variedades, que tuvo por temática las fiestas novembrinas y como protagonistas a sus ciudadanos carnestoléndicos.¹⁵⁹ También se acudía a las funciones de las compañías artísticas que tocaban suelo cartagenero, vestidos los asistentes con sus mejores galas; en medio de una amalgama de actividades de ventas, tráfico y bullicio.

La identidad cartagenera era una mezcla caribeña de gustos superpuestos y heterógeneos, de confluencias de opuestos que coexistían sin eliminarse. Lo expone Javier Ortiz Cassiani:

“La modernización en Cartagena no funcionó por sustitución de lo tradicional. Se dieron entrecruzamientos, hibridaciones, alteridades, entre la simbología tradicional y la moderna. Era normal, entonces, que los hombres luego de las funciones del Teatro o de un baile aristocrático

¹⁵⁸ GUERRERO PALENCIA, Lorena. *Imaginario urbanos en Cartagena: visiones y proyectos de ciudad 1910-1925* Tesis grado para optar el título de historiador. En fotocopias. Universidad de Cartagena, Cartagena, 2008. p. 61

¹⁵⁹ MUÑOZ VELEZ, Enrique. *Cartagena Festiva*. Ed. Corporación Concurso Nacional de Belleza, Cartagena, 2007. p. 157

en el Club Cartagena, salieran de vestido entero en su autos último modelo a comer sábalos con yuca, arroz con coco y toda clase de frituras en el mercado, o que en el frenesí de las fiestas novembrinas se vieran “caballeros muy ceremoniosos y primorosamente empolvados, tragando ron Topacio en copas de champán.”¹⁶⁰

4.1.2. Confluencias y fragmentaciones

Las calles y plazas de la ciudad continuaban requiriendo pavimentación; las demandas ciudadanas y los recursos invertidos se informaban en la prensa con profusión, tanto en el centro como en los barrios extramuros. La palabra macadamización era de uso corriente, consistía en la pavimentación con piedras trituradas que se comprimían con un rodillo, y hacía muy atractivo la consecución de la materia prima para ser vendida a la municipalidad, que se encontraba con facilidad en las murallas obsoletas y sin mantenimiento¹⁶¹, donde también eran compradores los constructores de nuevas viviendas.

El diario El Porvenir del jueves 23 de octubre de 1913 bajo el título “Hablan los hechos y los números” manifestaba que no se entendía por qué para los extranjeros este era un “lugar mortífero” y luego defendía su postura citando estadísticas de las defunciones registradas en ese año, para concluir que por mes ni siquiera moría el uno por mil de los habitantes; manifestaba que al estudiar las edades de los fallecidos debía aceptarse que los mayores de 51 años morían porque esa era la ley natural y respecto a los menores de diez indicaba que eran: “(...) regularmente hijos de gentes pobres los cuales es de suponerse, no pueden prestar a esos niños los cuidados que son indispensables para conservarles la vida”¹⁶²; sin embargo, llamaba la atención sobre las desventajas del clima, las calles enlodadas en época de invierno y las murallas que impedían la circulación del aire para la salubridad pública.

¹⁶⁰ ORTIZ CASSIANI, Javier. *Modernización y desorden en Cartagena, 1911.1930: amalgama de ritmos*. En: Cartagena de indias y su historia. Ed. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1998. p. 97

¹⁶¹ BOSSA Donaldo. *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones*. Ed. El Faro, Cartagena, 1975. p. 28

¹⁶² EL PORVENIR, jueves 23 de octubre de 1913, p. 2

El tratamiento de las basuras y el problema de su depósito irregular en diversos sitios generaba las quejas ciudadanas, transmitidas en los diarios urbanos. La ciudad creó sus juntas de higiene para erradicar la contaminación de basuras, aguas negras y vectores de mosquitos; porque se cernía la amenaza de dejar en cuarentena los buques que atracaran en su puerto. Los retos de la ciudad nunca terminaban; al final de la década, el suministro de agua comenzó a tener quejas por su insuficiencia, lo cual continuó agravándose hasta la solución del nuevo acueducto que ejecutó el gobierno nacional en 1940.

Testimonios de cartageneros dan cuenta de la vida cotidiana de esos años. El señor Gustavo Lemaitre, que trabajó en la fábrica de la Jabonería y Perfumería Lemaitre -fundada en 1914-, que estaba ubicada en la calle de la Sierpe de Getsemaní, relató en una entrevista realizada en 1998:

“La casa vecina de la fábrica era de la familia Franco. La parte principal daba para la calle de la Media Luna pero el patio tenía como una hectárea y se había formado un inquilinato. A este le decían el “corralón Franco” pero inquilinatos así los había por todas partes en Getsemaní.

(...)

En el barrio Getsemaní había artesanos, herrerías y mueblerías. (...) Recuerdo la gallera que existía desde principios de siglo cerca de la Iglesia San Roque, el almacén de zapatos Beetar, los teatros, la heladería “Polito” en la calle larga y la fábrica de buscapié de los Lavalle y los Acosta que eran de mejor calidad, no se elevaban. Trabajaban durante todo el año en esto para venderlos en noviembre y diciembre.”¹⁶³

Pero esta cercanía en los espacios y en los gustos ciudadanos no significaba igualdad social. La sociedad se encontraba segmentada y diferenciada entre los grupos de las élites, que iban distinguiéndose según los barrios que habitaban, y los demás sectores de la población artesana, obrera o pobre. Algunas actividades y personas debían proscribirse de los espacios señoriales; no estaba bien, a guisa de ejemplo, que los pobres caminaran por las calles de Manga o ingresaran a interrumpir con su presencia miserable los bautismos o entierros en las iglesias del conjunto amurallado.¹⁶⁴

¹⁶³ LEMAITRE, Maria Clara y PALMETH, Tatiana. *El siglo XX en Getsemaní: La metamorfosis trágica*. En: Rev. Aguaíta, Vol. 1, Cartagena, 1999. pp. 80-81

¹⁶⁴ Ibidem. p. 111

Cartagena de Indias anunciaba sus actividades culturales, los eventos sociales, las películas del cine mudo, la salida de los barcos. El diario El Porvenir del miércoles 16 de octubre de 1918 reseñaba un viaje de la compañía “Fluviales del Sinú” que incluía los pasajeros y sus lugares de destino: “La lancha “Alicia” de la empresa Rumié Hermanos de esta ciudad zarpó en la tarde de ayer de este puerto con destino a Montería, Lórica, intermedios fluviales del Sinú, con escala en Tolú (...)”¹⁶⁵

Las capas de trabajadores asalariados de la ciudad aumentaban y fortalecían su sentido de clase y su pensamiento ideológico, enmarcados en los movimientos obreros del país. En enero de 1918 la ciudad experimentó una huelga general que comenzó cuando los trabajadores del Muelle de la Machina se negaron a trabajar para presionar por mejores salarios; al día siguiente se sumaron trabajadores del Ferrocarril. En la boca del Puente se bloqueó el paso de personas y vehículos; se sumaron obreros de diferentes factorías y talleres. El paro concluyó con la aprobación de una jornada de ocho horas y un aumento de salario. Pero al día siguiente algunos pretendieron desconocer el arreglo y la situación devino en tumulto general que fue enfrentado por la fuerza pública. El gobernador medió en la situación obligando a los patronos a respetar el pacto con los trabajadores y a éstos a cesar en los amotinamientos y regresar a sus actividades, lo que restableció la paz en la ciudad. ¹⁶⁶

Los temas de interés eran divulgados y debatidos. Así el diario El Porvenir del miércoles 25 de junio de 1919 bajo el título “Cartagena Moderna” presentaba el reportaje al gerente de la nueva planta de luz y energía eléctrica, señor Jorge Caicedo Abadía, quien informaba de que con ella se atenderían todos los requerimientos de energía eléctrica de las residencias, las industrias y el alumbrado público.¹⁶⁷

¹⁶⁵ EL PORVENIR, miércoles 16 de octubre de 1918, p. 3

¹⁶⁶ LEMAITRE, Eduardo. Ob. Cit. pp 529-530

¹⁶⁷ EL PORVENIR, miércoles 25 de junio de 1919. P. 1

Las novedades ciudadanas generaban entusiasmo pero también convocaban la ironía. Por ejemplo el diario La Epoca del jueves 22 de mayo de 1919, bajo el título “Calles de la ciudad” reseñaba:¹⁶⁸

“Decíamos ayer que con la noticia de que va a instalarse una nueva planta telefónica, el servicio de la existente es algo capaz de hacerle perder la paciencia al señor Job; y hoy hemos de decir que con la noticia de que vamos a tener vuelos en aeroplano nadie se ha vuelto a ocupar del lastimoso estado de las calles, pues quienes tiene a su cuidado esa tarea imaginan q´ (sic) en adelante todos abandonaremos el sucio suelo para hacer nuestras diligencias en aeroplano. (...)”

El papel portuario de la ciudad revestía la mayor importancia y era preocupación el estado de su higiene por los requerimientos de la compañía del Canal de Panamá, que podría vetar por esta razón a Cartagena de Indias como punto de atraque de las naves en tránsito hacia aquel paso marítimo. La higienización fue un tema de debate que generó estudios, intervenciones y demoliciones de tramos del cordón amurallado.

La población de la ciudad, en 1918 superaba los cuarenta mil habitantes y de ellos habitaban en el casco intramuros un poco más de diecisiete mil personas.¹⁶⁹ El peso demográfico de la urbe ya no estaba en la ciudad colonial sino en sus desarrollos extramuros.

Los barrios adosados a las murallas preocupaban a las élites de la Academia de Historia, que aceptaba “lo justo de la petición de la parte pobre para procurarse albergue propio a exiguo costo” pero lamentaba lo antiestético del resultado de estas casuchas “que tan mal aspecto habían de presentar al viajero al acercarse por mar a la ciudad”.¹⁷⁰

4.2. DEBATES Y ACCIONES SOBRE LAS MURALLAS

4.2.1. El pretexto de una bandera

¹⁶⁸ LA EPOCA, jueves 22 de mayo de 1919. P. 7

¹⁶⁹ ANONIMO. *Las murallas de Cartagena*. Boletín Historial. Ed. Academia de Historia de Cartagena. Cartagena, 1919. p 209.

¹⁷⁰ Ibidem. pp 209-210

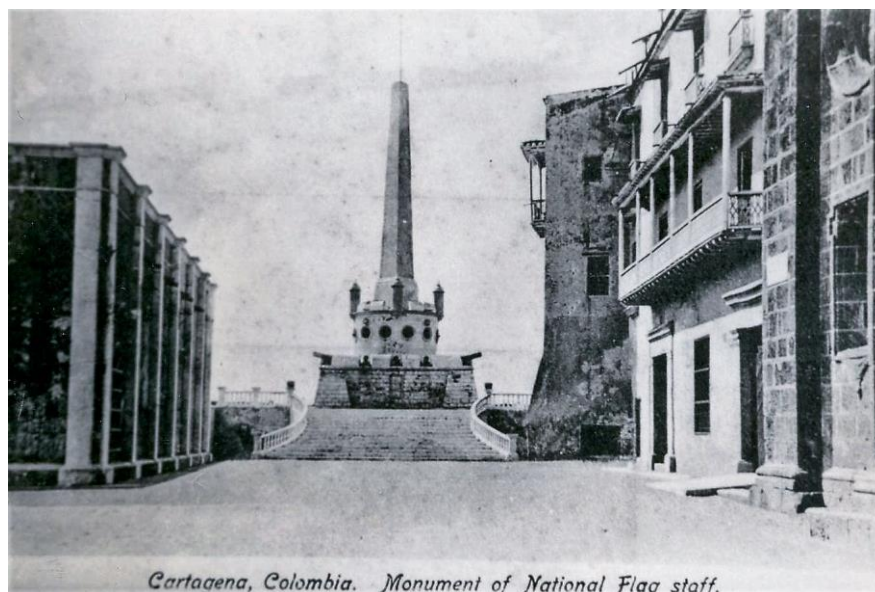


Imagen 14: Monumento a la Bandera. sf Fuente: Fototeca Histórica

En 1910 se generó una discusión de alcance local y nacional con voces de protesta por las actividades de derribo de una sección de la cortina entre los baluartes de San Ignacio de Loyola y San Francisco Javier, que se ubicaba frente a la Laguna del Limbo. Este emprendimiento estaba a cargo del comandante militar de la ciudad, con dos propósitos muy loables: el primero era crear un patio de ejercicios para el regimiento asentado en el antiguo Hospital San Juan de Dios, contiguo al lugar, y sanear el cuerpo de agua de las inmediaciones usando para el relleno el material de la demolición –conocido como La Caleta y que había perdido profundidad luego del tendido de los rieles de ferrocarril convirtiéndose en ciénaga generadora de mosquitos-; el segundo objetivo era un manto político de presentación, consistente en erigir en el Baluarte de San Ignacio un Monumento a la Bandera para honrar el centenario de la independencia de Cartagena.

Al final, el General Francisco Burgos Rubio, que comenzó a demoler sin autorización de sus superiores en la capital, logró sus propósitos. Esta fue una discusión álgida, enmarcada en las tendencias y estudios de la época respecto a la modernización y la inutilidad de las vetustas murallas frente a su valor histórico defendido por algunas voces de la ciudad. Todo fue cubierto con el manto tricolor que tejieron las damas cartageneras para coronar el obelisco levantado con las piedras de la demolición y que lucía en su base algunos cañones coloniales.

Las quejas locales fueron presentadas al Presidente de la República, quien pidió informes a través de su Ministro de Guerra al General Burgos Rubio, encargado del proyecto. Este a su vez convocó el apoyo de las fuerzas vivas de la ciudad para la defensa de su causa.

El diario El Porvenir del domingo 21 de mayo de 1911 bajo el titular “Las Murallas y el Monumento a la Bandera” defendió la iniciativa:

“Nuestros amables lectores habrán tenido conocimiento, por lo publicado en las columnas de este diario del bello objeto de erigir en el día del Centenario de la Proclamación de la Independencia de Cartagena de Indias un MONUMENTO A LA BANDERA NACIONAL que emblemice el culto de este trapo tricolor, siempre santo, flote en las manos de quien flotare, según el bello decir de un poeta enamorado de las cosas de la Patria; (...).

(...) Los soldados han asumido la realización del proyecto acariciado por patriotas ingenuos, que en las lejanías de su residencia ven apenas un panorama hermoso de esta tierra colombiana. Y las damas de Cartagena, la Heroica, se han ofrecido también para contribuir con el contingente de sus labores a la realización del proyecto en cuestión. Ellas han ofrecido la bandera de seda con el escudo bordado por sus delicadas manos, la han ofrecido no como objeto de vana ostentación, sino como símbolo de la República que ellas aman con más amor que nosotros, que vamos declamando por todas partes un amor que desmentimos con nuestras obras.

(...)El lugar escogido para levantar el monumento precitado es el del Fuerte de San Juan de Dios, frente a la plazoleta de San Pedro Claver, lugar este el más adecuado, dados el corto tiempo y los fondos de que se dispone.

El monumento nace de la muralla, el segundo tramo representa un fuerte, el tercero es un castillo, con cuatro garitas con gallardetes tricolores, luego se destaca columna obelista (sic), que termina en una aguja en donde se izará el pabellón tricolor.

(...) Con suma extrañeza hemos sabido que ha sido denunciado ante el señor Presidente de la República el hecho de que la fuerza acantonada en esta plaza está demoliendo los sagrados muros, testigos de las hazañas y el arrojo de los próceres que ha tiempo murieron...”¹⁷¹

A continuación se publicó la carta dirigida al director del periódico por el señor H. Armella en el cual explicaba el alcance de la obra y sus actividades complementarias:

¹⁷¹ EL PORVENIR. 21 de mayo de 1911. P. 2

“(…) Se pensó sacar del muro interior de la muralla del cuartel, las piedras que se necesitaban, con lo cual este edificio, de propiedad de la Nación, ganaría, pues se ampliaba su patio que es muy reducido, sin perder nada de sus condiciones defensables, porque el muro exterior quedaba tal como está desde que lo construyeron y la arena servía para el relleno del Parque del Centenario.

No dejarán de comprender, cuantos no estén cegados por algún interés particular, que lo proyectado está muy lejos de ser una profanación, sino más bien un altar que el verdadero patriotismo erigiría al sagrado símbolo de la Patria, con los fragmentos que contribuyeron a su creación.¹⁷²

También se incluyó la explicación que rindió el General Burgos Rubio a su superior, el Ministro de Guerra:

“Trabajos en Muralla consistían en reducir la parte interior de la contigua al patio del Cuartel, independiente del Baluarte (...) con el doble grande fin de ensanchar dicho patio y destinar las sagradas piedras y tierras a la construcción del Monumento a la Bandera Nacional, que la 2ª División se proponía ofrendar al Centenario del Once de Noviembre. (...) Con la tierra sobrante pensábamos calzar regular trecho de la parte exterior de esa Muralla, comprendido entre los Baluartes de San Javier y de San Ignacio, lugar convertido actualmente en estercolero y, por consiguiente en foco de infección, principalmente para la tropa.

(…) Creí suficiente, estudiado el asunto sobre el terreno, conocer la opinión del señor Gobernador Calvo, de los Ingenieros Jaspe y Malabet, de algunos órganos de la Prensa y de considerable número de respetables vecinos. La idea ha sido recibida con beneplácito por todos los que ya la conocen, salvo la voz del señor Jiménez M., para que no faltara la inevitable excepción.”

Con el fin de abundar en la defensa de la intervención, el diario El Porvenir del martes 30 de mayo de 1911 publicó el texto de un soldado raso muy sabio y letrado, con el título “Las Murallas y nuestro monumento. Ahora me toca a mí”:

“Al declarar nuestro Gobierno monumento nacional las murallas, fue porque ya tenía perfecto conocimiento de su inutilidad como obra de defensa militar, y sólo quiso impedir su destrucción para perpetuar en ellas los hechos brillantes de Cartagena la Heroica y con la completa seguridad de que ya no prestarán mayores servicios.

¹⁷² Ibidem

“Querer aprovechar hoy el material de unos pocos metros de muralla para la construcción de un monumento, despejando además gran parte de terreno utilizable, en nada debilita esa supuesta obra de defensa, mejorando en cambio el resultado que con su existencia se proponía el Gobierno.

Cartagena, mayo 27 de 2011

Marco Tulio ESCOBAR

Soldado del Regimiento “Sucre” No. 2¹⁷³

Con ocasión de estos eventos, el diario El Penitente abrió una encuesta para que los ciudadanos opinaran sobre la demolición o conservación de las murallas. Aquí algunos de los conceptos:

En la edición del sábado 5 de agosto de 1911:

“(…)La destrucción de las murallas la juzgamos conveniente en determinada parte de ellas, o en su totalidad. Opinamos por la demolición, comenzada ya, para la creación del Monumento de la Bandera, por el General Francisco Burgos Rubio como Presidente de la Junta Patriótica de Militares, de todo el lienzo o cortina comprendido entre los Baluartes de San Javier y San Pedro Mártir que divide la ciudad en dos grandes porciones –que hasta hace poco, y tal vez por esto, rivalizaban y aún tienen sus resquemores –los barrios de la Catedral y Santo Toribio de un lado y los de Jetsemaní y Chambacú del otro. Eliminada esa barrera, esa división material, social etc. desaparecería, como paulatinamente va sucediendo en virtud de la ilustración que a pesar de todo, van recibiendo nuestras masas. (...)”¹⁷⁴

El 9 de septiembre de 1911 publicó dos posiciones antagónicas, una de ellas en forma de verso y la otra, corta y contundente:

Señor Director de PENITENTE

Sin prejuicios ni antiguallas
daré mi franca opinión
sobre la demolición
de nuestras viejas murallas.

Pues sabrá la opinión mía
sin temores á la tropa
y conociendo la Europa
.....sólo por fotografía.

¹⁷³ EL PORVENIR, martes 30 de mayo de 1911

¹⁷⁴ EL PENITENTE, sábado 5 de agosto de 1911

Usted no podrá ignorar
que no he sido afortunado
y solamente he viajado
en tren.....hasta Calamar.

Por estas y otras razones,
que no son aquí del caso,
sin que me arredre el fracaso,
le daré mis opiniones.

Largo, muy largo, sería
entrar á darle detalles
cuando corre por las calles
una fuerte algarabía.

Con toda sinceridad
le diré en conclusión
que la tal demolición
es una barbaridad.
Aunque digan lo contrario

algunos que han ido a Europa
y han traído mucha ropa,
un paraguas y un canario.
D.D.C.

Y a renglón seguido aparece el verso corto que propugnaba por la demolición:

“Todas las murallas –las de piedra y las de prejuicios- deben echarse abajo.
G. Rueda. Dmitri Ivanovich”¹⁷⁵

4.2.2. La idea demoledora continúa viva

En el artículo “Hablan los hechos y los números” del diario El Porvenir del jueves 23 de octubre de 1913 también se ampliaba la crítica sanitaria a las partes de la muralla que se deseaba demoler:

“El problema es la vieja plaza de la Aduana, foco antes de infección –el primero que hallaba a su paso el viajero al pasar los umbrales de nuestra puerta de entrada, -acaba de ser resuelto satisfactoriamente; y si apartando un poco de nuestro espíritu el quijotismo patriotero, preocupándonos bien en serio por nuestras necesidades imperiosas, echamos abajo todo el lienzo

¹⁷⁵ EL PENITENTE, 9 de septiembre de 1911

de murallas comprendido entre las Bocas del Puente y la Puerta del Cabrero, nuestras condiciones higiénicas mejorarían notablemente y respiraríamos un aire más puro y libre.

Porque esas murallas permanecen siempre en el más deplorable desaseo, son lugares de inmundicia, focos de infección, albergue de gentes inmorales que van allí a dejar parte de sus harapos y de su podredumbre y son, en síntesis, un estorbo, una atención más para el Municipio.

Echando abajo esas murallas, se unirían con nuevas y elegantes construcciones los barrios de la Catedral y Jetsemani, y la ciudad ganaría en amplitud y en embellecimiento.

(...)

A las piedras y a la tierra de esas murallas, no les faltarían aplicación: tenemos muchas orillas pantanosas por cegar dentro y fuera de la ciudad y la obra de la defensa del Cabrero –que es la defensa de Cartagena- bien pronto será iniciada.”¹⁷⁶

Para conservar vivo el recuerdo de nuestros gloriosos antepasados, nos bastaría la gran faja de murallas que domina el mar, la que siempre se ha conservado en el mejor aseo: esa que circuye la ciudad desde la puerta de Santa Catalina hasta las Bocas del Puente.

Al año siguiente, el miércoles 14 de enero 1914 el diario El Porvenir, con motivo de la visita de un ingeniero del Gobierno Nacional encomendado para estudiar las obras urgentes en la ciudad, insistía en la necesidad de la demolición de este tramo de muralla:

“Toda esa parte de agua muerta que se extiende desde el frente de la muralla de San Pedro Mártir y que viene formando una ciénaga insalubre en todo el frente del barrio de “Chambacú” hasta el puente de “El Espinal” hace tiempo que la higiene pública viene clamando porque sea cegada; y, ¿no es verdad que todo este podría hacerse fácilmente con el material que se tomara de las murallas demolidas?

Indudablemente que sí.

Entonces dispondríamos de más terrenos y podría llevarse a cabo la fundación de un nuevo barrio. La población aumenta cada día más y se derrama hacia las afueras de la ciudad.

Surgen caseríos nuevos y se ensanchan al despertar de cada aurora.”¹⁷⁷

Demoler era el sueño de la mayoría de las élites de Cartagena de Indias. Las razones eran o se inventaban.

¹⁷⁶ EL PORVENIR, jueves 23 de octubre de 1913

¹⁷⁷ EL PORVENIR, miércoles 14 de enero 1914. p. 2

4.2.3. La Puerta García Toledo concreta lo soñado

Hacia 1915 la idea de demoler el tramo de las murallas se revistió del ropaje conmemorativo del centenario del fusilamiento de los mártires que se celebraría en 1916. Con este propósito se abrió una gran boquete que llamó Puerta García Toledo (uno de los próceres) para desahogar el tráfico del centro como continuidad a la calle del Tablón hacia el sector de la estación del Ferrocarril y el Parque Centenario.

Pero también se celebró una Exposición Comercial como parte de estas efemérides, que daba cuenta de la importancia que había adquirido la actividad comercial en la urbe; pero esto no fue lo que perduró en la memoria.

En efecto, como se tenía previsto, la puerta gigante no bastó. En 1917, con autorización del gobierno nacional, que fue otorgada por medio de una comunicación del 3 de mayo de esa anualidad, en respuesta a la solicitud del Gobernador de Bolívar, don Ramón Rodríguez Diago, y del Alcalde de Cartagena, don Enrique Grau, se autorizó la demolición del lienzo de muralla entre la recién abierta Puerta García de Toledo hasta la Puerta del Boquete –que era una puerta del periodo colonial ubicada en la cortina entre los baluartes de San Pablo y San Andrés (esto es hacia la Ciénaga de La Matuna)-.

Con este permiso se dieron autorizaciones a particulares (el señor Benjamín Puche se benefició de estas labores con un contrato estatal) para ir quitando su revestimiento exterior de piedras, aún con el auxilio de dinamita puesta en las noches, dejando el terraplén descubierto. Las piedras eran muy apetecidas en la ciudad y eran compradas para las nuevas construcciones o para las pavimentaciones siempre urgentes.

El ímpetu demoleedor permaneció durante varios años y alcanzó más de lo autorizado, ya que se extendió a los dos baluartes de San Pablo y San Andrés y después siguió en sentido contrario hacia la Torre del Reloj, demoliendo el Baluarte de San Pedro Apóstol.¹⁷⁸

¹⁷⁸ LEMAITRE, Eduardo. *El derribo parcial de las murallas de Cartagena: como y cuando se llevó a cabo*. En: Boletín Historial. Vol. 67, No. 155, Ed. Academia de Historia, Cartagena. pp 13-37

Bajo la premisa conocida de sanear esta zona de infección, basuras y estancamiento de aguas, en este consenso de autoridades nacionales y locales para aplicar el estudio de la Pearson and Sons¹⁷⁹ se generó un desastre urbano de grandes proporciones, ya que los terraplenes de tierra expuestos generaban un espectáculo de destrucción y de contaminación con polvo y lodo.

El panorama inicial de esta intervención fue lo que percibieron los médicos de diversas regiones y nacionalidades que arribaron a Cartagena de Indias para un congreso internacional en el año 1918. Marcados por el higienismo y la sensibilidad, denunciaron en Bogotá a través de artículos en diversos periódicos lo que estaba sucediendo, criticaron el afán de lucro que motivaba a los empresarios y la importancia nacional de las murallas cartageneras.

El diario El Porvenir del sábado 9 de marzo de 1918 recogió esta opinión de los capitalinos:

“Las murallas y los castillos de Cartagena”

Bajo este título, el señor Alfredo Ortega, residente en Bogotá, realiza un recuento de la historia del sistema defensivo de Cartagena. Dice entre otras cosas:

“(…)La historia de estos monumentos es muy larga e interesante, pues han soportado 11 ataques, el último de los cuales se verificó en 1885, durante una guerra civil.

Fue la primera plaza fortificada de Sur América y llegó a poseer 400 cañones de defensa, en 1793, con una guarnición de 3.480 hombres.

Hoy conservan, además de su aspecto pintoresco, un interés histórico de primer orden, que atañe a toda la nación. Sus glorias pertenecen a la raza y por consiguiente es muy sensible que no estén bajo la protección de una entidad nacional que las conserve y defienda contra la demolición que hoy está llevando a cabo la Municipalidad de Cartagena.

Con el fin de comunicar la ciudad antigua, con los barrios modernos, se están destruyendo lienzos enteros de muralla, sin mayor objeto. La obra no se detendrá posiblemente hasta no concluir con el último baluarte, pues se ha encontrado que es una mina abundante de piedra de cimiento, allí en donde ese elemento de construcción es bastante escaso.

Podemos asegurar que esos monumentos no pertenecen a los cartageneros únicamente, ni siquiera a la generación actual: no hay derecho de disponer de un tesoro artístico e histórico y de defraudar a las futuras generaciones, que no se conformarán con ver una amplia avenida, o una

¹⁷⁹ MONROY DIAZ, Elkin. *Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: el derribo de murallas y baluartes, justificaciones higiénico-sanitarias e intereses privados, 1916-1925*. Tesis para optar al título de historiador. En fotocopias. Universidad de Cartagena, Cartagena, 2008. pp. 51-53

hermosa plazuela, en el sitio que ocuparan antes aquellas murallas llenas de tradiciones y leyendas.¹⁸⁰

La respuesta local fue muy fuerte. Se descalificó a los críticos diciendo que eran un par de turistas insensibles con las necesidades de Cartagena de Indias; se refirió a la diferenciación entre murallas dignas de ser conservadas y murallas dignas de la demolición, asunto que comprendían las almas patrióticas de la ciudad; acusó al Gobierno Nacional de no apoyar en el mantenimiento de estas estructuras defensivas y a los compatriotas de olvidarse de La Heroica cuando requerían viajar al exterior o importar o exportar productos, salvo cuando “uno o dos turistas aburridos de Bogotá se les ocurra venir a pasearse por nuestras calles.”¹⁸¹

Los líderes cartageneros se sumaron a la causa de demolición en curso, que había sido defendida desde la década anterior por el gran dirigente H.L Román.

De nuevo los periódicos fueron las tribunas de las oratorias encendidas; así lo hicieron el señor Daniel Lemaitre en su columna del diario El Porvenir y don Gabriel O’Byrne en el Diario de La Costa, recién fundado.

4.2.4. Voces inútiles de defensa

Los vientos políticos nacionales no fueron favorables a los demolidores cartageneros. Las elecciones nacionales llevaron a la presidencia a don Marco Fidel Suárez, quien cambió los mandos locales de Gobernación y Alcaldía.

Esto conllevó a la creación, el 24 de septiembre de 1918 de una Junta de Conservación de las Murallas de Cartagena, bajo la presidencia del Alcalde Alejandro Amador y Cortés, cuyo objetivo principal era procurar la conservación y aseo de las murallas, atendiendo las

¹⁸⁰ EL PORVENIR, sábado 9 de marzo de 1918 pagina 2

¹⁸¹ LEMAITRE, Eduardo. *El derribo parcial de las murallas...* Ob. Cit. p. 30

recomendaciones de los cartageneros. A la vista de lo que sucedía y siguió sucediendo puede decirse que esta fue una comisión de papel y de buenas maneras diplomáticas.

En el ámbito nacional, la situación generó la expedición de la primera ley protectora del patrimonio colonial y precolombino, que lo fue la Ley 48 de 1918, que declaró “material de la historia patria” a los monumentos y fortalezas de los tiempos coloniales y los monumentos precolombinos; dispuso que no se podían destruir, reparar o decorar sin autorización de la Dirección Nacional de Bellas Artes, que se creó como anexa al Ministerio de Instrucción Pública y a la Academia Nacional de Historia.

Esta norma, titulada “Sobre fomento de las Bellas Artes” en sus artículos 8 y 9 disponía:

“Artículo 8º. Declárese que los edificios y monumentos públicos, fortalezas, cuadros, esculturas y ornamentos de los tiempos coloniales, y monumentos precolombinos y productos meteóricos, forman parte integrante del material de la Historia Patria y quedan en consecuencia, bajo la acción del Gobierno para los efectos de esta ley, salvo los derechos de los propietarios o legítimos poseedores. Por tanto, dichos edificios, monumentos y objetos no podrán ser destruidos, reparados, ornamentados o destinados a fines distintos de los que tiene actualmente, sin previa autorización del Ministerio de Instrucción Pública, de acuerdo con el concepto de la Dirección Nacional de Bellas Artes. Dicha Dirección oirá, a su vez, el concepto de la Academia Nacional de Historia.

Parágrafo. El Gobierno se entenderá con la autoridad eclesiástica a efecto de que conforme a la Constitución y las leyes, se adopten las providencias del caso para que respecto a los edificios y objetos religiosos de valor histórico o artístico se logren los fines de la presente.

Artículo 9º. Declárese de utilidad pública la adquisición por el Gobierno de los objetos a que se refiere la presente Ley para los efectos de la misma.¹⁸²

La salvación del Estado central no llegó. Las autoridades, empresarios y políticos cartageneros lograron que las autoridades nacionales expidieran permisos de demolición, o en su defecto, se aprovecharon de su conocimiento de la debilidad institucional para realizar derribos más allá de lo ordenado, concededores que nada pasaría, ya que no serían

¹⁸² CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 48 de 1918. En: www.suin-juriscol.gov.co. (consultado en febrero de 2018).

sancionados ni obligados restituir los baluartes y murallas que poco a poco se iban demoliendo.

4.2.5. Huracanes eficientes de la destrucción

En la ciudad los defensores de la demolición citaban los ejemplos de Cádiz, La Habana, San Juan, Lima, Gerona, Viena París.

En 1919, Don Generoso Jaspe, patricio intelectual de la ciudad, con su pluma en el Boletín Historial en un anónimo muy público, dedicado a “Henrique L. Román, hijo amante y progresista de Cartagena”, justamente el Gobernador de tantas iniciativas públicas, terció en la batalla en favor del derribo, en el ensayo “Las Murallas de Cartagena” que publicó la Academia de Historia de Cartagena de Indias en su Boletín Historial. Con este golpe de opinión nada detuvo la demolición en curso.¹⁸³

El artículo comenzaba citando una publicación de 1906 de un número de “Blanco y Negro” de Madrid, que aplaudía la demolición de las murallas inútiles de Cádiz y de León. Con este antecedente español, indicaba la necesidad de urbanizar la ciudad para los requerimientos de los tiempos presentes:

“(…)Si se desea invitar al extranjero a visitarla y conocerla, natural es que comience por aliñarse y adornarse debidamente procurando que esos mismos muros que atraen al turista y al amante de la historia, muestren, sí esa página impresa por los años, pero que no inspiren repugnancia sino antes bien el respeto que al saludarles deben imponer.¹⁸⁴

Y aquí entra en materia el anónimo escritor, para justificar las demoliciones de las que ha sido testigo:

¹⁸³ LEMAITRE, Eduardo. *El derribo parcial de las murallas...* Ob. Cit. p. 31-32

¹⁸⁴ ANONIMO. Ob. Cit. p. 211

“(…) los últimos derribos que vamos a mencionar, se refieren a la cuerda del arco de defensa de la ciudad propiamente dicha.

(…)

Esa línea –casi recta- y que divide los dos barrios con la gran plaza de la Independencia entre los dos, línea que ha recibido el golpe de la piqueta en los últimos días, es precisamente la que menos gloriosos recuerdos evoca, como que esa extensa defensa solo podía ser atacada después de vencida la resistencia formidable de la ciudadela defendida a su vez por el gran vigilante de San Felipe por tierra y el temible San Lorenzo – Pastelillo- cuyas troneras a ras de las aguas están prontas a destruir las naves enemigas por la bahía.

Del extenso lienzo que dejamos descrito, debe quedar en pie la monumental puerta del Reloj (...). Enhiesto y solo quedará a pocos pasos de ésta el muro del que fue S. Pedro Apóstol y a cuyo pie rindieron la vida como premio o castigo por su amor a la Libertad las víctimas del 24 de febrero.¹⁸⁵

A renglón seguido el autor anónimo señalaba que se debía mantener el baluarte de San Ignacio, lugar de emplazamiento del Monumento a la Bandera, pero recomendaba que se derribara la muralla sobre la cual se levantaban todos los edificios que cerraban la Plaza de la Aduana hacia la bahía. En su lugar se debían reconstruir los primeros pisos, para airearlos e iluminarlos con fachadas modernas; se ganaría en espacio en la zona de circulación del ferrocarril y se abrirían nuevas puertas similares a la Puerta Piñeres. En la conclusión, el autor también defendía la conservación y restauración del Castillo de San Felipe, “imponente guardián de la Heroica y Redentora Villa” y la conservación de las murallas del Cabrero al Limbo que circundaban la urbe hacia el mar.¹⁸⁶

Es decir, que desde la Academia de Historia de Cartagena de Indias se terció en 1919 en favor de aplicar las recomendaciones embellecedoras de demolición de la firma Pearson and Sons Ltd.

Todo esto explica la razón por la cual, pese a la existencia de la Junta de Conservación de las Murallas de Cartagena y de la Ley 48 de 1918, la destrucción del cordón de murallas

¹⁸⁵ ANONIMO. Ob. Cit. p. 214

¹⁸⁶ ANONIMO. Ob. Cit. p. 220

continuó hasta 1923. Todo se hizo por un fin urbanizador que no se tenía todavía proyectado y para eliminar sus piedras útiles mientras sus terraplenes duraron expuestos durante largo periodo, deteriorando aún más las condiciones físicas del entorno que se pretendía sanear con su demolición.



Imagen 21: Demolición de murallas. sf. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Las autoridades locales se dedicaron a extraer los materiales de relleno, consolidar el terreno y cerrar los muñones. En ocho años, desde 1916 a 1923, se logró lo pretendido: La desaparición del lienzo entre la Boca del Puente y el Baluarte de San Pedro Mártir con sus baluartes de San Pedro Apóstol, San Andrés y San Pablo. El final de estas controversiales demoliciones fue la destrucción parcial con dinamita del Baluarte de San Pedro Mártir, hacia 1924, pero pronto fue reconstruido por la Sociedad de Mejoras Públicas debido a las presiones para que cesara esta destrucción, que ya no pudieron detenerse y llegaron con órdenes perentorias de Bogotá.

Se condeole de esta destrucción don Eduardo Lemaitre, justificando tales actos en los imperativos del pasado, donde todos los cartageneros según su criterio estuvieron en consenso:

“(...) en una hora de extravío que no tiene más atenuante, a la luz de nuestra mentalidad actual, que la buena fe, el desinterés más absoluto, el sincero deseo de ver progresar la ciudad amada, la convicción de que se hacía obra buena, inspirada en altos ejemplos, y, en fin, la imposibilidad que por aquellos años era a la vez teórica y económica, de conciliar la higiene pública con la conservación de aquellas reliquias.¹⁸⁷

También y sin ninguna controversia o impacto negativo se concluyó la demolición de los lienzos del Arsenal en Getsemaní. Estas demoliciones se reseñaron en el Diario de la Costa en su sección “Obras Públicas” del miércoles 6 de febrero de 1918:

Está casi terminado del (sic) derribo del lienzo de muralla del Arsenal en donde estaba la Burrera, y en donde van a ser construidas las cocinas higiénicas y el nuevo atracadero municipal.¹⁸⁸

Igualmente, hacia la muralla de mar y por razones de comunicación vial, en el curso de los años veinte, se abrieron la Puerta de la Calle de Baloco y la Puerta de San Francisco Javier (cuestionada por el cercenamiento de este baluarte). Además la Sociedad de Mejoras Públicas abrió dos pequeñas aberturas en el Baluarte de la Merced para comunicar peatonalmente con los barrios extramuros. Estas puertas y aberturas permanecen hasta hoy.

4.2.6. Algunas murallas merecen conservarse

La ciudadanía nunca pensó en el derribo de todas las murallas y fortificaciones de la ciudad. Algunas de ellas siempre se consideraron dignas de ser conservadas y mantenidas, bien para el disfrute de los vecinos de la ciudad o para la satisfacción del interés de los

¹⁸⁷ LEMAITRE, Eduardo. *El derribo parcial de las murallas de Cartagena....* Ob. Cit. p 34

¹⁸⁸ DIARIO DE LA COSTA, miércoles 6 de febrero de 1918. P. 3

viajeros que arribaban a la ciudad, los cuales iban en aumento luego de la apertura del Canal de Panamá. Estas posturas se registraron desde comienzos de la década del diez.

En este sentido se pronunciaba el diario El Porvenir del 8 de junio de 1910:

“(…) en estos últimos meses ha aumentado el número de excursionistas que nos visitan y como quiera que lo que más atrae la atención son nuestros históricos muros, llamamos la atención del señor médico de sanidad hacia el estado deplorable de suciedad en que se encuentran (…)”¹⁸⁹

Tres años después en el mismo periódico, en la edición del viernes 27 de junio de 1913 se defendía la estructura militar del Castillo de San Felipe:

“El Cerro de San Felipe

En otras ocasiones hemos hablado del desaseo y amontamiento en que permanece constantemente este mudo testigo de las tradicionales glorias de Cartagena, y sobre la necesidad de mantenerlo en otro estado y condición, ya que es un atractivo para los turistas que nos visitan.”¹⁹⁰

El año anterior, 1912, en su libro de historia local, el historiador Piñeres registró que algunos sectores de las murallas eran lugares de paseo urbano para los cartageneros:

“Uno de éstos –y acaso el paseo más hermoso- es el constituido por las murallas que circundan la ciudad y que desposeídas de su artillería, no tiene hoy otro objeto, a lo menos en tiempo de paz. En dicho paseo se goza de mucho fresco y se disfruta de preciosos y variados panoramas, a la vez que viene a la mente del paseante el recuerdo de los gloriosos hechos ocurridos en la ciudad y de que fueron teatro principal los muros. La parte más propia y concurrida es la muralla llamada de las Bóvedas, nombre que le viene de las habitaciones que quedan debajo y que fueron construidas para abrigo de la guarnición en tiempo de sitio (...); y hoy están ocupadas por familias pobres a quienes el Gobierno nacional, por medio de los empleados encargados de su administración, concede la respectiva autorización.(…)”¹⁹¹

En el diario El Porvenir del viernes 27 de septiembre de 1918, se llamaba la atención sobre el arreglo que se debía dar a Las Bóvedas, que se tildaban de “Úlceras Urbanas”, debido

¹⁸⁹ EL PORVENIR, 8 de junio de 1910 p. 3

¹⁹⁰ EL PORVENIR, viernes 27 de junio de 1913, p. 3

¹⁹¹ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. pp 646-647

al mal estado de mantenimiento y suciedad exterior de estos espacios que estaban ocupados por familias pobres bajo el auspicio de la Sociedad San Vicente de Paúl. Lo hace por unas justificaciones loables:

“Hay que tener en cuenta, y es lo que más nos mueve a ocuparnos de ese particular, que es las bóvedas el paseo más frecuentado por extranjeros y nacionales, y hasta por paseantes de la localidad, en razón de su importancia, de la belleza del panorama que desde esa muralla se contempla, de las tradiciones en que está envuelta la tradición de la fortaleza y también porque ese es uno de los caminos obligados de los amantes del deporte del base-ball, ya que muy cerca de ellas está situado el Stadium Grau, en donde se juegan los partidos de deporte mencionado.¹⁹²

Por su importancia estratégica en un nuevo rubro comercial, consistente en la atención de los turistas de cruceros que frecuentaban el Mar Caribe, el diario La Epoca del viernes 7 de marzo de 1919 reprodujo el artículo “En defensa de las murallas de Cartagena que inicialmente fue publicado en el periódico El Día de la ciudad de Barranquilla:

“La “American Chamber of Commerce of Colombia” acaba de recibir una carta del señor J. Walter Fewkes, Jefe del Bureau de Etnología Americana, de la Institución Smithsonian de Washington, la cual se ha facilitado a *El Día* para que su contenido sea dado a conocer en Colombia, por considerarlo de interés general. (...) Dice la carta:

(...)

Hace pocos años, en viaje hacia la Zona del Canal, tuve la fortuna de llegar a Cartagena, en donde permanecí por algunas horas. Aproveché mi corta estada para visitar a la carrera los sitios más interesantes de aquella antigua ciudad, en calidad de turista. Como a todo americano, me impresionó sobre manera el interés histórico y la conservación de sus antiguos edificios y murallas, y recuerdo haber llamado la atención de uno de mis compañeros acerca del gran valor que representa la conservación de sus reliquias, como magnífico atractivo para sus visitantes. Fue por eso por lo que leí con pena que las murallas corren peligro de ser destruidas, y que el motivo es puramente comercial. El gran encanto de la ciudad es su aspecto antiguo, y es tal vez entre las ciudades de ese género la que mejor se conserva, y lo que está al alcance inmediato de los turistas y estudiantes americanos. No hay duda de que a medida que el tiempo pasa, los visitantes a Cartagena aumentarán considerablemente, y está en el interés de cada cual tratar de conservar en cuanto sea posible esas reliquias, para deleite de todos.¹⁹³

¹⁹² EL PORVENIR, viernes 27 de septiembre de 1918, p. 3

¹⁹³ LA EPOCA, viernes 7 de marzo de 1919. p. 7

De esta manera los cartageneros impusieron su visión de la ciudad y demolieron los tramos de muralla que consideraban superfluos y estorbosos para su proyecto modernizador y sus intereses en la expansión urbana de La Matuna. Se mantuvieron en pie las murallas y fortalezas sobre las cuales existía consenso de su utilidad y belleza. Y se contuvieron frente a algunos sectores sobre los cuales aún no existían acuerdos definitivos o que implicaban grandes inversiones en la transformación de las edificaciones construidas sobre ellas como es el caso de las que cierran la Plaza de la Aduana y rodean el área portuaria de la urbe.

4. 3. LA PLANIFICACION AL SERVICIO DEL SANEAMIENTO

En Cartagena de Indias tenía la mayor relevancia el tema de salubridad por las condiciones de abandono y suciedad de algunos sectores de muralla, de las viviendas y de todos los barrios, como también por los brotes de enfermedades como la fiebre amarilla y la viruela.

Con la apertura del Canal de Panamá y los requerimientos de salubridad de su administración norteamericana era necesario resolver los problemas sanitarios de los puertos colombianos. La importancia del asunto ameritó la contratación de la firma Pearson and Sons Ltd, en 1914.

Esta firma inglesa tenía relevancia internacional; había comenzado sus actividades en el mundo de los ferrocarriles y amplió sus actividades a obras públicas en varios países, entre ellos México. El Gobierno de Colombia la contrató para el alcantarillado de Bogotá y el saneamiento de Buenaventura, el diseño del saneamiento de Cartagena y la explotación de hidrocarburos. La contratación para Cartagena de Indias fue producto del cabildeo de los políticos y comerciantes cartageneros para que se hiciera un trabajo similar al que se adelantaba en Buenaventura.

El estudio de la Pearson and Sons Ltd. se entregó en junio de 1915 y fue una idea de planeación que pervivió en la ciudad durante varios decenios.¹⁹⁴

Las recomendaciones de la Pearson and Sons para Cartagena de Indias incluían importantes y diversas recomendaciones de obras públicas con sus respectivos diseños: El dragado del puerto y su señalización, el canal de acceso marítimo, el ensanche de Bocachica, la señalización del bajo de Salmedina, el puerto interior, la estación sanitaria, un astillero, planos de alcantarillado, pavimentación y alumbrado, defensas del Cabrero, sistemas de comunicación y embellecimiento de la ciudad.

En este punto de especial interés se entregó un plano específico denominado “Plano de la ciudad actual y de las modificaciones para su embellecimiento”. En el estudio se planteaba:

- (i) la demolición de un gran tramo de muralla, conservando solamente la del mar (lo cual acogía la idea defendida por los progresistas de la ciudad desde 1905) y su integración con el área urbanizable de La Matuna (desarrollo urbanístico que se daría a partir de los años cincuenta con la venta a particulares de estos terrenos donde se desarrollaron edificaciones modernas para oficinas y comercios);
- (ii) la construcción de un “Nuevo Boulevard” rodeando el cordón marino de muralla, en el cual se propuso la apertura de nueve boquetes para comunicar la vía con las calles internas del recinto intramural (la construcción de la Avenida Santander fue la realización posterior de este proyecto, aunque los boquetes propuestos no fueron realizados);
- (iii) la construcción de un parque con una rotonda central, en el área recuperada entre el conjunto intramural y la entrada a Bocagrande (con diseños diferentes, años

¹⁹⁴ GUERRERO PALENCIA, Lorena. Ob. Cit. pp 117-118

En 1948 la ciudad elaboró su primer plan regulador a cargo del arquitecto JOse María González Concha. Se rigió por el funcionalismo; contiene un proyecto de zonificación (turístico, industrial, comercial, portuario y residencial) y planes viales, terrestres y fluviales.

más tarde la obra de la Avenida Santander incluyó una rotonda con la Estatua de Santander en el centro y el área restante se habilitó como el Parque de la Marina);

- (iv) la adecuación de un puerto interior, para embarcaciones de recreo, en el área del muelle de la Aduana y el muelle del Atracadero, limitado por una vía entre La Machina y Manga con un puente móvil para permitir el paso de las naves (la construcción de un puente entre Bocagrande y Manga continúa siendo un proyecto de interés que no se ha logrado realizar).

Dos años más tarde de la elaboración del estudio, el Diario de la Costa del lunes 15 de enero de 1917 lo mencionaba en el artículo “Cartagena Futura”, con algunas imprecisiones sobre el alcance del embellecimiento en su componente marino:

“Nos informan que a la Gobernación ha remitido el Gobierno Nacional el Plano para el saneamiento de este puerto que le fue encargado hacer a la Casa Pearson Son Co. de Inglaterra. Los que han visto este trabajo dicen que es admirable y que han delineado el esquema de la ciudad futura que será de lo más bella, porque, según el Plano, los característicos barrios de Pekin y Pueblo-nuevo se convertirán en confortables bulevares y la parte de la bahía que conocemos con el nombre de “las ánimas”, atracadero de los barquichuelos de vivanderos, será cegado hasta La Machina, es decir, que el barrio de Manga estará unido a Bocagrande, y desde ese punto principiará la bahía.”¹⁹⁵

Ocho meses después el diario El Porvenir del jueves 27 de septiembre de 1917 bajo el mismo título “Cartagena Futura” también se refirió de manera extensa al estudio, sus implicaciones para la ciudad y la necesidad de financiar tan cuantiosas obras:

“Por el prestigio de su glorioso pasado, por su admirable situación en relación en el mundo civilizado; por la belleza y excepcionales condiciones de su bahía –una de las mejores de América- por su vecindad con el canal interoceánico, por el espíritu de alto patriotismo que distingue a sus habitantes, y, por muchas y muy poderosas razones más, Cartagena está llamada a ser asiento de progreso y de cultura y uno de los más importantes puertos de Sur América.

(...) Que estamos a la zaga, en la marcha triunfal de las naciones, es verdad de Perogrullo que no podemos ocultar. Cuando el mundo vive en pleno Siglo XX aquí dormimos todavía, en la noche de los días idos.

¹⁹⁵ DIARIO DE LA COSTA, lunes 15 de enero de 1917 p. 3



Imagen 15: Plano Embellecimiento Pearson and Sons (detalle). Fuente: Biblioteca Luis Angel Arango de Bogotá

(...)

Es imposible prever cuál será la marcha de la humanidad cuando se haya disipado el humo de los combates en la espantosa catástrofe que conmueve al mundo; pero fuere de ello lo que fuere, la nueva aurora debe encontrarnos listos para entrar por la vía luminosa de la civilización.

Crean los señores Pearson & Son, de Londres, una de las más poderosas y honorables casas del mundo, que para hacer de Cartagena una ciudad moderna, ataviada con las galas todas del progreso, se necesita la suma de 767.378 libras (...)¹⁹⁶

Continúa el artículo:

“Con relación a la última partida, dice la mencionada casa inglesa:

¹⁹⁶ EL PORVENIR, jueves 27 de septiembre de 1917 p. 2

“Tenemos que pedir excusas, muy especialmente a los cartageneros, por habernos permitido tocar las antiguas murallas construidas por los españoles; comprendemos perfectamente el interés histórico que tienen y solo por considerar este sacrificio necesario, y muy provechoso para la salubridad pública, hemos podido resolvernos a recomendar su demolición parcial. La casa conceptúa, que deben demolerse las murallas comprendidas entre el monumento de la Bandera y la Puerta del Paseo de los Mártires y de aquí a la Puerta de Santa Catalina; quedando en pie desde el Monumento de la Bandera hasta la muralla del Faro y de aquí hasta la Puerta de Santa Catalina, esto es todo lo que está frente al mar. Se destruyen pues sólo las que separan a Cartagena del barrio de Getsemaní.”

“Consideramos que la labor de la Representación bolivarense debe encaminarse a expedir una ley de autorizaciones al Gobierno Nacional, para que proceda a hacer con la casa Pearson el contrato que ha de redimir no solo al puerto más importante de la República sino también a toda Colombia, cuyo estado, por su lamentable abandono, está diciendo al mundo que somos un pueblo que vejeta en el más triste de los atrasos (...)”¹⁹⁷ [Negrillas fuera del texto original]

Los recursos para la totalidad de las obras no llegaron a la ciudad. Sin embargo, el estudio aportó planos que guiaron la planificación de la ciudad y justificaron desde la técnica, la demolición de los tramos de muralla en la que estaban interesados muchos cartageneros importantes.

Los planos de la Pearson and Sons para Cartagena de Indias pueden enmarcarse dentro del fenómeno creciente de la planificación urbana, que empezaba a ser tema de interés en todo el país, para responder a los requerimientos comunes en materia de vivienda, edificaciones y vías públicas, recolección de basuras, acueducto, alcantarillado, pavimentación, expansiones, etc. pero también de educación cívica, embellecimiento, fortalecimiento estatal y control de epidemias.

En esta materia fue destacada la actividad del señor Ricardo Olano, que desde 1917 propugnó por la aprobación del Plano Medellín Futuro y luego propuso algo similar a la Sociedad de Embellecimiento de Bogotá, lo mismo que transmitió sus ideas en el Congreso Nacional de Sociedades de Mejoras Públicas que tuvo lugar en 1917. Estas ideas en boga explicarían el título de varios artículos de la prensa del periodo en Cartagena de Indias de “Cartagena Futura”. El señor Olano consignaba en sus planos, la expansión planeada de la

¹⁹⁷ Ibidem

ciudad, siguiendo la idea norteamericana de planeamiento denominada “City Planning” que habría conocido en una visita a Estados Unidos en su aplicación del Plano de Washington, elaborado en 1791 por Pierre Charles L’Enfant.¹⁹⁸

4.4. LA CELEBRACION DEL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA

En Cartagena de Indias, para la conmemoración del Centenario de la Independencia, se privilegió la memoria de los eventos locales del 11 de noviembre de 1811. De esta forma se tomó distancia frente a las efemérides nacionales que giraron sobre la celebración del 20 de julio de 1910, y que se realizaron con la organización de juntas patrióticas en las ciudades, con el propósito de acercarse a España para agradecerle la civilización de estos territorios, contradictoriamente en la búsqueda de la identidad y la unión nacional, en una visión particular de modernidad con influencias europeas.¹⁹⁹

Pero tanto las obras conmemorativas de la ciudad como las realizadas en diversos sitios de Colombia, en especial en la capital Bogotá, se enmarcaron dentro de una “*estrategia simbólica*” para la consolidación de la identidad nacional, con resultados físicos modestos si se comparan con la cantidad y la envergadura de las realizadas en otras capitales latinoamericanas.²⁰⁰

Los preparativos del centenario de la independencia de Cartagena de Indias comenzaron con varios años de antelación, a través de la conformación de diversas juntas organizadoras, que se dividieron las tareas, los proyectos y la consecución de recursos.

¹⁹⁸ ALBA CASTRO, José Miguel. *El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana*. En: Revista Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, Vol. 40 Num. 2, Bogotá. pp- 179-208

El Plano Bogotá Futuro fue desarrollado por la Gobernación de Cundinamarca en 1925. En Inglaterra en 1909 se aprobó el Town Planning y en Estados Unidos se aprobaron leyes similares desde 1911.

¹⁹⁹GUTIERREZ, Ramón. *Las celebraciones del centenario de las independencias*. En: Revista Apuntes, Vol. 19 Num. 2. Bogotá: Universidad Javeriana, 2006. Recuperado de: www.revistas.javeriana.edu.co, p.178 (acceso en marzo de 2017)

²⁰⁰ VENEGAS CARRASCO, Carolina. *Disputas Simbólicas en la celebración del centenario de la independencia de Colombia en Bogotá (1910)*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2012, pág. 17

El Diario El Porvenir del 21 de mayo de 1911 en el artículo “El Centenario” lo reseña así:

“La celebración del primer centenario será suntuosa.

Cartagena entera se mueve. “La Junta Patriótica de Señoras”, “Junta Central del Centenario”; “Junta Patriótica de Tipógrafos”, “Sociedad de Estudiantes”, todos, con su óbolo, con su ayuda persona, con sus indicaciones oportunas contribuirán a dar esplendor a la fiesta solemne que se verificará el próximo noviembre.

Por medio de torneos, de veladas literarias y musicales, inspirados todos en el más profundo patriotismo, Cartagena está proporcionándose los recursos indispensables para festejar la magna fecha, rindiendo tributo de admiración y gratitud a los Padres de la Patria.”²⁰¹

El Congreso de la República se asoció a la celebración y aprobó la Ley 29 de 1910 por la cual se declaraba como fiesta nacional el 11 de noviembre de 1911. En las escuelas de todo el país se ordenó que se enseñaran estos eventos históricos, de lo cual dieron cuenta diversos telegramas que llegaron a la ciudad y que fueron publicados en sus diarios. El Gobierno Nacional apropió una partida pequeña para colaborar con los gastos de este evento.

Las obras públicas fueron de magnitud en la escala urbana de la época, se financiaron con recursos públicos (pocos nacionales y más abundantes los locales) y las contribuciones privadas, gracias a que generaron el interés de todos los cartageneros. El Diario El Penitente del 4 de julio de 1911 da cuenta de ello:

“El alma cartagenera, en la cual se mantiene inalterable e inalterado el sentimiento de amor por las glorias de la Patria, está profunda y agradablemente conmovida con la proximidad de su gran fiesta clásica, la que ha de marcar el Centenario de la Proclamación de la Independencia. Con tal motivo se hacen grandes preparativos en “la Heroica” y no hay allí, en las altas ni en las bajas esferas, persona que no esté vehementemente empeñada en contribuir con su óbolo, por pequeño que el sea, al mayor esplendor de las fiestas que se avecinan”.²⁰²

Así mismo lo describe el Diario La Epoca del 26 de septiembre de 1911 en su artículo “Para el Centenario”:

“Los señores Pineda López & Cía. han facilitado a la Junta para la celebración del Centenario la suma de \$20.000 oro.

De esta suma se destinará parte para terminar el teatro y parte para los festejos. Es esto un ejemplo digno de imitarse por el comercio de la ciudad en caso de que falten fondos para celebrar

²⁰¹ DIARIO EL PORVENIR. 21 de mayo de 1911.

²⁰² DIARIO EL PENITENTE. 4 de julio de 1911.

dignamente los festejos del primer Centenario de la magna fecha, festejos en los cuales hay que poner todo el empeño posible en alejarlos del ridículo.”

Empero, algunos sectores sociales, principalmente los artesanos, consideraban que los dineros públicos comprometidos en las obras conmemorativas debían destinarse a la educación y la formación política; señalaban, además, que aquéllas respondían a una visión de las clases hegemónicas de Cartagena de Indias, interesadas en mostrarla como la cuna de la construcción de la nación, que emergía en su centenario de la independencia como una urbe moderna a tono con las corrientes de la civilización.²⁰³

Además, en el momento histórico los obreros de la ciudad se habían organizado en un movimiento desde 1908 que había llevado en 1910 dos integrantes al Concejo Municipal y se organizaron como “Sociedad de Artesanos de Cartagena”. Desde lo simbólico buscaron participar en el parque Centenario, instalando allí una estatua de Pedro Romero el líder de los lanceros de Getsemaní, y así lo anunciaron en el Diario El Penitente que era su órgano de información. Pero esta iniciativa fue cercenada desde la Junta del Centenario, donde además rompieron la unidad del gremio haciendo que los tipógrafos anunciaran su deseo de que la estatua fuera de Gutenberg; lo único que lograron los artesanos fue la instalación de la estatua en honor al trabajo, con la imagen de un herrero.²⁰⁴

La memoria centenaria de 1911 no reconocía la participación e importancia de las clases populares en los eventos de 1811; fue necesaria una centuria para la recuperación de una memoria que incluyera la totalidad de los actores de las gestas de la independencia.

²⁰³ ROMAN ROMERO, Raúl y GUERRERO PALENCIA, Lorena. *Entre sombras y luces: la conmemoración del centenario de la independencia de Cartagena, modernización e imaginarios de ciudad*. En: *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*. Año 8 No. 14. Barranquilla: 2011, págs.. 116 a118, 120 a122.

²⁰⁴ ROMERO, Raúl Román. *Celebraciones Centenarias. La construcción de una memoria nacional*. En: ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS y otros. Ob. Cit. pp. 233-240

Solo en la celebración del Bicentenario en 2011, Pedro Romero y sus lanceros obtuvieron sus estatuas conmemorativas en la emblemática Plaza de la Trinidad del Barrio de Getsemaní, así como la instalación de placas conmemorativas en el Paseo de los Mártires para conmemorar a los héroes y las heroínas que habían estado silenciadas en la historia oficial de Cartagena de Indias.

Otras voces de la ciudad criticaban la forma en que se ejecutaban los trabajos públicos, como lo presenta el Diario El Penitente del 7 de octubre de 1911 en su artículo “El Centenario”²⁰⁵:

“Las tantas obras proyectadas para conmemorar la primera centuria de nuestra vida política, están unas sin cumplir y otras lastimosamente abandonadas. (...)”

Solo nuestras dirigentes y constantes matronas podrán patentizar el fruto de sus patrióticos esfuerzos, con la inauguración del hermoso monumento colocado en el Paseo de los Mártires. Llor a ellas.

Debemos, pues, contentarnos con festejar nuestro centenario en familia, ya que desgraciadamente para dar cima a nuestros patrióticos anhelos: el dinero.

Y conste que nosotros desde estas mismas columnas predijimos el fracaso.”

Sin embargo estos augurios nefastos no se cumplieron. Por el contrario, las obras conmemorativas se erigieron, dando cuenta de los postulados de la arquitectura republicana en su componente de monumentalidad. Todas fueron inauguradas durante las festividades del Centenario, que tuvieron lugar del 10 al 19 de noviembre de 1911: El Parque Centenario con sus estatuas, su obelisco y su fuente; la Estatua “Noli Me Tangere” emplazada en el Camellón de los Mártires; el Teatro Municipal y el Monumento a la Bandera.

4.4.1. El Parque Centenario

El Parque Centenario se emplazó en el corazón de la urbe, sobre el terreno que se había ganado al segarse el Caño de San Anastasio -que separaba el Centro y Getsemaní-, en el lugar donde a finales del siglo XIX se levantó el Parque de la Independencia y que fue anteriormente la Plaza del Matadero, porque allí funcionó este establecimiento hasta 1815 y el nombre continuó usándose.

En 1909 la administración departamental definió que en el sitio se construyera un parque conmemorativo de la independencia de 1911. Para este fin se adelantó un concurso de méritos al que se presentaron seis oferentes, siendo elegida la propuesta de Pedro Malabet, arquitecto de origen catalán residente en la ciudad, consistente en “*un hermoso parque a la usanza de los grandes parques ingleses*”; el ganador encomendó la construcción a su socio Luis Felipe

²⁰⁵ DIARIO EL PENITENTE. 7 de octubre de 1911.

Jaspe (que a su vez diseñó el obelisco y las estatuas de sus portadas); teniendo, conforme la reseña del Diario El Porvenir del 13 de marzo de 1909, citado por Ricardo Zabaleta Puello:²⁰⁶

“avenidas de 8 y 10, 15 mts. de ancho, su plazoleta de recreo de niños, su hermoso kiosco para la banda de los músicos (...), su gran escarlinata con surtidores de agua (...); sus jardines, su poética laguna con puentecitos rústicos, etc.”

En el centro del parque de dos hectáreas y con planta trapeizodal, se ubicó un obelisco de mármol, que fue labrado en Génova por el escultor G.B. Calegari²⁰⁷, coronado por un cóndor de bronce encargado a Inglaterra, en homenaje a los firmantes del acta de independencia. Este fue el eje central del proyecto arquitectónico conmemorativo de la firma del acta de 1811, para perpetuar la memoria de este evento y de sus protagonistas.

El Grupo Conservar de la ciudad describe el proyecto del Parque Centenario así:

“El Parque Centenario se distingue por su trazado en forma de diamante (...), en el que todos sus senderos conducen, a manera de caminos, al centro, formando triángulos. El parque aloja este conjunto escultórico y arquitectónico compuesto por emblemas, alegorías y símbolos, y a la vez mensajes sencillos cuya explicación está al alcance de todos, una vez que se refiera a un relato histórico basado en lo heroico.”(...)

“El parque y sus esculturas son la expresión del arte republicano producido a partir de la declaración de independencia, está inmerso en el movimiento artístico del neoclasicismo que expresaba los ideales de la ilustración, de la revolución francesa y de la burguesía liberal.²⁰⁸

En el recinto del parque en la salida hacia la Calle de la Media Luna se instaló una fuente luminosa –hoy desaparecida- que fue donada por la colonia siria que se había asentado en la ciudad, especialmente en el Barrio Getsemaní.

²⁰⁶ ZABALETA PUELLO, Ricardo. *Parque Centenario Cien años buscando su identidad 1911-2011. Su historia y su arquitectura*. Ed. Universidad Tecnar, Cartagena, 2011. pág. 29.

²⁰⁷ LEMAITRE, Daniel. *Historia General de Cartagena*. Ob. Cit. p. 516

²⁰⁸ OSTA, Salim. Ob. Cit. pp 83-84



Imagen 16: Obelisco del Parque Centenario. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes

Lo hicieron en este espacio de integración por considerar a la ciudad su segunda patria y en agradecimiento por la generosidad de haber sido acogidos como “a uno de los suyos”, según lo resalta Enrique Muñoz Vélez, quien cita en pie de página a miembros de esta colonia: Antonio Malluk, Seale Antonio Soleu, Collos Zam, Juan Bayter, Name H. Moral y Miguel Fadul, tal como lo consignó El Diario El Porvenir en su edición del 5 de agosto de 1911.²⁰⁹

²⁰⁹ MUÑOZ VELEZ, Enrique Luis. *Cartagena Festiva. El 11 de noviembre y sus signos culturales*. Ed. Corporación Concurso Nacional de Belleza, Cartagena, 2007, p. 124.

En las tres puertas -de las ocho que tiene el parque- que se orientan hacia el Camellón de los Mártires se ubicaron las esculturas de la República (que fue donada por la Junta de Jóvenes) la Libertad (donada por la junta de trabajadores del comercio) y el Trabajo (donada por los trabajadores).

El Parque Centenario constituyó un espacio simbólico desde sus inicios; tal como lo sintetiza Edgar J. Gutiérrez:

“El Parque Centenario se encuentra en el punto culminante de la modernidad, es la encrucijada de distintas miradas socioculturales para negociar el viejo orden decimonónico y el siglo XX en el contexto de la cuestión social de las prácticas republicanas. La simbología espacial no es ajena a estas condiciones. El Parque Centenario es el enclave de poder y lógica simbólica entre elementos de la élite empresarial de intramuros y lo popular del artesanado del arrabal y extramuro.”²¹⁰

En el sector contiguo al Parque Centenario se hicieron refacciones al Camellón de los Mártires y al Muelle del Atracadero, como obras complementarias de aquél.

El Parque Centenario para el 11 de noviembre de 1911 aún estaba en obras, que se prolongaron por varios años; siendo tema de amplia discusión la siembra de árboles o los materiales para la pavimentación de sus caminos. En 1919 se criticaba que pese a las altas sumas que sean gastado en él, permanecía inconcluso aun cuando era urgente contar con este espacio para el disfrute de la comunidad que tenía pocos espacios de recreación.²¹¹

4.4.2 La estatua Noli Me Tangere

En el Camellón de los Mártires se ubicó la estatua Noli Me Tangere, que lleva en su base la leyenda “A CARTAGENA HEROICA. 1811-1911. SUS HIJAS.”

²¹⁰ GUTIERREZ, Edgar J. *Fiestas: Once de Noviembre en Cartagena de Indias. Manifestaciones Artísticas. Cultura Popular 1910-1930*. Ed. Lealón, Medellín, 2000, p. 107. Citado por: MUÑOZ VELEZ, Enrique Luis-Ob. Cit. p. 125

²¹¹ DIARIO DE LA COSTA, sábado 15 de noviembre de 1919.

La mujer lleva una mano en alto en señal de contención mientras mira al horizonte y en su mano izquierda sostiene el escudo republicano de la ciudad, que es una indígena bajo una palmera con una granada en la mano, que fue el símbolo del Estado Soberano de Bolívar de 1812.



Imagen 17: Estatua Noli Me Tangere. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes

La estatua fue encargada a Italia²¹² con base en el modelo a lápiz que realizó Luis Felipe Jaspe, siendo su ubicación y lema autoría de doña Concepción J. de Araújo²¹³, y en palabras del historiador Eduardo Lemaitre:

²¹² Al igual que las estatuas que coronan las tres entradas del Parque Centenario y las cuatro estatuas de las musas de las artes que engalanan la fachada del Teatro Municipal.

²¹³ MUÑOZ VELEZ, Enrique Luis. Ob. Cit. p. 139

“(…) representa a una matrona en actitud hiératica y con el brazo en alto como intentando detener a un invasor imaginario. En su plinto hay grabada una leyenda que reza en latín Noli me tangere, o sea, “no me toquéis”. Esta belle escultura, ejecutada en Italia, y en grado sumo simbólica, conforme al gusto artístico de la épica, fue una donación que las señoras de Cartagena le hicieron a su ciudad natal, por una colecta pública e iniciativa de doña Concepción Jiménez de Araújo, dama de excepcionales dotes, gran artista y gran cartagenera. ²¹⁴

La frase Noli Me Tangere corresponde a un pasaje de la biblia del evangelio de San Juan y son las palabras de Jesús le dice a María Magdalena para impedir que lo toque en su estado de resucitado; para la estatua es una mención simbólica a la decisión de la libertad democrática.

4.4.3. El Teatro Municipal

Para conmemorar el Centenario de la Independencia se acometió desde varios años antes, la construcción del Teatro Municipal sobre las ruinas de la Iglesia de la Merced.²¹⁵ En algún momento se pensó que se levantara en las ruinas de la Iglesia de la Veracruz pero esta idea no se concretó.

En palabras del historiador Eduardo Lemaitre:

“(…) Para los recursos y la técnica de que se disponía en Cartagena por aquellos años, la construcción de este teatro constituyó una hazaña, cuyo autor fue don Luis Felipe Jaspe, quien para el efecto fue enviado previamente a La Habana por la jura encargada de adelantar la obra (junta que presidía don Enrique L. Román) a fin de que estudiara el célebre Teatro Tacón de esa ciudad, de la que el nuestro resultó ser una réplica de tamaño menor, y con algunas variantes. El señor Jaspe cumplió su cometido, realizó una obra estupenda y el Teatro Municipal (al que en 1033 se le cambió el nombre por el de Teatro Heredia con motivo del IV centenario de la fundación de la ciudad) quedó con una acústica excelente, y cumplió su misión a cabalidad durante medio siglo, hasta que la incuria municipal, el advenimiento del cinematógrafo y el desinterés de las nuevas generaciones por el arte de Melpómene,

²¹⁴ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ob Cit. p. 515

²¹⁵ El gobernador H.L. Román había pensado en ubicarlo en la antigua Iglesia de la Veracruz pero esta idea no cuajó.

permitieron que aquella magnífica aportación de nuestros antepasados al progreso cultural y material de la ciudad se fuera arruinando poco a poco. (...)”²¹⁶



Imagen 18: Fachada Teatro Heredia. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

El Diario El Porvenir del 21 de mayo de 1911 en el artículo “El Centenario” ya citado, menciona las expectativas ciudadanas sobre este escenario:

“Del teatro se escapan torrentes de música, cuyos dulces ecos arrullan a la ciudad; los hijos del patriotismo cosechan allí sus plausos y recogen laureles para sus sienas.

Las bellas artes todas, se unirán en armonioso conjunto, para presentar en el gran día de la fiesta un certamen que haga resaltar la civilización de nuestra época.

²¹⁶ LEMAITRE Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ob Cit., pág. 514.

Algunos historiadores locales discrepan del análisis del señor Eduardo Lemaitre respecto a que los planos se habrían inspirado en el Teatro Tacón de La Habana y el Reina Emma de Curazao, que visitó el señor Jaspe para este fin; porque no existen fuentes que prueben este viaje.

Las ciencias, las industrias, el comercio de Cartagena legarán a sus sucesores la evolución que nos lleva hacia el progreso moral y material.

Las puertas del nuevo Teatro se abrirán y podrá calcularse cuán grande es el esfuerzo hecho por los cartageneros, en esta obra encomendada al inteligente artista Jaspe.”²¹⁷

En el frente del teatro se instalaron las estatuas de Terpsicore (musa de la danza y la poesía coral), Polimnia (musa de los cantos sagrados y la poesía sacra), Caliope (musa de la elocuencia, belleza y poesía épica) y Melpomene (musa de la tragedia y del teatro).

El Convento de Nuestra de la Merced, que hacía parte del conjunto arquitectónico religioso con el Templo de la Merced también fue renovado en este mismo tiempo con los planos del arquitecto Pedro Malabet para servir de sede al Palacio de Justicia.²¹⁸

Mediante el Acuerdo 43 de 1931, el Concejo Municipal le cambió el nombre de Teatro Municipal a Teatro Heredia.

Este escenario sufrió un gran deterioro por la falta de mantenimiento y abandono, que fue revertido con su restauración bajo la dirección del arquitecto cartagenero Alberto Samudio Trallero, que duró diez años y recibió en los años noventa del siglo XX, el Premio Nacional de Arquitectura. En esta reinauguración fue rebautizado Teatro Adolfo Mejía, en honor del músico más destacado de la ciudad.

4.4.4. El Monumento a la Bandera

El Monumento a la Bandera –demolido en los años sesenta del siglo XX, atendiendo las recomendaciones del reputado experto en fortificaciones Manuel Zapatero- fue construido por Luis Felipe Jaspe y Pedro Malabet, usando la piedra de la demolición de la cortina de muralla del sector ubicado entre los baluartes San Ignacio y San Francisco Javier.

²¹⁷ Diario El Porvenir. 21 de mayo de 1911. Ob. Cit.

²¹⁸ En la actualidad el claustro es una sede de la Universidad de Cartagena y su patio ha sido intervenido porque sirve de mausoleo a los restos mortales del nobel de literatura Gabriel García Márquez.

El monumento consistía en un obelisco levantado sobre una pirámide trunca, adornada con cañones y construido con las piedras de la muralla demolida; que estuvo engalanado con la bandera cosida por las damas de la sociedad cartagenera.

4.4.5. La Academia de Historia

La Academia de Historia nació como Centro de Historia, como homenaje a la celebración del centenario de la independencia, una filial de la Academia Colombiana de Historia, y se inauguró en la ceremonias del 11 de noviembre de 1911, pero solamente se instaló formalmente para sus actividades el 21 de enero de 1912 ante el gobernador del Departamento de Bolívar, Rafael Calvo Castaño.

La primera edición de su Boletín Historial es del 18 de mayo de 1915, siendo su presidente el historiador Enrique D'Acosta.

La Academia de Historia se instaló con los siguientes integrantes: Camilo S. Salgado, Manuel Pájaro, general Lácides Segovia, Luis Patrón, Miguel Gómez Fernández, Gabriel Porras Troconis, Eduardo G. de Piñeres. Aunque no estuvieron presentes, hicieron parte de esta academia en su fundación los señores Manuel Dávila Flórez y Fidel Pérez Calvo.²¹⁹

4.4.6. Inauguraciones festivas

Durante diez días comprendidos entre el 10 y el 19 de noviembre de 1911, Cartagena de Indias festejó y celebró el Centenario de su Independencia, dentro del espíritu caribeño que la caracteriza, en medio de sociodramas alusivos a los eventos de 1811, desfiles, bandos, buscapiés²²⁰, bailes y disfraces, retretas, concursos de belleza, literarios y musicales, con

²¹⁹ URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. Ob. Cit. p. 850

²²⁰ Forma de pólvora ruidosa que se tira al piso donde se desplaza hasta estallar.

presencia de delegados del Gobierno Nacional, representantes del cuerpo consular y de asociaciones patrióticas, según lo reseña con detalles el historiador Eduardo Lemaitre.²²¹

El 10 de noviembre de 1911 hubo una descarga de fusilería para anunciar el inicio de los festejos y se recibieron a los delegados del Congreso, del Presidente de la República y de altos mandos militares, seguido de un bando y desfile de proclamación del decreto de las efemérides que recorrió las calles del centro.

El 11 de noviembre abrió con misa campal, Te Deum en la Catedral, sesión del Concejo Municipal con cabildo abierto en el Salón Amarillo del Palacio de la Proclamación; en la tarde de ese día se inauguró la Academia de Historia de Cartagena como filial de la Academia de Historia de Colombia.

Luego la comitiva se desplazó al Parque Centenario, para su inauguración, donde se habían construido tribunas para los asistentes especiales. Allí se rasgó el velo que cubría su obelisco y se entonó el himno nacional por un coro de más de mil personas dirigidas por el maestro De Sanctis. Luego del discurso del Gobernador hubo un desfile militar y se concluyó el día con fuegos artificiales y baile en la Plaza de los Coches y sus cercanías.

El 12 de noviembre se bendijo la bandera que elaboraron las damas de la ciudad y en horas de la tarde se inauguró el Monumento a la Bandera con una parada militar; como era de usanza se terminó con un baile general.

²²¹ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ob. Cit. pp. 516 -518



Imagen 19: Inauguración Obelisco. 1911. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

El 13 de noviembre, luego de una corrida de toros en la Plaza de la Carnicería y del desfile de carros alegóricos, se inauguraron las estatuas ubicadas sobre las puertas del Parque Centenario. En la noche de ese día se inauguró el Teatro Municipal, con la realización de unos juegos florales y la elección de la reina de las fiestas, señorita Adriana Porto. El poeta vencedor fue Luis Betancourt Román con el seudónimo de Dimitri Ivanovich con el poema “Oda a Cartagena” y se le otorgó la violeta de oro, Ricardo Román con el poema El Condor obtuvo el Jazmín de Plata y Raúl Piñeres recibió la Caléndula de Plata.

El 14 de noviembre se hizo un homenaje al Libertador Simón Bolívar delante de su estatua, con palabras del historiador Gabriel Porras Troconis. El 15 de noviembre se visitaron las fortificaciones de la bahía en un barco a vapor de un empresario local y se homenajeó al

presidente Fernández de Madrid. El 16 de noviembre desfilaron por la ciudad diversos carros alegóricos. El 17 de noviembre, el homenaje fue para Cristóbal Colón, con depósito de flores ante su monumento.

El 18 de noviembre hubo otra corrida de toros y se inauguró la fuente obsequiada por la colonia sirio libanesa, que dejó plasmada en la programación de los actos, que con ello honraban a “su segunda y amorosa patria”; en el evento elevaron sus discursos las señoras Victoria Fadul y Georgina de Bechara.

Por último, el 19 de noviembre se escenificó una batalla naval en el lago del Cabrero, que fue organizada por el Tenis Club de Cartagena.

En lo que respecta a la inauguración de la estatua *Noli me tangere*, indica Enrique Luis MUÑOZ VELEZ que tuvo lugar el 12 de noviembre, con actos alegóricos donde intervinieron importantes damas de la sociedad cartagenera²²²

La memoria del centenario de la independencia de Cartagena de Indias se hizo tangible en parques, edificios y estatuas, que hoy atestiguan la ciudad de comienzos del siglo XX gracias a la conservación de varios monumentos intencionados, por ser obras realizadas para conmemorar sujetos y eventos con el fin de preservar su memoria en el futuro.

De esta manera, el Centenario de la Independencia de Cartagena de Indias dejó una marca indeleble en el espacio urbano y en la historia local, que a su vez rememora los eventos de la primera república con sus actos colectivos de libertad de 1811.

El impacto de las obras lo sintetiza Eduardo Lemaitre: “Estas celebraciones dejaron recuerdo que perduró en la memoria de toda una generación”²²³ y a su vez Rafael Ballestas concluye: “Como se ha visto, las festividades del 11 de noviembre de 1911 fueron todo un

²²² MUÑOZ VELEZ, Enrique Luis. Ob. Cit. pág. 139

²²³ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. p. 518

pomposo suceso, cuya huella aún persiste en nuestra urbe”²²⁴. El Parque Centenario con sus tres estatuas y su obelisco, la Estatua Noli Me Tangere en el centro del Camellón de los Mártires y el Teatro Municipal (renombrado Teatro Adolfo Mejía) se han integrado a la imagen de Cartagena de Indias. La fuente donada por la colonia sirio libanesa y el Monumento a la Bandera han desaparecido del paisaje urbano. La finalidad monumental intencionada de estas intervenciones urbanas se ha cumplido, como memoria de los actos de la independencia de 1811; pero a la vez, ellas son la huella de la idea de progreso y del concepto de identidad local en torno a un proyecto que aglutinó a los cartageneros de 1911.

4.7. SINTESIS

En la década de los años diez del siglo XX, Cartagena de Indias marcó el espacio público con elementos conmemorativos perdurables de gran importancia arquitectónica, estilística y simbólica. La identidad cartagenera, diferenciada de la nacional, que es una marca de la urbe se consolidó con las celebraciones del 11 de noviembre de 1911.

De otra parte, igual de importante, el estudio de la firma Pearson and Sons Ltd., mereció un consenso alrededor de las obras e inversiones de la planificación de la urbe, que determinaron la configuración del cordón amurallado hacia el mar, legitimaron las ideas de demolición que existían en la ciudad, validaron las zonas de crecimiento de La Matuna y señalaron las infraestructuras indispensables para el crecimiento de Cartagena de Indias.

Por último, el debate sobre la demolición de murallas definió la pérdida de importantes elementos del sistema defensivo colonial pero permitió la conservación de otros; consolidó el carácter patrimonial nacional e internacional de la urbe, trascendiendo el ámbito local; y marcó derroteros de conservación que aún perduran.

²²⁴ BALLESTAS MORALES, Rafael. Ob. Cit. p. 129

5

CONSOLIDACION DE LA NUEVA CIUDAD

5. CONSOLIDACION DE LA NUEVA CIUDAD

*¡Adiós rincón nativo!... me voy y mi pañuelo
parece un ave herida que anhela retornar
mientras singla el piróscafo, bajo el zafir del cielo,
cortando la infinita turquesa de la mar.*

Luis Carlos López

5.1. LA CIUDAD SE REVISTE DE MODERNIDAD

5.1.1. Tendencias generales

Luego de la Primera Guerra Mundial, en Europa se consolidó una propuesta universal de diseño y arquitectura que se originó en la Escuela de Artes y Oficios en Weimar (Alemania) y se extendió a la Bauhaus dirigida por Gropius, teniendo movimientos simultáneos en Holanda, Rusia y la arquitectura principalísima de Le Corbusier. También se presentó una renacida preocupación por la conservación y la restauración de monumentos y bienes culturales debido a las destrucciones generadas por el conflicto.

En Colombia esta arquitectura ingresó tímidamente a Bogotá, Medellín, Barranquilla y encontró algunas expresiones en Cartagena, en la transición entre los años veinte y treinta; aunque sucedía en simultáneo con la pervivencia del estilo republicano. Una idea de modernidad y cosmopolitanismo subyació en esta adopción de estilo.

En esto debe tenerse en cuenta que el país recibió fuertes sumas de dinero en los años veinte generados por la indemnización de Panamá y los empréstitos americanos, que se sumaron al creciente negocio exportador del café, que se invirtieron en infraestructura de transporte y edificaciones estatales; y con los dineros llegó la Misión Kemmerer que organizó la economía y la banca central; erigiendo un entorno fértil para las iniciativas privadas, la esperanza, las inversiones y la confianza en el futuro, que se reflejaron en los usos cotidianos,

los muebles, los automóviles, las fiestas, y por supuesto, en la adopción de nuevos estilos constructivos, a tono con la renovada idea de modernidad de nuestras élites, para las cuales lo republicano significaba una etapa superada. En este marco, el Banco de la República, creado por recomendación de estos expertos norteamericanos, consolidó su poder simbólico mediante la construcción de sedes en varias ciudades importantes y una de ellas fue Cartagena de Indias.

Las ideas políticas del país giraron del conservatismo que dominó desde la Regeneración con su concepción teocrática y rural de la sociedad, hacia las liberales que tomaron el poder en 1930, en buena parte inspirados en los movimientos de la Revolución Mexicana, el *New Deal* de Estados Unidos o la República Española.²²⁵

Los movimientos obreros²²⁶ y agrarios de los veinte exigían este cambio hacia un Estado interventor en lo social, regulador en lo económico y gestor empresarial a través de empresas industriales y comerciales para la prestación de servicios públicos, la explotación de recursos naturales o el apoyo bancario a los emprendimientos de los agentes privados económicos; la huelga, los derechos laborales de la mujer, la ampliación del sufragio a nuevas capas poblacionales (aunque la mujer solo votaría a partir del plebiscito de 1957), la función social de la propiedad, nuevas reglas de expropiación, etc., que cambiaron la institucionalidad colombiana.

En simultáneo, las ciudades colombianas, sus edificaciones y espacios públicos sufrieron mutaciones importantes. Esta época arquitectónica es conocida como Periodo de Transición, datado de manera general entre 1930 y 1948, aunque con algunas manifestaciones previas en edificios en particular. Se trató del abandono la arquitectura republicana con su eclecticismo

²²⁵MELO Jorge Orlando. Las reformas liberales de 1936 y 1968. Progreso social y reorganización del Estado. En Credencial Historia No. 13 enero 1991. (En: www.revistacredencial.com/credencial/) (revisado en enero de 2015)

²²⁶ La huelga de las bananeras en el Departamento del Magdalena en un emporio americano es el ícono de estas reivindicaciones y el ejemplo máximo de la represión estatal con el uso de la fuerza que causó un número indeterminado de muertos en la plaza del municipio de Ciénaga.

de estilos hacia el proceso de asumir los principios de la arquitectura moderna. Una vez más bajo el ejercicio latinoamericano de copia y adaptación.

La historiadora de la arquitectura colombiana Silvia Arango expone sobre este tiempo y sus elecciones urbanas:

“La arquitectura moderna (...) no puede interpretarse con los filtros estilísticos, tipológicos o constructivos europeos o norteamericanos. Es distinta. Es original (...) y significó una ruptura auténtica y radical con el pasado arquitectónico: después de su irrupción en nuestras ciudades no hubo posibilidad de volver atrás.

(...) ante ciudades que enfrentaban los desafíos modernos como la creciente presencia de automóviles o la necesidad de dotar y ampliar redes de servicios básicos a grupos crecientes de población, no era ya posible aplicar los deleitables modelos pintorescos de los años veinte. Paseos o bulevares (...) y retretas, pensados para ritmos pausados de vida, no servían como espacios públicos de la vida moderna. Pero aún no se tenían alternativas claras de urbanismos sustitutos. Recordemos que codificaciones urbanas tales como la Carta de Atenas no serán conocidas en nuestros países sino después de la guerra (...)”²²⁷

La demografía del país cambió con el aumento de la población, la disminución de la mortalidad infantil y el descenso de las enfermedades y epidemias gracias a la extensión del uso del cloro en el agua de consumo humano; aún eran los días de la ideología del higienismo en cabeza de los médicos por encima de los ingenieros.²²⁸

En los años treinta, las ciudades colombianas requerían ampliaciones de vías y redes de acueducto y alcantarillado, barrios para viviendas especialmente para las clases medias de trabajadores que se consolidaban; para ello se difundieron los barrios obreros y se estandarizaron las viviendas con sus espacios funcionales de zonas social, de servicios y privada para las habitaciones; se creó un banco estatal para la financiación de su adquisición a través de créditos hipotecarios, así como una empresa estatal para la construcción de vivienda.

²²⁷ ARANGO SILVIA, *Arquitectura colombiana de los años 30 y 40*. Ob. Cit.

²²⁸ DUQUINO ROJAS, Luis Gabriel. Tránsito de la sociedad rural agrícola a la sociedad urbana industrial en Bogotá durante las primeras décadas del siglo XX. En. *Revista Perspectiva Geográfica*, Vol. 15, Bogotá, 2000. pp 61-84

En Bogotá, el crecimiento hizo que su centro histórico colonial se perdiera y fuera reemplazado por intervenciones contemporáneas. Pero esto fue un fenómeno general porque todas las urbes colombianas crecieron de manera rápida expandiendo sus perímetros. La República Liberal respondió a los requerimientos urbanos con ideas racionalistas. En esta línea, en 1934 el Gobierno del Presidente Olaya Herrera contrató al urbanista vienés Karl H. Brunner para que trazara el Plan Regulador de Bogotá y diseñara un plan general de regulación que pudiera aplicarse en las demás ciudades del país para resolver sus requerimientos en servicios públicos y ordenamiento urbano.

Los opositores conservadores criticaron estas decisiones, oponiendo su visión tradicional hispánica, idealizando las construcciones del periodo colonial, con una suerte de olvido de las transformaciones republicanas que se gestaron y consolidaron durante la Hegemonía Conservadora desde Núñez y su Regeneración hasta las elecciones de 1930. En el ámbito político se puede encontrar una de las explicaciones al periodo de transición colombiano en su vertiente conservadora, que adoptó un estilo ornamentado ajeno a la austeridad de recursos del modernismo, denominado por los arquitectos como “neocolonial”, Florida Spanish” o español californiano; y que sus exponentes incorporaran en sus discursos estilísticos las loas a la belleza, el estilo, el tratamiento de los materiales y los espacios de las edificaciones coloniales, que hicieron parte de los fundamentos del periodo de transición en arquitectura colombiana, que se dató entre 1930 a 1948. Lo exponen Lorenzo Fonseca y Alberto Saldarriaga así:

“Entre 1925 y 1936, las innovaciones arquitectónicas auspiciadas por la empresa privada se mezclaron con los residuos del periodo republicano y con una nuevas formas de eclecticismo caprichosamente configuradas dentro del más puro espíritu local del kitsch. (...)”²²⁹

La constante de Colombia continuaba siendo la imitación, el viraje a los aires de los tiempos y la superposición espacial de lo diverso que luego se pretende interpretar con purezas académicas.

²²⁹ FONSECA Lorenzo y SALDARRIAGA Alberto. *Aspectos de la arquitectura colombiana en el siglo XX*. En: Vida urbana y urbanismo. Ed. Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1977. p. 21

5.1.2. A tono con el mundo

Cartagena de Indias continuaba su crecimiento. Su centro colonial se mantenía como el motor de la vida de la ciudad, lugar de asentamiento de viviendas, servicios, oficinas e industrias livianas. Pero la población se ubicaba mayoritariamente en los desarrollos extramuros, lo que fue un cambio trascendental luego de cuatrocientos años ininterrumpidos de poblamiento.

Surgió entonces un nuevo nombre para el conjunto intramural, “la ciudad vieja”, entendible frente al entramado de barrios extramuros, construidos desde la formalidad o a partir de la acumulación de gestas autoconstructivas.

La expansión no significó integración social sino segregación espacial de clases sociales, orígenes, actividades y razas. Una excepción lo fue el barrio de Getsemaní, en honor a su historia de crisol de lo diverso. Los sirio libaneses y los judíos se instalaron en sus calles, donde florecieron sus diversos negocios, colchones, zapatos, almacenes al por mayor y al detal, etc. Un ejemplo de esto lo constituyó la gesta empresarial de la familia Schuster con su Panadería Imperial, que abrió sus puertas en 1928 en la Calle Larga, fue trasladada a la Calle del Arsenal y finalmente funcionó en el local y casa de habitación de la Calle San Antonio; José Schuster, hijo del inmigrante Abraham Schuster rememoraba aquellos años de las décadas del veinte y del treinta:

“En el barrio todos éramos amigos, no había diferenciación alguna entre los habitantes, no importaba si eran blancos o negros. Era un barrio decente. Yo repartía el pan a las cuatro de la mañana con mi hermano mayor. Salíamos con el saco en el hombro a esa hora y no nos pasaba absolutamente nada.”²³⁰

En los demás rincones de la ciudad, el crecimiento de Cartagena ahondó la separación. En 1927, el concejal Bernabé Picot al presentar un proyecto de acuerdo para restablecer la presencia de inspectores de policía en los barrios La Quinta (ubicado a continuación del Pie

²³⁰ Cita textual de la entrevista que se incorpora en el artículo: LEMAITRE, María Clara y PALMET, Tatiana. Ob. Cit. p. 81

de la Popa) y Pueblo Nuevo (adosado a las murallas de mar) se refería a las condiciones de vida de estos lugares populosos y densificados, respectivamente:

“(…) Los bailes que diariamente se dan, atraen a multitud de seres de la más averiada estructura moral, a quienes no arredra ni la carlanca del presidiario ni la oquedad silente de una cárcel. En esos antros de corrupción, se vive en una permanente bacanal de prostíbulo y de taberna. (…)

“(…) Cualquier ciudadano que por necesidad pase por aquellos sitios –azorado por los peligros morbosos anotados- huye de tales parajes, cubiertos de chozas mugrientas y calcinados por la inclemencia del sol de los trópicos. Allí vive una multitud paupérrima, hambrienta, hebetada y haraposa, cuya situación está en contraste inverosímil con la opulencia orgullosa de burócratas, burgueses, magnates y caciques.”²³¹

En materia económica la presencia en Cartagena de la compañía Andian significó un soporte mayúsculo para las dinámicas de crecimiento de la urbe. Esto compensó la competencia permanente de Barranquilla como el primer puerto en el Caribe, pero también las actividades del Puerto de Buenaventura en el Océano Pacífico, que se complementaron con la línea del ferrocarril que se extendió desde ese puerto hasta el eje cafetero en 1927, y que consolidó la salida de café hacia ese destino portuario en desmedro de los puertos del caribe. Sin embargo, con la apertura de los servicios portuarios en Bocas de Ceniza sobre la desembocadura del río Magdalena dentro del perímetro urbano de Barranquilla en el año 1935, la situación portuaria de Cartagena de Indias se vio afectada, pese a tener un muelle moderno recién inaugurado en 1934. En un entorno de comercio exterior que todavía presentaba los rezagos de la contracción de mercados que siguió a la Gran Depresión, la ciudad no salía demasiado bien librada. Debe sumarse que las dinámicas industriales se volvían más nacionales o internacionales y en ese entorno las empresas locales cartageneras para consumo interno ya no competían, siendo además emprendimientos familiares donde influyó el paso a las nuevas generaciones, todo esto hizo que muchas cerraran sus puertas. Los historiadores que han incurrido en los análisis económicos de estos años, coinciden en señalar que en los años

²³¹ PICOT Bernabé. Exposición de Motivos sobre el proyecto de Acuerdo por el cual se restablecen las Corregidurías de La Quinta y Pueblo Nuevo. En: Gaceta municipal No. 1002 del 30 de noviembre de 1927. pp 5-8

treinta concluyó el periodo “dorado” de la ciudad, pero que se entrara en una etapa de menor desarrollo y crecimiento no significó la pérdida del optimismo en el futuro.

Además, en el turismo se consolidó un nuevo renglón económico, que se avizoraba desde la apertura del Canal de Panamá como la nueva vocación económica para la ciudad, con fundamento en las ventajas comparativas de su patrimonio construido, que adquirió gracias a estos fines empresariales un nuevo valor emergente; además a partir de 1934 se contaba con la infraestructura del muelle moderno del Barrio de Manga, para el atraque de estas naves especializadas norteamericanas y europeas.

Pero los problemas endémicos de la ciudad continuaban y se agravaban por la expansión urbana y poblacional. La prensa de estos años era constante en señalar la falta de pavimentación, los males del acueducto, las deficiencias del aseo, las luchas para controlar los mosquitos, el mal tratamiento de las basuras, la precariedad del servicio de alcantarillado.

El acueducto clamaba solución. Desde finales de la década de los años diez estaba demostrada su insuficiencia para cubrir los requerimientos residenciales e industriales. La solución era costosa porque requería construir un nuevo acueducto, con la instalación de su bocatoma a varios kilómetros de la ciudad en el Canal del Dique o más lejos aún en el Río Magdalena, tal como lo había recomendado la firma Pearsons and Sons. El tema fue de interés local y nacional. Los pobres dependían de agua de aljibe o de las fuentes públicas; se transportaba agua en vehículos desde el canal del Dique; se hacían campañas para hervir el agua.

Solo durante el gobierno del Presidente Alfonso López Pumarejo se firmó el contrato del acueducto con la firma norteamericana The Richmond Concrete Pipe, que trajo el agua desde el Canal del Dique a comienzos de los cuarenta; simultáneamente se resolvió el tema del alcantarillado con la disposición principal en la Ciénaga de la Virgen y en algunos puntos de

la bahía.²³² Para tal fin fue necesario liquidar el contrato firmado en 1905 con la Water Works Ltd, que estaba pactado por 50 años y pagarle una indemnización.

Antes de ello, las gestas del agua fueron enormes y plagadas de obstáculos. Con el concesionario inglés Water Works Ltd, la municipalidad esta compañía inglesa inició un proyecto fallido de ampliación de la planta eléctrica junto con el acueducto en el año 1922 que terminó en fracaso en 1925, con la declaración de incumplimiento del contratista, conforme los informes y actuaciones del Concejo que reposan en la Gaceta Municipal.²³³ Esto fue una pérdida enorme de recursos y tiempo para una urgencia apremiante de los ciudadanos.

Luego se estructuró por la municipalidad la contratación de un empréstito internacional apalancado en el aporte del presupuesto nacional para fines del acueducto, que inició en 1927 y en la que se realizaron gestiones locales para la adquisición de bonos mientras se contrataba una firma en New York, la Casa Stevens & Wood para construir el acueducto, pero esta firma no consiguió los préstamos internacionales que se requerían para iniciar la obra y con base en los cuales el Gobierno Nacional según la ley sobre la materia comenzaría el desembolso de los recursos estatales aprobado. Entre tanto la ciudad penaba de sed. El diario El Mercurio del jueves 11 de julio de 1929 informaba a tragedia, mediante una crónica de la visita a diversos sitios de la ciudad donde había filas para llenar latas de agua que apenas alcanzaban para las necesidades básicas familiares.

La ciudad recaudaba dinero a través del impuesto del centavo para la pavimentación de las calles; mantenía sus parques a los cuales asignaba jardineros. En materia de urbanizaciones, el municipio aprobó el Acuerdo 53 de 1922 para establecer los requisitos que debían reunir los solicitantes de estos emprendimientos urbanos. En 1920 había expedido una reglamentación para las condiciones de higiene de las viviendas obreras.

²³² Hace pocos años entró en funcionamiento el emisario submarino en la zona norte que sustituyó los lugares de disposición anteriores, que presentaban graves efectos nocivos para los ecosistemas y la salud pública.

²³³ Se conservan en el Archivo Histórico de Cartagena.

Estas reglamentaciones y actuaciones eran importantes por el aumento de las construcciones y la expansión de la ciudad teniendo en cuenta que se fortalecieron o surgieron los barrios Rodríguez Torices, Bosque, Amberes, Bruselas, La Esperanza, Ceballos (impulsado por la cercanía de las instalaciones portuarias de la Andian en Mamonal), Canapote, Crespito y Zaragocilla, entre otros. Siempre fueron necesarios mayores controles, lo que veladamente indicaba la ausencia de seguimiento a la actividad constructora. El diario El Mercurio del jueves 13 de diciembre de 1928 informaba de la necesidad de crear una oficina municipal para el control de las construcciones para revisar que estuvieran conformes con los planos aprobados.

El municipio invertía en la compra de terrenos a los propietarios de las antiguas haciendas como fue el caso de Canapote, para empezar su urbanización de viviendas obreras, que se financiaban en parte por la autogestión de las juntas de construcciones.

El urbanismo era un tema de interés ciudadano. En el Periódico El Mercurio (Bartolomé), se publicaron tres artículos sobre urbanismo, de la autoría de Francisco de Rosson, bajo el título “Generalidades sobre urbanizaciones”, En el primero de ellos del jueves 26 de febrero de 1931, se hacía un diagnóstico de la forma en que había crecido la ciudad y exponía criterios generales para que se hiciera de forma ordenada:

“Entre nosotros, hasta ahora, urbanizar, consiste invariablemente en rozar un espacio de terreno, y trazar sin orden ni concierto calles aquí y allá, tendiendo en todo caso a obtener el máximun (sic) de solares aprovechables con el mínimun (sic) de gastos previos. Como consecuencia de este peregrino modo de proceder, hemos obtenido un curioso mosaico de parcelas edificadas aquí y allá, sin comunicaciones lógicas, sin condiciones sanitarias, sin ningún sistema racional, y sin cumplir las más elementales condiciones de orden técnico, que dan a Cartagena “extramuros” el más raro y desconcertante aspecto.

Como quiera que gran parte de esas urbanizaciones están en su casi totalidad sin construir aun y otras figuran solamente en los planos que de ellas se han hecho, vamos a exponer estas breves consideraciones tratando de prevenir un mal considerable, sobre todo en lo que se refiere a edificaciones o grupos de edificaciones de interés municipal o mejor dicho, público, poniendo a contribución nuestros escasos conocimientos sobre la materia. (...)

La ciudad reflexionaba sobre sí misma y con ello se transformaba.

5.1.3. La aviación

En Bocagrande, en un terreno arrendado por la Andian, cerca del actual Hotel Caribe, funcionó desde 1920 un hangar y pista de aterrizaje de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, fundada por el antioqueño Guillermo Echavarría, lo que hizo de Cartagena de Indias una pionera en la historia de la aviación colombiana; su primer vuelo fue el 22 de febrero de 1920 entre la ciudad y Barranquilla; fue de muy corta duración por los accidentes mortales de sus pocos aviones de tela provenientes de los sobrantes franceses de la guerra mundial. En forma simultánea se fundaba en Barranquilla la compañía Sociedad Colomboalemana de Transporte Aéreo, que se convertiría en Avianca, que utilizó aviones metálicos de fabricación alemana.²³⁴

La aviación comercial también despegó con hidroaviones que recorrían destinos marítimos y fluviales del país y acuatizaban en la Bahía de las Animas en las inmediaciones del Muelle de los Pegasos.



Imagen 20: El Espíritu de San Luis. 1928. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

²³⁴ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ob. Cit. pp 534-539

En Bocagrande, aterrizó en 1928 el aviador Charles Lindbergh en su avión “El Espíritu de San Luis” en su viaje de buena voluntad entre Centro y Suramérica. Fue un suceso de ciudad que ameritó su recibimiento en los salones principales del Club Cartagena.

5.1.4. La vida en la ciudad

La ciudad siempre ha tenido alma caribeña, festiva y social. Los clubes continuaron siendo sitios de encuentro, el Club Cartagena edificó su sede en un costado del Parque Centenario y en 1925, el Club Miramar del Barrio de Manga abrió el disfrute de los cartageneros hacia la bahía.

Los teatros de cine eran esenciales en un público amplio de edades y clases sociales; lo que lo convertía en un negocio importante para los empresarios del espectáculo. Los periódicos hacían publicidad y reseñaban los filmes en cartelera, tanto del cine mudo como luego de la aparición del cine sonoro. En el diario El Mercurio del viernes 24 de abril de 1931 la crónica social describía la emoción de la novedad del “Cine Parlante” que se estrenaba en el Rialto:

En la noche del miércoles asistimos al ensayo de cine parlante, Equipo R.C.A Photophone, inaugurado el jueves por el teatro “Rialto”. Numerosos amigos de la Empresa, entre los que se encontraban periodistas, intelectuales, comerciantes y respetables familias, asistieron a este ensayo que fue sumamente impresionante.

(...)

Agentes (sic) de ahora, habíamos creído que no podía ser posible acoplar el gesto escénico a la emisión de la voz, pero esta creencia la abandonamos ante lo que acabamos de presenciar y de oír, tan adaptables es la fonética a lo gráfico, que en determinado momento se olvida uno de la ficción que está presenciando y se cree ante el drama más real, más verdadero de la vida...(...)²³⁵

La vida citadina también giraba sobre las actividades religiosas. Monseñor Brioschi tenía una gran influencia y poder consolidado por su larga regencia del solio arzobispal (lo fue desde finales del XIX hasta su muerte en los años cuarenta). La moral cristiana y la exuberancia caribe eran las caras de esta realidad axiológica. Los periódicos, la Academia de

²³⁵ EL MERCURIO, viernes 24 de abril de 1931, p. 8

Historia, el Museo Histórico, la Universidad de Cartagena y los juegos florales reproducían el modo de ser y estar de esta sociedad conservadora.

Pese a estas fuerzas, pero sin romper con el orden establecido de las cosas, varios cartageneros integraron de manera espontánea el Grupo El Bodegón, que fue un referente de la historia cultural del siglo XX, porque fue el lugar de encuentro de los intelectuales cartageneros durante veinticinco años, bajo la dirección de don Jacobo Delvalle. El 3 de junio de 1922 publicaron su primera revista de nombre “El Bodegón” en la que daban cuenta de los hechos de la sociedad cartagenera, de la literatura y de la crítica en general.²³⁶ En este semanario publicaron sus obras Luis Carlos López y Fernando de la Vega.

El poeta Luis Carlos López se refirió a este movimiento en su poema “Calle San Agustín”:

¡Pobre San Agustín del alma mía!
Le pusieron tu nombre, tu adorado
y dulce nombre, a una profana vía...
a una calle no exenta de pecado,

Donde vivió Bolívar... Y hoy en día
da cupo a El Bodegón, a ese dechado
de humorismo envuelto en la alegría
piramidal del ron y el anisado (...)²³⁷

El poeta es en sí mismo, un espejo de la ciudad que habita e inmortaliza en sus poemas y un referente de la modernidad colombiana de su generación. Sobre él escribió en La Nación de Buenos Aires el 4 de noviembre de 1928, Alberto Lleras Camargo²³⁸ una visión del artista y su tiempo:

“(...)Es bueno saber que Cartagena tiene puertas. No imaginamos una ciudad con puertas, por la dificultad de imaginar el portero. Es claro que ya nadie entra por ellas, y han quedado allí para que los turistas pasen por debajo. Además está la tradición: sitios, cañones cortos (...) gente que quería entrar a la ciudad, y gente de adentro que la empujaba hacia el Caribe. Don Blas de Lezo, cojo, tuerto, menudo y fiel a S.M. Católica defendiendo la plaza contra los ingleses. Además un sol constante que pasa por los versos de López, en ráfagas secas y que hacen temblar las calles de arena cuando se las mira desde lejos, como si hubiere humo entre ellas y los ojos. Después está

²³⁷ LOPEZ Luis Carlos. Ob. Cit. pp 187-188

²³⁸ Fue periodista, académico, Presidente de la República, diplomático, uno de los creadores de la Organización de Estados Americanos.

la bahía. En el puerto hay barcos que llegan siempre de un sitio no conocido, y cuya tripulación ignora a que país ha llegado (...) López ha visto eso (...) Tiene esa erudición que da la vida porteña en las aldeas marineras. Pero un poco más adentro Cartagena es una ciudad de provincia. Ya no tiene mar. Casi nadie recuerda que el mar está ahí. Los turistas preguntan por las murallas, y el cartagenero vacila: -Las murallas... ¡Ah! Ahí a la vuelta.²³⁹

5.2.LA PROTECCION DE LAS MURALLAS

5.2.1. El final de las demoliciones

El inicio de la década de los veinte encontró a la ciudad en plena obra demoledora de murallas, como ya se indicó en el capítulo 4. Algunas personas manifestaban su oposición con argumentos importantes pero no fueron escuchadas y después se expuso que se trataba de una posición unánime, para justificar con ello la postura de los dirigentes y de los miembros de la Academia de la Historia enfrentados al juicio del tiempo. Las fuentes demuestran que no fue una postura sin críticas, así por ejemplo un colaborador del Diario de la Costa del 29 de septiembre de 1920 escribía:

“Desde hace algún tiempo se viene discutiendo acerca del derribo de las murallas de esta ciudad, el que ha continuado dolorosamente por motivos de infundado progreso e higienización falsa.

Las personas que estiman el valor histórico de las murallas, considerándolas por otro aspecto como un precioso monumento de arquitectura antigua y sabia disposición militar estratégica, se han opuesto a esa tarea inopinada que mutila esa gran obra del poderío español.(...)

Luego otros, inconsultamente y con el fin de hacerse a las piedras de las murallas para macadamizar las calles continuaron la obra de destrucción, quedando al descubierto la parte más desaseada de la ciudad, en donde hay casonas en ruinas y viviendas de gentes miserables y prostitutas. La Calle del Cancel ha sido siempre el antro de las mujeres alegres. Este espectáculo antihigiénico y grotesco es el primero que ahora se le ofrece al viajero que llega a la ciudad por la vía del ferrocarril y el que antes estaba discretamente oculto por las murallas.

Creer que la ciudad se va a beneficiar con mayor ventilación es un sofisma. En el mismo punto del derribo se ha levantado un edificio de gran altura, destinado al servicio de la telefonía y en la actualidad hay numerosas peticiones al Consejo Municipal para obtener concesiones para la edificación sobre los terrenos en los cuales se levantaban las murallas.

²³⁹ LLERAS CAMARGO Alberto. “*Dos poetas de dos ciudades: Guillermo Valencia y Luis Carlos López*”. Antología Tomo I. Selección Otto Morales Benítez. Ed. Villegas Editores 2008 p 199. En: www.books.google.com (consultado el 2 de junio de 2017)

Que es necesario que la ciudad se extienda, dicen algunos innovadores. Pero esto es un absurdo para todo el que comprende que le ensanche de la ciudad por su situación topográfica solo puede verificarse fuera del recinto de las murallas, en los barrios de Manga, Pie de la Popa y El Cabrero. Y así lo han comprendido los empresarios urbanizadores de los terrenos de Marbella, Crespo, Heredia y El Bosque.

Las obras de higiene de Cartagena no han de efectuarse derribando exclusivamente las murallas. Ha menester primeramente para conseguir ese fin, un servicio completo y adecuado de alcantarillas, la pavimentación de las calles, el acueducto y otras empresas que no se relacionan con la tarea “vandálica” de echar por tierra un monumento precioso por multitud de razones, entre ellas porque el “corral de piedras” es el que en definitiva le ha dado a Cartagena el título de “Heroica”.²⁴⁰

Al año siguiente un corresponsal de otra ciudad, defensor de las murallas firmaba bajo el seudónimo RAZOR una acalorada defensa:

“Ciudad, murallas y mar son una trinidad de cosas que forman un conjunto admirable, deslumbrante a los ojos de los peregrinos que penetran en aquel santuario de la Historia para deleitar sus almas con la imponencia que exteriorizan la ciudad, con sus caserones indestructibles y sus calles angostas, tortuosas y polvorientas; las murallas, con su aspecto rústico y formidable; y el mar con su eterno grito que muere en la comba infinita (...)

Yo huésped que fui de las ciudad de los blasones que se ostentan en altos relieves sobre las puertas pesadas de las casas de antaño, no pierdo la esperanza de volver a recorrer, con el sombrero en la mano, las murallas de Cartagena de Indias, sobre las cuales admiré crepúsculos grandiosos (...)

Las murallas de Cartagena de Indias son intocables. Así lo ha declarado la Historia, así lo manda la estética, así lo quieren los colombianos; y esta consigna debe respetarse y cumplirse, debe ser custodiada por los hijos de Cartagena que sepan amar a la ciudad que los vio nacer, para cuyo fin estarán respaldados por la voz autorizada de los historiadores y de los patriotas de Colombia.”²⁴¹

Lo sucedido reviste la mayor gravedad, si se tiene en cuenta que la ley 48 de 1918 fue completamente inútil no solo por la actuación local sino porque el mismo Gobierno Nacional autorizaba la continuidad de la demolición. Se encuentra acreditado que en el año 1921 se recibió una autorización del Ministerio de Obras Públicas, quien fuera convencido por el Ministro de Hacienda que estuvo en misión oficial en Cartagena.²⁴²

²⁴⁰ DIARIO DE LA COSTA, miércoles 29 de septiembre de 1920, pp 1 y 4

²⁴¹ EL PORVENIR, martes 20 de septiembre 1921 p. 1

²⁴² DIARIO DE LA COSTA, 27 de octubre de 1921

El lienzo de muralla entre la Torre del Reloj y el Baluarte de San Pedro Mártir había desaparecido en un proceso paulatino de demolición y la ciudad se abrió hacia el Playón de La Matuna, que se generó al secarse paulatinamente el caño existente.

Todo se detuvo en la destrucción parcial con dinamita del Baluarte de San Pedro Mártir, con la justificación de que sus piedras debían defender de un mar de leva al sector de Marbella. Debido a las protestas de los ciudadanos, fue reconstruido por la Sociedad de Mejoras Públicas y se recibió, además, la orden del Gobierno Nacional de suspender las obras.

Además la Sociedad de Mejoras Públicas, a partir de 1928 enchapó las murallas en los sitios donde se hicieron los cortes de las demoliciones, porque sin estas protecciones se desprendían piedras y materiales granulados que afectaban la imagen del lugar y taponaban los ductos del alcantarillado.

En una fecha posterior cercana, en 1936, explotó la pólvora almacenada por el ejército en la fortaleza de Santa Cruz de Castillogrande, donde se habían hecho algunas reparaciones, destruyéndola casi por completo, evento que generó una pérdida irreparable para el patrimonio de la ciudad.²⁴³ En esos tiempos los sistemas defensivos de la entrada de la Bahía de Cartagena y los demás extramuros diferentes al Castillo, no tuvieron mantenimiento.

5.2.2. Protección normativa

Como cierre de los eventos demoledores de casi una década, sucedidos de manera constante y pública, el Congreso expidió una norma especial para Cartagena de Indias: la Ley 32 de 1924, con la que estableció un nuevo régimen para la preservación y embellecimiento de sus monumentos históricos.

De nuevo se prohibió demoler murallas, castillos y fuertes de Cartagena de Indias, indicando que ninguna ley podría autorizar tales actividades. Además se autorizó a la Sociedad de Mejoras Públicas para velar por la conservación de los monumentos históricos

²⁴³ LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ob. Cit.

de la ciudad, dotándola de atributos normativos suficientes para la tarea que le fue encomendada y que desempeñó con suficiencia durante varias décadas.

Este proyecto normativo fue defendido por los cartageneros, quienes escribieron a los diarios capitalinos del Tiempo y El Espectador para que apoyaran su trámite, lo cual fue conseguido. El Diario el Tiempo respondió la solicitud manifestando que Cartagena es la “única ciudad monumental” del país, la cual es según el “crítico tan autorizado como Cunnirghar Graham, la más hermosa y admirada de América”²⁴⁴

La búsqueda de la preservación del patrimonio de Cartagena de Indias continuó con Ley 11 de 1932, la cual creó una Junta de Monumentos Históricos y Turismo en la ciudad, con la finalidad de fomentar el turismo y atender la reconstrucción, reparación y conservación de las murallas y demás monumentos históricos, para aprovechar el valor patrimonial para el desarrollo del turismo. Los resultados de la aplicación de esta ley no fueron destacables.

Con base en esta norma la municipalidad definió en el Acuerdo 69 de 1933, la creación de una Junta de Monumentos Históricos de Cartagena integrada por tres miembros de la Academia de Historia y dos de la Sociedad de Mejoras Públicas. Esta junta tenía las funciones de realizar un inventario de los edificios públicos y privados que merecían ser conservados por su valor artístico o arqueológico, y además ordenaba que para realizar cualquier obra sobre ellos se requería el concepto previo de la misma. Era una norma ambigua y de difícil concreción en la práctica, que no llegó a consolidar resultados suficientes en una época en que el centro histórico era objeto de constantes intervenciones para nuevos edificios.

Se deduce de lo anterior que el interés nacional y local para la protección del patrimonio construido de Cartagena de Indias se orientó de manera preferente a la arquitectura militar del conjunto amurallado, mientras que sobre las arquitecturas civil y religiosa existió un menor interés por su preservación. Las leyes 48 de 1918, 32 de 1924 y 11 de 1932 tenían principios generales sin una reglamentación precisa que estableciera los criterios para la conservación arquitectónica; además existían muy pocas personas expertas en la materia y

²⁴⁴ DIARIO DE LA COSTA, viernes 9 de mayo de 1923.

una falta de apreciación de la comunidad sobre el valor de los inmuebles que integraban el conjunto intramural.

En la práctica cuando se realizó alguna intervención institucional fue para lograr la conservación de las fachadas o la copia de elementos coloniales con intervenciones del interior de las edificaciones.

También se permitió la construcción de edificaciones modernas en el Centro Histórico que fueron aceptadas y que en general se integraron bien a su entorno –con excepción de las críticas al Edificio Andian por su ruptura de escalas en la Plaza de la Aduana- y se realizaron demoliciones, todo ello al amparo de las normas y las instituciones nacionales y distritales. Pero fue parte del desarrollo de la urbe, que consideraba en ese momento que las intervenciones en los inmuebles del recinto intramural no afectaban el patrimonio.

El Gobierno Nacional asumió la función de otorgar permisos de intervención a partir de la vigencia de Ley 5 de 1940, la cual prohibió que se realizaran demoliciones, construcciones o variación alguna dentro de dicho perímetro sin su autorización. Esta ley también aumentó el dinero anual del Estado para la conservación de los monumentos de Cartagena; ordenó al Gobierno Nacional la compra de la Casa de la Inquisición para el funcionamiento del Museo Histórico y la Academia de Historia, y arreglar los castillos de Bocachica y la carretera al Cerro de la Popa.

5.2.3. Sociedad de Mejoras Públicas

Las ciudades latinoamericanas tuvieron entre los años 1880 y 1930 ideales de modernidad y progreso. Para este fin cambiaron los usos, los espacios y los hábitos, gracias al embellecimiento y la salubridad.

Un medio para lograr estos ideales fueron las asociaciones filantrópicas y principalmente las sociedades de mejoras públicas. Estas entidades buscaban educar en la vida de ciudad y en el embellecimiento material, ubicándose en una zona confusa entre lo público y lo privado. En Bogotá se fundó en 1898 con el nombre de Sociedad de Ornato y Embellecimiento que fue importante en diversas intervenciones urbanas como el caso del Bosque de la Independencia de 1911. En Medellín se fundó en 1899 con un grupo de la élite empresarial

y comercial de la ciudad. Sus fines fueron similares a todas: intervenir en el poder público, hacer cabildeo en el gobierno central, generar la modernidad de Medellín, lograr consensos, construir valores colectivos como el civismo, la cooperación y la solidaridad; ser árbitros de la estética urbana, realizar obras con eficacia simbólica; contribuir al desarrollo de las infraestructuras y apoyar la gestión municipal que no era muy fuerte en ese tiempo.²⁴⁵ En Manizales la organización tuvo conciencia higienista y trabajó desde su fundación en 1912, en el aseo corporal, el control de enfermedades y las reglas sociales católicas.²⁴⁶

En Cartagena de Indias, la Sociedad de Mejoras Públicas fue creada por el Concejo Municipal mediante la Resolución No. 11 del 26 de noviembre de 1923, por considerar que era “inaplazable crear una Sociedad de Embellecimiento, al igual de las que existen en Bogotá, Medellín y Otras capitales importantes” y porque la Sociedad de Embellecimiento de Bogotá había manifestado al señor Alcalde de Cartagena su deseo de que se fundara una en la ciudad. La autorización señalaba que la “Junta de Embellecimiento” estaría integrada por treinta miembros de los cuales diez serían mujeres, designados por periodos de dos años.

La instalación de la Sociedad se efectuó el día 28 de noviembre de 1923, tal como se reseñó en la prensa del día siguiente:

“En el local de la Alcaldía se efectuó en la tarde de ayer una reunión de caballeros, promovida por el señor Alcalde del Distrito con el objeto de fundar aquí una Sociedad de Embellecimiento y Mejoras Públicas de espíritu y tendencias iguales a las que con tan espléndido resultado funcionan en Bogotá y Medellín.

Obedece la iniciativa del señor Alcalde a la excitación que hizo la Sociedad de Mejoras Públicas de Bogotá, por medio de un mensaje para la sociedad cartagenera, del que fue portador don Leopoldo Montejó, para que aquí se constituyera una sociedad que tomara a su cargo no solo velar por la conservación de nuestros monumentos históricos sino también tome injerencia directa en cuanto se refiera al progreso y al mejoramiento de la ciudad, tanto

²⁴⁵BOTERO HERRERA, Fernando. *Historia urbana y juego de intereses*. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 1996. Pp 31-81.

²⁴⁶ CORREA RAMIREZ, John Jaime y MARTINEZ CASTILLO, Héctor. *Progreso, moral y civilización. La preocupación higienista de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (Colombia) primera mitad del siglo XX*. En: Revista Gestión y Región No. 10, Ed. Universidad Católica de Pereira, Pereira, 2010, pp. 7-28

en su parte material como en la elevación del nivel de la cultura ciudadana y en el refinamiento del gusto público.²⁴⁷

Se trataba de una junta de personas notables de la clase alta de la ciudad, conforme al espíritu de estas entidades en el país, con un discurso ilustrado y paternalista hacia su entorno y en especial, hacia las clases populares. Desde su origen, su función fue la defensa del patrimonio y el desarrollo de la ciudad por el turismo, materias en las que fue un agente de políticas públicas muy importante y eficiente.

Los recién nombrados escribieron sobre el acto fundacional:

“(…) acabamos de constituir la Sociedad de Mejoras Públicas con cuyo concurso desinteresado y patriota, merecemos por entero el título de progresistas no ya sobre el papel sino sobre la piedra de estas murallas que hablan a la América de España de una grandeza pasada que está para volver transportada no en los viejos galeones sino bajo las entrañas de los monstruosos marinos de progreso, de humeante penacho y de cola rauda y poderosa.²⁴⁸

Esta condición le fue reconocida en la Ley 32 de 1924 que la autorizó a velar por la conservación de los monumentos históricos existentes y a embellecer el puerto y la ciudad.

Paulatinamente asumió diversas funciones relacionadas con el patrimonio. Las rentas que obtenía de sus actividades de promoción del turismo y del ingreso al Castillo de San Felipe las reinvertió en la conservación de las murallas. Ella tuvo también un papel muy importante en la gestión del traslado de los habitantes de los barrios adosados de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, a partir de 1939, hacia el barrio Canapote.

5.2.4. El Castillo de San Felipe de Barajas

Esta importantísima estructura militar sufrió los efectos destructivos del paso del tiempo, el crecimiento de la vegetación, el uso de sus laderas para extraer materiales de construcción, la venta de cañones como hierro viejo y el empleo de sus piedras como cantera de la ciudad cuando estuvo en manos de particulares. Este bien había sido rematado en pública subasta en

²⁴⁷ EL DIARIO DE LA COSTA. Jueves 29 de noviembre de 1923 p. 1

²⁴⁸ EL PORVENIR, 4 de diciembre de 1923 p. 1

el siglo XIX, pero luego mediante escritura pública 290 del año 1887 su propietario, el ciudadano italiano Antonio Gulfo lo cedió a la Nación. A partir de 1923 los dirigentes cartageneros, con la creación de la Sociedad de Mejoras Públicas, comenzaron el proceso de restauración y conservación del Castillo.²⁴⁹

En diciembre de 1923 el señor Ascanio Mulford informó de su visita al Castillo en compañía del rector de la Universidad de Cartagena y del ingeniero alemán Klein para evaluar las labores de limpieza y embellecimiento que se debían adelantar para rescatarlo como el tesoro que era para los viajeros que visitaran la ciudad puedan admirarlo. Además indicaba en esta carta que había tomado fotografías (tales deben ser las que se conservan en la Fototeca Histórica de Cartagena).²⁵⁰



Imagen 22: Castillo de San Felipe de Barajas. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

²⁴⁹ MATSON, Arturo. *La Historia Desconocida del Castillo de San Felipe de Barajas*. En: Revista Garita, Ed. Sociedad de Mejoras Públicas, Cartagena, 2000.

²⁵⁰ EL PORVENIR, 17 de diciembre de 1923 pagina 1

A partir de ese momento iniciaron las labores de rescate. Desde 1928 y hasta 1966 estuvo al frente de estos trabajos el miembro de esa Sociedad, don Carlos Crismatt Esquivia, quien en la labor de reconstrucción siguió los planos de Antonio de Arévalo. Se conserva su informe de 1929, donde daba cuenta del desmonte de dos mil árboles en el Castillo, la reconstrucción de rampas, caños de desagües y obras de albañilería.

Reporteros del Diario El Mercurio visitaron a don Carlos en 1929 y reseñaron sus obras para que el Castillo de San Felipe se convirtiera en una “reliquia” que enorgulleciera a la ciudad:

“En las horas de la mañana de ayer visitamos el Cerro de San Felipe de Barajas, con el objeto de informarnos de las mejoras que se han estado realizando en aquel histórico sitio. Una vez en el Fuerte de San Felipe pudimos darnos cuenta de que era visitado por muchos turistas de los que llegaron ayer a la ciudad en el vapor “Kungsholm”. Puestos al habla con el jefe de la obra, señor Carlos Crismat E., éste nos manifestó que los trabajos se adelantan cada día más (...)”²⁵¹

Ese “cada día más” duró 38 años, que fue el tiempo que el señor Crismatt Esquivia estuvo al frente hasta su renuncia por problemas de salud. El 4 de julio de 1968 recibió el diploma de honor por su labor de restauración de parte de Don Juan Manuel Zapatero, quien era miembro de la Junta Directiva de Amigos de los Castillos de España. Fue el único reconocimiento que recibió en vida.²⁵²

5.3. LA STANDARD OIL EN CARTAGENA DE INDIAS

El Gobierno colombiano estaba interesado en exportar el petróleo de los campos del Departamento de Santander. Para ello en 1923 contrató a la Estándar Oil a través de la filial Andian National Corporation Limited, que debía construir un oleoducto de más de quinientos kilómetros y un puerto de exportación en el Caribe colombiano siendo elegido el Puerto de Cartagena. Esta firma estuvo representada en Colombia por el señor James W. Flanagan,

²⁵¹ DIARIO EL MERCURIO, sábado 28 de diciembre de 1929.

²⁵² TOUS DOMINGUEZ, Natalia. *Carlos Crismatt Esquivia: salvador de huellas imborrables*. Cartagena, sin fecha. En: www.cartagenadeindiasweb.com/cartagena_carlos_crismatt_esquivia.html

quien en su nombre adquirió terrenos en Cartagena de Indias en la zona de Mamonal para construir el terminal. Esta sociedad era una filial de la Standard Oil, lo que la dotaba de gran músculo financiero que le permitió influir de manera importante en los destinos de la ciudad. El sistema del oleoducto se inauguró en 1926 con el zarpe el 4 de julio de esa anualidad del primer barco petrolero.

Su presencia en la ciudad dinamizó la economía. Generó empleos directos e indirectos. La firma compró y reparó el Muelle de la Machina; construyó la carretera hasta su puerto de Mamonal, un hospital en la zona de Buenavista cercano a su instalación portuaria y un club campestre. Además enclavó un edificio moderno en la Plaza de la Aduana y urbanizó la península de Bocagrande.

5.3.1. El edificio Andian



Imagen 23: Edificio Andian sf. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

La firma petrolera intervino en 1926 la Plaza de la Aduana en la cual demolió la Casa de la Isla (que fuera sede de la Real Contaduría) para levantar su Edificio Andian de siete pisos y dotado de dos elevadores, que fue el primero de su clase en Cartagena de Indias, como una muestra contundente de poder en la urbe. La edificación se erigió con evidentes rasgos norteamericanos en el diseño y los materiales empleados.

Esta edificación es considerada el primer edificio del modernismo en Colombia.

5.3.2. La urbanización de Bocagrande

Las gacetas municipales publicaban los proyectos de urbanización que se presentaban y aprobaban. Así en la Gaceta Municipal del 10 de diciembre de 1927 se incorporó el informe rendido por el Secretario de Obras Públicas Municipales, D. Martínez Capella del proyecto presentado por la Andian National Corporation Ltd. para la urbanización de los terrenos denominados “Bocagrande”.²⁵³

Este proyecto se desarrollaría sobre 137 hectáreas en un terreno peninsular plano y arenoso que debía ser consolidado en algunas áreas. Aunque el proyecto no contemplaba plazas, esto era cubierto con dos grandes avenidas que se irían a llamar “Paseo de la República” y “Avenida Miramar”. El globo de terreno constaba de 103 manzanas, con lotes generosos para construir edificios modernos y amplios; las vías permitían eran suficiente para el tráfico automotor; el perímetro estaría recorrido por una avenida con malecón hacia el mar. Se pensaban construir dos puentes en el centro del barrio que se iban a llamar “El Canal de la Alameda” y “Laguna de Bocagrande” que embellecerían el proyecto. Todo lo cual contribuiría “al adelanto material y cultural de esta ciudad.”

Esta urbanización, con algunos cambios, se realizaría de manera tímida a partir de los años treinta, pero se consolidó en los cuarenta y cincuenta. Antes de ello desde los veinte, la

²⁵³ MARTINEZ CAPELLA D. Informe de comisión del 2 de septiembre de 1927. Gaceta Municipal del 10 de diciembre de 1927. Archivo Histórico de Cartagena.

Andian había construido un club, veinte casas de estilo californiano para sus empleados y un campo de golf. En la expansión de los años treinta fue muy importante el asentamiento de las familias de los inmigrantes sirio libanes que habían permanecido desde su arribo a la ciudad en el Centro y El Cabrero.

Las obras de la urbanización de Bocagrande implicaron el traslado de pescadores que ocupaban algunos sectores de este península hacia la isla de Tierrabomba, todo ello “tomando las medidas conducentes para que los ocupantes de hecho no puedan llegar a desconocer los derechos de dominio que la nación tiene sobre la isla en mención”, para lo cual la administración municipal concurrió al Ministerio de Hacienda nacional para obtener estas autorizaciones.²⁵⁴

El planteamiento urbanístico del barrio siguió un modelo de suburbio norteamericano y constituyó un complejo de gran importancia para la historia arquitectónica de la ciudad y el país. Sin embargo tuvo una vida efímera porque sus construcciones fueron demolidas para construir rascacielos.

5.4. INTERVENCIONES DE LA MODERNIDAD

5.4.1. Los inmuebles del recinto intramural

En Cartagena de Indias fueron cotidianas las intervenciones arquitectónicas eclécticas en el recinto intramural. Se demolían inmuebles o se utilizaban lotes para estos fines. Las construcciones por lo general se mimetizaron en el conjunto y son las que ahora se muestran a una mirada atenta.

Es preciso recordar que la valoración del patrimonio inmueble intramural solo comenzó a consolidarse a comienzos de los años cuarenta, con posterioridad a la valoración del patrimonio monumental.

²⁵⁴ El Mercurio (Bartolomé) 1931, 26 de mayo de 1931 paginas 1 y 2

No se encontraba sentido a la conservación de estas edificaciones coloniales, así por ejemplo se puede señalar que solo hasta los años cuarenta, el Estado adquiere la propiedad del Palacio de la Inquisición que estaba habitado por particulares para su restauración para el Museo Histórico y la Academia de Historia.



Imagen 24: Edificio Salim Bechara. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Un recuento parcial de estas huellas republicanas o modernas, además de las que han sido señaladas en los capítulos anteriores son las siguientes:

El arquitecto Pedro Malabet construyó el Edificio de los Castillos en el cruce de las calles Román con el Candilejo.

Nicolás Samer construyó el edificio de los Talleres Mogollón en 1926 y el Edificio Mogollón en 1927 – ubicado en la calle del Coliseo- así como el Edificio Pombo en 1929.

En 1926 se construyó el edificio del Banco de la República en el Parque de Bolívar en 1926 que fue obra del arquitecto Joseph Martens de nacionalidad belga, quien realizó otras construcciones para el Banco en diversas ciudades. Se levantó sobre el espacio de tres casas

coloniales y constituye una joya arquitectónica de la ciudad, que se conserva con exquisito cuidado. El arquitecto se residió en Cartagena de Indias donde llevó a cabo diversos proyectos arquitectónicos, algunos de ellos en el Centro, como el Edificio Barbur en la Plaza de los Coches y el Edificio Vicente Gallo, la casa alta en la Plaza de Bolívar .

En 1928 el arquitecto Gastón Lelarge construyó el nuevo puente de Manga, que reemplazó el inicial de 1906 y que pervivió hasta los años ochenta del siglo XX. También son de su autoría en el centro, la Casa de Manuel Obregón y la Casa Lecompte; el Pasaje Comercial Leclerc y el Pasaje Dager, las cúpulas de San Pedro y la Catedral, entre otras.

Bajo la sección Ecos de la Ciudad el diario El Mercurio del miércoles 15 de agosto de 1928 describe esta “fiebre de las construcciones”:

“Hace un lustro la ciudad dormía, sus balcones arcaicos, sus puertas de herrumbrosos candados, sus ventanas románticas, (...) sus calles desiertas (...) todo ese conjunto hacía de ella una ciudad de leyenda, hacía pensar que ningún influjo de renovación vendría a transformar ese relicario de la vida colonial.

Los vientos del Siglo que soplan por todos lados del planeta, están convirtiendo la ciudad vieja en algo más pintoresco aún, mezcla de antiguo y moderno, que hace resaltar la belleza del pasado y del presente.

Las nuevas construcciones, que se encuentran a cada cuadra, vienen a resolver por otra parte las necesidades de la vida en la hora presente pues un solo edificio, de tres o cuatro pisos, se pueden alojar un buen número de familias, al par que establecer oficinas para el comercio en sus distintas manifestaciones.”²⁵⁵

Los años siguientes fueron de continua actividad constructiva de los arquitectos reconocidos pero también de los anónimos que no trascendieron a la memoria del futuro.

5.4.2. Club Cartagena

En el año 1925, el Club Cartagena inauguró su nueva sede, ubicada en uno de los costados del Parque del Centenario, en el lugar que ocupaban unas casas en mal estado; su estructura se concibió para integrarse de manera armónica en el perfil urbano del sector.

²⁵⁵ EL MERCURIO, miércoles 15 de agosto de 1928

Fue un proyecto integral hasta sus mínimos detalles decorativos, confiado al arquitecto francés Gastón Lelarge. El edificio es un ícono de la arquitectura republicana de Colombia. Estaba dominado por un amplio vestíbulo con pisos de mosaico, esculturas y lámparas, que culminaba en una gloriosa escalera que se abría a un salón en el segundo piso, que sirvió de marco a las fiestas y reuniones de la alta sociedad cartagenera.²⁵⁶

En la edición especial del diario El Porvenir del viernes 20 de junio de 1927, el doctor Miguel Obregón, “distinguido miembro del cuerpo médico de la ciudad e intelectual de vasta cultura” en su artículo “El Club Cartagena y las nuevas construcciones de la ciudad” comparaba la nueva edificación con la Opera de Garnier, aunque haciendo énfasis en sus evidentes diferencias, en dimensiones y en materiales nobles de aquélla comparados con los vaciados en cemento de la obra cartagenera, “que ni siquiera sufren la tortura del cincel”; indicaba sus dimensiones de 28 metros de frente por más o menos veinte metros de altura, con una fachada repartida en dos pisos y un ático. Describía las siete puertas de su piso inferior, las catorce columnas compuestas y pareadas del segundo que separaban los siete vanos a balcón correspondientes a puertas inferiores; sus elementos decorativos, como sus ojos de buey ovals y “la palmeta abrochada a una figura caprichosa, donde el señor Lelarge pensó hacer una decoración con hipocampos que le fueron imposibles por las dificultades de su ejecución.

Se destaca en esta crítica contemporánea al edificio del Club Cartagena, la visión de su autor que valoraba su “grandeza estética” y al respecto indicaba que era en la ciudad “el único monumento arquitectónico que puede ostentar entre sus construcciones modernas”. Además confesaba que para 1927 aún no se había concluido, y que había sido inaugurado, como era de usanza en aquellos tiempos, cuando todavía se encontraba en ejecución –tal como sucedió por ejemplo con el Parque Centenario o el Teatro Municipal en 1911-. Justificaba sus costos y los atrasos porque era más que “el lugar de esparcimiento de una clase privilegiada, ya que:

²⁵⁶ ARANGO, Silvia. *Club Cartagena (Gastón Lelarge)*. En: Revista Credencial Historia No. 114, Bogotá, 1999. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial

(...) Como estamos tan cerca del pueblo, creemos al Club una propiedad moral de la ciudad; pues así como hay museos para las artes, bibliotecas para las ciencias y templos para las religiones, debe haber parques, jardines y hermosos edificios que, al ofrecerse a las miradas del público, desarrollen en él el sentimiento de lo bello, que es fuente de felicidad y presentimiento de un destino mejor. (...).²⁵⁷



Imagen 25: Fachada Club Cartagena actual. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes

Esta obra del señor Gastón Lelarge (Rouan, 1861- Cartagena de Indias, 1934) ha sido valorada como la más importante de su trayectoria profesional. Este arquitecto es considerado por los estudiosos de la historia de la disciplina en Colombia como uno de los máximos exponentes del periodo republicano. Ciudadano francés, al parecer con algunos estudios en la Escuela de Bellas Artes de París y actividades de ayudante de Monsieur Charles Garnier, llegó al país para probar suerte, contrajo un buen matrimonio que le abrió puertas y atendió encargos en Bogotá, como el Palacio Echeverri (hoy sede del Ministerio de Cultura de Colombia), el Edificio Liévano (hoy ocupado por la Alcaldía Mayor de Bogotá), el diseño

²⁵⁷ El Porvenir, 20 de junio de 1927.

Grandes ideales que no alcanzaron para la conservación del Edificio por el Club Cartagena, el cual décadas después se mudó a una sede moderna en Bocagrande, mientras la edificación se destruía paulatinamente, a la espera de una restauración que vendrá cuando se consolide un proyecto hotelero en el sector.

de la Gobernación de Cundinamarca, la colaboración en las obras del Capitolio y diversos proyectos particulares; en 1920 se trasladó a Cartagena de Indias, posiblemente por razones de salud o por cambios políticos que afectaron su carrera capitalina, al lado del mar vivió hasta su muerte. En esta ciudad además del Club Cartagena, construyó casas particulares, el Colegio Modelo en el Pie de la Popa, las cúpulas republicanas de San Pedro y La Catedral, el puente de Manga de 1928 y el diseño del altar mayor de la iglesia de Santo Domingo que fue encargado a Italia. También fue contratado para elaborar los planos de la intervención del área de las murallas demolidas, proyecto que nunca se realizó.

5.4.3. Muelle de los Pegasos

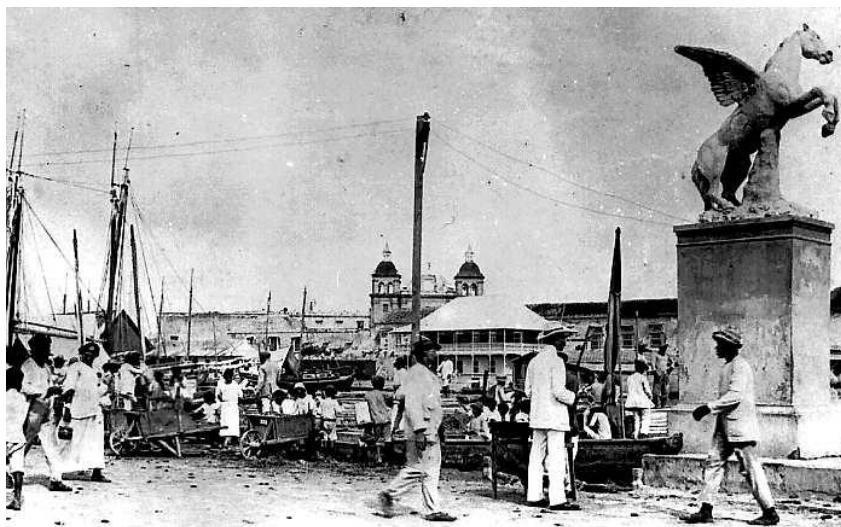


Imagen 26: Muelle de los Pegasos. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

En la cercanía del Mercado Público funcionó un muelle de cabotaje, que fue intervenido en 1911 y desde ese momento se conoció como Muelle del Atracadero. Es un elemento integrado a un área que ha mezclado usos urbanos varios del espacio público de gran significación urbana; así además de ser un muelle cotidiano también sirvió como terminal aéreo de los hidroaviones de la compañía SCADTA durante algunos años entre las décadas del veinte y treinta del siglo XX.

Por el emplazamiento portuario en las orillas de la Bahía de las Animas en la continuidad del Paseo de los Mártires, en los años veinte, la municipalidad realizó una intervención al Muelle del Atracadero, para colocarle pavimento, balustradas y las esculturas de dos caballos alados en sus extremos, que fueron de la autoría del artista cartagenero Miguel Caballero Leclerc.²⁵⁸

Con el paso del tiempo las esculturas originales se deterioraron y fueron retiradas del Muelle. En 1992, el escultor del caribe colombiano, Héctor Lombana Piñeres, donó el conjunto escultórico actual, compuesto de tres pegasos elaborados en fibra de vidrio.

El Grupo Conservar, que se encarga de la conservación y puesta en valor del patrimonio mueble de la ciudad, indica respecto a este conjunto escultórico:

“En relación con lo anterior, no es gratuito que *Los Pegasos* estén ubicados en la Bahía de las Animas y le confieran el nombre al Muelle, y se instalaron como guardianes de la misma, considerada desde la conquista uno de los puntos de la ciudad que debían ser protegidos. (...) La presencia de Los Pegasos es un amuleto que garantiza la permanencia del agua; sus poderes, el trueno y el rayo, se corresponden con el lugar en que se emplazan, como fenómenos naturales que alimentan las tormentas frecuente en las marinas, y todos los días se encargan de viajar desde el Oriente, pasando por la Bahía, para traer la Aurora como la luz que trae la verdad y el conocimiento. (...)

Qué mejor función que la que cumplen Los Pegasos, cual es la de constituirse en guardianes del caudal de la memoria que encierra el espacio del Muelle con estos y los demás monumentos. Sería ideal que al menos se enfrentaran de nuevo a la “quimera” de descuido, falta de mantenimiento y reconocimiento en que los hemos sumido desde hace ya bastante tiempo todos aquellos que debemos ser conscientes del valor y el simbolismo que guardan.”²⁵⁹

5.4.4. Catedral de Santa Catalina de Alejandría

Monseñor Brioschi viajó a Europa en 1920 y este viaje le inspiró la renovación absoluta de la Catedral de Santa Catalina de Alejandría. De inmediato se dedicó a la transformación del interior y el exterior de la sobria construcción colonial.

²⁵⁸ BOSSA HERAZO. *Nomenclátor* Ob. Cit. p. 193

²⁵⁹ OSTA, Salim. Ob. Cit. p 102

En su pastoral Veinticinco Años de Episcopado, el arzobispo relató con detalles los cambios de la fachada de la catedral:

“(…) En nuestra Pastoral No. 146, en la cual hicimos una relación de nuestro viaje a Europa en el año de 1920, os hemos referido, Hermanos e Hijos Nuestros dilectísimos, que el arquitecto Señor Espíritu María Chiapetta de Milán, autor de muchos planos de Iglesias y Capillas, nos preparó uno para la fachada de nuestra Catedral muy bien combinado, porque conservó todo lo bueno que existía anteriormente y sólo agregó modificaciones indispensables para darle realce y estética al conjunto. A nuestro regreso de Italia, emprendimos los trabajos y procuramos ejecutar aquel plano con la mayor fidelidad posible. El tímpano superior, que es todo nuevo, contribuye sin duda a dar mucha majestad a esa fachada y es una hermosa y adecuada coronación de todo el resto. Arriba lleva en el centro la estatua de María Inmaculada, la Patrona de las dos Américas, la cual está en actitud de amparar a la ciudad, y en los extremos tiene otras dos estatuas que representan dos Mensajeros celestiales con la trompeta del juicio final. Estas tres estatuas y las cuatro de los nichos de la portada debían ser unas removidas de la primorosa Catedral de Milán por pequeños desperfectos; ya las teníamos contratadas con la Fábrica de esa soberbia Catedral; pero el Gobierno Italiano no nos otorgó el permiso indispensable que se había solicitado para su exportación al exterior. Por eso tuvimos que mandarlas hacer expresamente en Génova. Las fabricó la Casa del ya citado Vicente Mignone. Por desgracia este excelente escultor pasó a mejor vida en Noviembre de 1922, pero un hijo suyo, llamado Italo, está ahora preparando las cuatro estatuas de la portada, para reemplazar las antiguas, que eran toscas y labradas en piedra. (...) No hemos resentido la prohibición del Gobierno italiano, porque las estatuas de la Catedral de Milán representaban Santos desconocidos que no hubieran tenido mucho interés para nosotros. Y en cambio las que se están trabajando ahora serán muy adecuadas para nuestro primer Templo. En efecto ellas representan a Santa Rosa de Lima, Patrona de América del Sur, a Santa Catalina de Alejandría, Patrona de nuestra Diócesis y Titular de la Iglesia Catedral, a San Juan Beltrán, Patrono de la Nueva Granada, hoy Colombia, y a San Sebastián, Patrono de nuestra ciudad.²⁶⁰

Entre las obras exteriores se destacó la torre de cemento armado –que el denominaba el tímpano- que fue realizada por el arquitecto Gastón Lelarge, la cual reemplazó el campanario cuadrado original. Además de las estatuas que reseñó en su pastoral, también instaló en las alturas a los evangelistas²⁶¹ y modificó con aires renacentistas la totalidad de la fachada.

Monseñor Brioschi también ordenó y dirigió la decoración del interior de la catedral. Reemplazó altares; cubrió paredes, columnas y arcos con estuco de colores y epigrafas varias, que también adornaron la fachada; desapareció la capilla del sagrario de madera

²⁶⁰ BOSSA HERAZO. *Nomenclator*. Ob. Cit. pp 94-95

²⁶¹ Dos de ellas se encuentran en los laterales del templo, indicando que fueron removidas de su lugar inicial de emplazamiento por razones de seguridad.

tallada y dorada; hizo pintar las estaciones del viacrucis en la parte superior de las paredes laterales.



Imagen 27: Fachada Catedral intervenida. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

No todos en la ciudad estuvieron de acuerdo, pero casi ninguno osaba oponerse al poderoso prelado.

Pocos años después de su muerte, escribió sobre el tema Daniel Lemaitre:

“Sus razones tendría Monseñor Brioschi cuando emprendió la reforma de ese templo. El viejo arquitecto francés, señor Lelarge, luego que fueron pintadas las columnas como imitaciones de mármol de colores, dijo que eso era una Catedral de mortadela. Monseñor contestó en una Pastoral diciendo que más sabía el loco en su casa que el cuerdo en la ajena, pues las columnas de la Catedral lloraban salmuera y no había cal que las tuviera decentes.”²⁶²

²⁶² LEMAITRE Daniel. Ob Cit. pp 64-65

Cincuenta años permanecieron las huellas de monseñor Brioschi en la Catedral. Monseñor Rubén Isaza Restrepo, en los años setenta, liberó el edificio de tantos excesos decorativos exteriores e interiores.

Se mantuvieron la torre, los santos de piedra de Santa Rosa de Lima, Santa Catalina de Alejandría, San Juan Beltrán y a San Sebastián y algunas epigrafías; también se restableció la piedra en la fachada. En el interior solamente se conservaron las estaciones del viacrucis. El historiador Donaldo Bossa escribió cuando se realizaba esta intervención liberadora:

“Que nuestros patrones celestiales, Santa Catalina de Alejandría, Virgen y Mártir y San Sebastián, que ignoro si era virgen pero mártir también, e inspirador de tantas creaciones a todo lo largo del renacimiento italiano, velen porque las obras de restauración de la catedral concluyan, para mayor gloria y honra de Dios, con el éxito que bien merecen.”²⁶³

5.4.5. Iglesia de San Pedro Claver



Imagen 28: Iglesia de San Pedro Claver. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

La Iglesia de San Pedro Claver estuvo cerrada muchos años luego de la expulsión de los jesuitas ordenada en 1860 por el presidente Tomás Cipriano de Mosquera. Monseñor Eugenio

²⁶³ BOSSA HERAZO, Donaldo. Demoliciones... ob cit p 11.

Biffi logró que el gobierno nacional la devolviera a la Iglesia y ordenó su arreglo interior completo, como se ha relatado en aparte anterior de este escrito.

En 1921, monseñor Brioschi contrató al arquitecto Gastón Lelarge para que erigiera una nueva cúpula de hormigón sobre el antiguo cimborrio o media naranja de la iglesia, que a la vez, era una reconstrucción de baja calidad que se había levantado luego de su destrucción en un asedio de la ciudad.

Para la cúpula, el arquitecto se inspiró en la del Hospital Val-de-Grace en París, ajustando su escala a la edificación y agregando detalles personales; con ello se desligó del origen arquitectónico jesuita del templo pero logró una integración elegante, sobria y llamativa.

El señor Gastón Lelarge también elaboró un proyecto para la fachada lateral de este templo, que generó inquietudes y oposiciones en la ciudad porque se pensaba que se iba a cambiar todo el exterior del templo –como había sucedido en la Catedral-. El superior de la comunidad jesuita, padre Manuel Mejía estuvo obligado a explicar en la prensa el alcance de lo proyectado y envió una carta que se publicó en La Patria del martes 26 de septiembre de 1922, en la que decía que solamente se pensaba cambiar la parte que daba a la calle San Juan de Dios, pero también aprovechaba para quejarse de lo intransitable de las calles vecinas en las temporadas de lluvia pese a ser las más visitadas por los extranjeros; delineaba su sueño de un reloj de adorno en la fachada principal y exponía la necesidad de derrumbar unas edificaciones que estaban al frente con el fin de ampliar la Plaza de San Pedro Claver.

Pocas semanas después, según lo reseñó el Diario de la Costa del 9 de octubre de 1922, en su sección “Por el embellecimiento de Cartagena” se cumplió su anhelo de demoler las casas de la sucesión Balmaceda, que fueron adquiridas con las donaciones de la feligresía, y se amplió el atrio para darle la configuración actual a este espacio público. La fachada lateral se quedó en planos mientras que el reloj en algún momento posterior dio la hora para las buenas almas de las cercanías.

5.4.6. Monumento a Rafael Núñez

En el Parque Apolo del Barrio el Cabrero fue erigido en 1923, el Monumento al Presidente Rafael Núñez, la estatua de bronce está ubicada en el centro del parque, sobre una columna alta con estrías que sobresale en el conjunto. Para su instalación se destinaron fondos departamentales y municipales, que se invirtieron también en obras complementarias de ornato y refacción del Parque Apolo, y como era de rigor, para las festividades de su inauguración. Una de las notas periodísticas de estos hechos se publicó en el Diario de La Costa del lunes 16 de abril de 1923.



Imagen 29: Estatua del Presidente Rafael Núñez. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

La estatua del Presidente Rafael Núñez es obra del artista Francisco Antonio Cano, quien la diseñó la escultura y la envió a Paris donde fue fundida por otro escultor colombiano que estaba residenciado en esa ciudad, de nombre Marco Tobón Mejía. Este proyecto fue el resultado de su triunfo en un concurso nacional en 1922, para hacer la estatua del Presidente

Núñez para adornar uno de los patios del Capitolio Nacional en Bogotá. La de Cartagena de Indias viene a ser una réplica, fundida por Orlando Montoya Avendaño.²⁶⁴ En la iconografía es fundamental el libro que porta el Presidente, que es la Constitución Política, un homenaje a su gesta de expedición de este texto fundante en 1886.

5.4.7. Hospital Naval

La construcción de un hospital sobre el Baluarte de San Francisco Javier hizo parte de las intervenciones más visibles del periodo. Fue construido por la fuerza naval y desde 1940 recibió el nombre de Hospital Naval de Guerra. Funcionó hasta 1980 cuando abrió sus puertas la instalación hospitalaria que se construyó a la entrada de Bocagrande, que había sido comenzado a construir en 1974.²⁶⁵ Luego de la desocupación del inmueble y de su profundo deterioro, fue demolido para recuperar el espacio amurallado.

5.4.8. Plaza de los Estudiantes

En el espacio de la traza colonial ubicado frente al convento de los agustinos sobre la calle de Nuestra Señora de las Angustias existió una pequeña plaza conocida como Plaza de San Agustín, a la que el Concejo Municipal le cambió el nombre por Plaza de los Estudiantes en el año 1922.

En este lugar se emplazó la estatua del doctor Manuel Dávila Flórez, quien fuera parlamentario, ministro, historiador, educador y rector de la Universidad de Cartagena. En su honor, en el año de su muerte acaecida en Roma en 1924, se levantó este monumento en mármol de origen desconocido, gracias a la acción de la primera convención de estudiantes

²⁶⁴ OSTA, Salim. Ob. Cit. pp 119-122

²⁶⁵ ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Portal Oficial: www.armadamil.co/hospitalnavaldecartagena... (revisado en enero de 2018)

de Bolívar de ese año, que también costó la remodelación del espacio público a su alrededor. En el pedestal se lee: “La juventud de Bolívar Homenaje al Maestro”.²⁶⁶

5.4.9. Universidad de Cartagena

Durante el periodo colonial los agustinos tuvieron un gran poder en la ciudad y fueron grandes terratenientes, propietarios de la tierra de San Agustín de Sincerín de más de ocho mil hectáreas que les fue expropiada durante la desamortización de bienes de manos muertas; después este terreno fue rematado y pasó a manos particulares, llegando a ser sus dueños los Vélez Danies, que desarrollaron en ella el ingenio de Sincerín. El poder esta comunidad se vio reflejado en su claustro de dos pisos y su templo con torre de forma puntiaguda, emplazados en la calle de Nuestra Señora de las Angustias, que siempre ha sido conocida coloquialmente como calle de San Agustín.

Debido a la pérdida de frailes este conjunto edilicio pasó a manos estatales desde el inicio de la República y fue destinado para el funcionamiento de la Universidad del Itzmo y del Magdalena (que luego se llamó Universidad de Cartagena), manteniendo este uso institucional educativo hasta el presente.

En 1921 el conjunto fue intervenido por el señor Francisco Nordio. Se adicionó un tercer piso, se modificó su torre y se cubrió su fachada con unas baldosas de color anaranjado rojizo –que luego al caer fueron reemplazadas por una pintura estucada y vetada cromáticamente similar a lo anterior-. Según los arquitectos Ricardo Zabaleta y Jorge Sandoval en su ficha técnica de la edificación del año 2004 esta intervención tuvo como autor intelectual a monseñor Brioschi quien adelantaba un proyecto transformador similar en las fachadas de la Catedral.

Una crítica justa de esta intervención la realizó el historiador Donaldo Bossa Herazo:

²⁶⁶ OSTA, Salim. Ob. Cit. p. 43

“Este edificio cayó en manos de Francisco Nordio, veneciano que tenía en Santiago de Chile una carnicería y acá resultó arquitecto, y perpetró en San Agustín lo que a la vista está (...). Otra página de vergüenza de nuestra historia local.”²⁶⁷

5.4.10. Claustro de Santa Clara

El Claustro de Santa Clara, ubicado en el sector de San Diego, permaneció vacío desde la desamortización de manos muertas del Presidente Mosquera hasta 1884, cuando comenzó a funcionar como hospital y orfanato, sufriendo permanentes transformaciones.

En 1929, el arquitecto Gaston Lelarge intervino para estos fines hospitalarios y de manera parcial la edificación, en el ala hacia la Calle del Curato.

Durante las décadas siguientes la edificación se fue deteriorando de manera grave. En los años noventa del siglo XX fue adquirida por una cadena hotelera internacional. La intervención recuperó, mediante restauración monumental, la parte colonial que se conservaba de las celdas, el patio central y la capilla; de la intervención de Gastón Lelarge solamente se conservó la fachada vaciando su interior, donde se construyeron habitaciones contemporáneas; lo cual generó la oposición de muchos por la pérdida de la obra republicana en la edificación.

5.4.11. Claustro de Santa Teresa

Después de perder su uso religioso, este convento carmelita fue cárcel, taller de cerrajería, fábrica de fideos, colegio y depósito de licores. En 1921 fue intervenido por la Policía Nacional para adecuarlo a los requerimientos de su cuartel; para este fin le fue adicionado un tercer piso, se cubrió con una fachada republicana y se demolió el claustro sur para crear

²⁶⁷ BOSSA HERAZO, Donaldo. Demoliciones.... Ob. Cit. p. 12

un patio de parqueaderos – que con posterioridad al derribarse sus muros, se convirtió en la actual Plaza de Santa Teresa.²⁶⁸

La edificación se deterioró con el paso de los años; fue abandonada por la Policía Nacional y finalmente la compró un inversionista para construir un hotel de lujo en los años noventa del siglo XX.

5.4.12. Pasajes comerciales y edificios comerciales

Para aprovechar los centros de manzana y el dinamismo comercial, se construyeron durante estos años, el Pasaje Leclerc ubicado en el barrio de Getsemaní y el Pasaje Dáger, el cual tenía un uso mixto para comercio en el primer piso y hotel en el segundo, emplazado en el Centro. Ambos edificios fueron diseñados en 1925 por el arquitecto Gastón Lelarge. Se conserva en funcionamiento y en mediano estado de conservación el Pasaje Leclerc. El pasaje Dager se encuentra cerrado y derruido, esperando tiempos mejores.



Imagen 30: Pasaje Leclerc. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

²⁶⁸ PORTO DEL PORTILLO Raul et al. Plazas y calles de Cartagena de Indias, Ed. Nobel Impresores 4^a reed. Barranquilla 2011.p. 24

5.4.13. El puente de Manga

El arquitecto Gastón Lelarge fue contratado para diseñar y construir el puente republicano que reemplazó el primitivo, en la comunicación entre el recinto amurallado y el Barrio de Manga, por la puerta Román.



Imagen 31: Puente de Manga. 1936. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Este puente de estilo republicano fue construido en 1928, de gran valor estético, fue reemplazado en los años ochenta del siglo XX por un puente alto que facilitaría el tráfico marítimo por los cuerpos de agua circundantes, lo cual todavía no es una realidad.

5.5. CARTA DE CIUDADANIA DE LA NUEVA CIUDAD

5.5.1. El Muelle de Manga

El Muelle de la Machina sirvió a la ciudad desde finales del siglo XIX hasta que se incendió en 1930, lo que obligó a construir un muelle provisional mientras se resolvía el tema de manera definitiva.

A finales de 1921, la Andian National Corporation Limited adquirió los títulos de concesión de los muelles a la compañía Colombian Railways and Navegation Company; que le realizó unas adecuaciones que servían a los intereses de importación de insumos de aquélla para la construcción del oleoducto. En el año 1927 el Gobierno Nacional contaba con autorizaciones para readquirir el Muelle de la Machina y el Ferrocarril Cartagena-Calamar. Sin embargo, no se hizo de inmediato, pero esto hizo que se retardaran inversiones necesarias. En 1930 el Gobierno adquirió la propiedad de los muelles y los edificios portuarios en la bahía (donde luego instalaría la Base Naval del Atlántico en 1935). En 1939 se formalizó la nacionalización del ferrocarril que siguió rodando hasta 1950.

A raíz del incendio del Muelle de la Machina, el Gobierno Nacional contrató la construcción de un moderno terminal que se emplazaría en el Barrio de Manga así como obras de rectificación del Canal del Dique, que fueron encargadas a la firma norteamericana Frederick Snare Corporation, que en parte fue financiada con un préstamo de un millón de dólares que realizó la Andian.

El 12 de febrero de 1934 fue la inauguración del Muelle Marítimo de Manga, que hizo parte de los actos conmemorativos de los cuatrocientos años de fundación de la ciudad.

5.5.2. La industria turística

En estas décadas se consolidó la idea embrionaria de la década del diez y se definió la visión del turismo como ideal de ciudad. Se pensaba en la necesidad de adecuar la ciudad con balnearios, paseos y personal capacitado, como también de mantener las murallas, baluartes y castillos en buen estado de conservación y limpieza para el disfrute de los turistas.

La Cámara de Comercio de Cartagena consideró que el turismo favorecía a Cartagena. El diario El Porvenir del 27 de marzo de 1923 hacía consciente a las instituciones públicas de la necesidad de mantener los monumentos históricos para que el puerto fuera interesante para la recalada de los buques de turismo que recorrían el Caribe:

“(…) una poderosa compañía de navegación proyecta adoptar este puerto como escala para unos viajes semanales de turismo que ya se han iniciado en las diversas repúblicas de la

América Latina; pero ha hecho saber que sólo incluirá a Cartagena en su itinerario, en el caso de que se reparen debidamente sus monumentos históricos y se conserven en buen estado de conservación y limpieza, para que así lleguen a constituir efectivamente un motivo de curiosidad para los viajeros que vengan a este puerto.

Ya podrá usted imaginar el grande y positivo beneficio que recibirá esta ciudad con los proyectados viajes de turismo, pues ellos darían ocasión para el desarrollo de muy variadas industrias y ocupaciones; fuera de las ventajas materiales y morales que derivaría esta ciudad y toda la nación, con la visita constante de un personal cosmopolita, el mejor medio de propaganda de nuestra cultura y uno de los más eficaces vehículos para nuestro futuro desenvolvimiento económico.”²⁶⁹

El Gobierno central también veía con interés la industria turística de cruceros. Por esto propició la ley 45 de 1924 que dio facilidades a los barcos de turismo exonerándolos del pago de tributos a fero y muellaje.²⁷⁰ Estos barcos recalaban por unas pocas horas en la ciudad, tiempo que sus navegantes empleaban en recorrer la ciudad, tal como sucede hasta hoy.

En los alrededores de la Torre del Reloj comenzó a funcionar desde 1934 la primera agencia de turismo de la ciudad, dirigida por Leo Fox, que tenía una empresa de guías de turismo en español y en inglés.²⁷¹

El turismo era de importancia nacional. En 1931 se creó el servicio oficial del turismo con una Oficina Central de Turismo para el desarrollo de este sector de la economía. También en 1932 se expidió la Ley 11 que creó en Cartagena una Junta de Monumentos Históricos y de Turismo (integrada por el Gobernador, el presidente del Concejo, los presidentes de la Cámara de Comercio, la Sociedad de Mejoras Públicas, que podía dar en arriendo bienes estatales del patrimonio y editar postales; creó una Oficina de Turismo en la ciudad, y ordenó la construcción de un balneario y hotel a orilla del mar, elaborar una cartilla de turismo, editar postales para financiar las actividades, crear una junta para el turismo de la ciudad y elaborar una cartilla de turismo. De todo esto lo más importante fueron los recursos para construir el hotel en Bocagrande que vio la luz en la década del cuarenta con el nombre de Hotel Caribe.

²⁶⁹ EL PORVENIR, 27 de marzo de 1923, p. 4

²⁷⁰ GUERRERO PALENCIA, Lorena. Ob. Cit. p. 73

²⁷¹ PORTO ET AL. Ob. Cit. p. 76

Con miras a la atención del turista se definieron algunos recorridos importantes: la zona de Las Bóvedas, la recuperación de la vía al Convento del Pie de la Popa que se ejecutó en 1923, y la preocupación por la erradicación de los nuevos caseríos que empezaron a aparecer en las faldas de este cerro en el año 1931:

“Pero en verdad no es propiamente un caserío lo que está surgiendo, sino un rancherío que desde muy lejos ostenta un desagradable aspecto, contra toda higiene, contra toda estética (...)

“La inconveniencia resalta con solo pensar que la colina tradicional es visitada a cada momento por un sinnúmero de extranjeros y no está bien que, por un dejar hacer indolente y reprobable, dejemos mantener incólume nuestra cultura y nuestro decoro.”²⁷²

5.5.3. El Museo Histórico

Mediante el Acuerdo Municipal 54 de 1924 se creó el Museo Histórico de Cartagena de Indias, con el fin de conservar y divulgar los “objetos rigurosamente históricos” y las “obras de arte” que lo ameritaran. Se puso bajo la dirección de una junta elegida por el Concejo y se asignaron recursos para el arriendo del local, la compra de estantes y el pago de gastos de mantenimiento. Su funcionamiento se basó en la buena fe, la colaboración de ciudadanos y el ejercicio aficionado del arte de la museística.

La institución pervivió y se ha transformado en un centro cultural riguroso, que conserva el Archivo Histórico de la ciudad, y funciona en la antigua sede del Palacio de la Inquisición en la Plaza de Bolívar, que es una importante edificación colonial. Al igual que en los museos europeos y latinoamericanos ha evolucionado para ser un contenedor de bienes que simbolizan la identidad, el arte, la historia y el culto de la ciudad. Este lugar fue creciendo de manera simultánea con la consideración del centro histórico, sus monumentos y murallas como sitios icónicos que construyen identidad, dan cohesión y se convierten en itinerarios del turismo y referentes para la pertenencia como ciudadano a la urbe.

²⁷² EL MERCURIO, domingo 22 de enero de 1931

5.5.4. El proyecto fallido de Lelarge

En 1925 la municipalidad contrató al arquitecto Gastón Lelarge por un pago de cuatrocientos pesos oro legal, para que elaborara los planos de la urbanización de las plazas de la Independencia y antigüedad de Carnicería, indicando alturas de calles y plazas y sitios para edificios públicos, jardines y demás equipamientos. Así mismo debía señalar los tipos de construcciones que deberían adoptar los constructores. También debía acompañar los “bosquejos y siluetas de los edificios públicos que figuraran en los planos tal como se publicó en la Gaceta Municipal No. 941 del septiembre 20 de 1925. En la exposición de motivos de este contrato, se exponía la importancia del “terreno colocado en el centro más importante de la ciudad”, donde debía evitarse que se hicieran “construcciones que no sean adecuadas a la importancia del lugar y al embellecimiento y ornato”; mencionaba la necesidad de reservar un espacio para el edificio de la Agencia Postal que venía presupuestada por el Gobierno Nacional; además se pensaba en construir un Palacio de Exposición Permanente, que era del interés de la Cámara de Comercio, lo mismo que un Palacio Municipal o un Palacio Departamental según lo definieran estas dos autoridades. Se buscaba evitar que “luego resulte allí una conglomeración heterogénea en vez de una edificación que embellezca esa parte central de la ciudad, llamada a ser la más bella de la población (...)”²⁷³

Este proyecto fue entregado y hace parte de las obras del arquitecto Lelarge para Cartagena de Indias. Nunca se ejecutó, salvo el Edificio de la Agencia Postal.

En su lugar, en los años cincuenta se adelantó la urbanización moderna de La Matuna; siendo la venta de los terrenos una fuente de recursos para las arcas municipales lo mismo que los impuestos a la propiedad inmueble que luego se facturaron.

5.5.5. La ciudad se mira y se sueña

²⁷³ Gaceta Municipal No. 941 del septiembre 20 de 1925

El Diario EL Porvenir en su edición del viernes 3 de junio de 1927 contiene una edición especial denominada “Cartagena del Presente”. En ella se reseña el crecimiento poblacional y la expansión urbana, e indica y describe los principales barrios extramuros, que se han consolidado a partir de 1910:

- Manga: “Uno de los más recientes en donde viven las gentes adineradas en lindísimas quintas de construcción moderna (...)”. Indica que allí se emplaza la nueva planta eléctrica de la “Cartagena Colombia Waterworks Ltd”, el Club Miramar y el parque que construyó el alcalde Benjamín Moreno, que también pavimentó varias de sus calles principales.
- Pie de la Popa. Lo describe como un barrio antiguo donde se han construido pocas construcciones modernas, que se encuentra unido al recinto amurallado por una vía de concreto. Allí funciona el Club La Popa.
- Pie del Cerro. Designa las casas construidas al pie del castillo de San Felipe de Barajas.
- El Cabrero. Lo define como “el más bello y pintoresco de todas las agrupaciones urbanas”, en su plaza principal está el parque Rafael Núñez con su estatua; en la capilla están los mausoleos de Rafael Núñez y doña Soledad Román de Núñez.
- Marbella. Continuación del Cabrero, recientemente fundado por Constantino Pareja.
- Crespo. Los dueños de la hacienda la dividieron en lotes con calles, donde aún no se ha construido pese a su vocación para balnearios.
- Rodríguez Torices. Fundado hace seis años, en los terrenos de la hacienda La Cabaña, donde han construido con facilidades de financiamiento que dieron sus empresarios.
- El Amador. Barrio de personas de bajos recursos, obreros y empleados de comercio. La municipalidad ha atendido sus requerimientos de vías.
- El Bosque. Era conocido como la Isla de Gracia; allí se ubicaba una finca de los señores Román Vélez; se ha desarrollado lentamente por la falta de agua aunque ya tiene lotes y vías.
- Playón del Blanco. Se describe como una zona peligrosa y de tolerancia. Está a la entrada del barrio Rodríguez Torices.

- Bocagrande. Se reseña el grupo de casas construidas por la Andian National Corporation para sus empleados cerca del muelle La Machina. Indica que su arquitectura “imita el clásico estilo español del siglo XVI. Allí se encuentra el Club Americano para los empleados de la compañía.
- El Espinal. Barrio pobre y antiguo, cerca de los talleres del ferrocarril.
- La Quinta. En el camino que conduce a Barranquilla sobre la línea del ferrocarril. Habitado por personas pobres.

Luego se refiere a “la ciudad propiamente dicha”. En ella describe el recinto amurallado. Indica que se mantienen los edificios coloniales, pero que se han construido edificios modernos y elegantes como por ejemplo el de los señores Rafael del Castillo, el Royal Bank, Raúl H. Mendez, el Banco de Bolívar, Salim Bechara, Manuel Obregón, Henrique Lecompte, los talleres de José Vicente Mogollón, las oficinas y talleres del Porvenir y el Diario de la Costa, el hospital Santa Clara y el Edificio de la Policía Departamental, la edificación de Rumié Hermanos, el Club Cartagena y otras.

En materia industrial enumera las industrias para el consumo local y algunas industrias navales. En materia comercial destaca la relación con el Chocó fuente de materias primas como el platino que se exporta por Colombia, así como de maderas que vienen de esa región y de los bosques del departamento. Se mencionan un número amplio de casas comerciales y agentes marítimos y fluviales y también de entidades bancarias.

En vías destaca la carretera de la Cordialidad a Barranquilla, el ferrocarril, la existencia de telégrafo y de teléfonos y la compañía aérea en hidroaviones de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aereos hasta Barranquilla, Honda, Girardot y otras ciudades más cercanas sobre el Magdalena.

En la prensa local, indica el Diario de la Costa, fundado en 1916, La Patria fundado en 1922; señala que pronto funcionará El Mercurio. El Bodegón que es un semanario de literatura fundado en 1922 por un grupo de jóvenes intelectuales, siendo su director en 1923 don Jacobo del Valle R.; La Atlantida, el Comercio, El Empleado, La Revista de la Cámara de Comercio.

Se destacan y enumeran las rutas de servicio de transporte interurbano (hacia Manga, Pie del Cerro, Espinal, Amador, Pie de la Popa, Quinta, Playon del Blanco, Rodríguez Torices, Cabrero, Marbella y Bocagrande) así como el crecimiento del número de vehículos de motor. Se listan más de quince hoteles en funcionamiento en la ciudad.

El artículo reseña las iglesias, las órdenes religiosas, los colegios, el cuerpo consular.

Destaca la Sociedad de Mejoras Públicas creada en 1923 para contribuir a la conservación de las murallas, fuertes y monumentos nacionales. Como obras realizadas señala el embellecimiento del Parque Centenario y del Paseo de los Mártires. En proyecto indica la destrucción de los barrios Pueblo Nuevo, Boquetillo, Pekín, Pedregal y ampliar el parque de Manga.

En los centros sociales destaca el Club Cartagena, con sede moderna construida por el arquitecto francés Gaston Lelarge, el Club La Popa y el Club Miramar.

Este documento reseña el patrimonio de Cartagena de sus murallas, sus castillos, sus iglesias y conventos, sus viviendas, plazas, que dan “al turista, al artista, al historiador, y en fin a todo viajero amante de las glorias de la historia, la patria y la raza, un rico arsenal para estudiar y conocer lo que fue la civilización colonial española de otras edades”. E indica que la ciudad cuenta con guías en inglés y español para acompañar a los viajeros.

En los sitios de recreo indica los siguientes: El parque de la independencia; el parque Bolívar; el Parque Fernández de Madrid; el Parque Rafael Núñez inaugurado cuando se erigió la estatua de Rafael Núñez del escultor colombiano Francisco Cano (antes llamado Parque Apolo); Monumento a la Bandera en cuya cercanía se construyó el pequeño parque Almirante Padilla; el Camellón de los Mártires; el parque de Manga, en un área donada por Jose María de la Espriella y construido por el alcalde Moreno en 1926. La carretera a la Boquilla al final de Marbella, de 12 kilómetros lleva al pueblo de pescadores que es un lugar de descanso y disfrute. La Popa, donde se ha reconstruido el templo en su cima y se ha construido una carretera para el ascenso en 1924, por el Gobernador Martínez Recuero.

Existen dos balnearios: en Marbella y el Luna Park en Crespo.

Menciona el Museo Histórico de Cartagena, inaugurado el 11 de noviembre de 1926, que tiene 1365 objetos, entre ellos algunos valiosos de la época de la conquista, la colonia y la independencia. Proceden de donaciones de particulares. La municipalidad atiende los gastos del local y del personal.

Señala el Teatro Municipal, el Teatro Rialto de cinematógrafo de Belisario Díaz inaugurado el 1 de mayo de 1927. El Circo Teatro para corridas de toros y teatro para variedades y cine.

En los establecimientos de beneficencia se listan el Hospital Santa Clara, que funciona en el convento de las clarisas en San Diego. La Sala Cuna Municipal atiende niños de madres trabajadoras y funciona en la Calle Larga, fundada en mayo 1 de 1926. El Orfelinato funciona en inmueble adjunto al Hospital Santa Clara. En el antiguo convento de San Francisco de propiedad del gobierno departamental funciona el Asilo de Mendigos a cargo de las Hermanitas de los Pobres. En el antiguo convento de Santa Teresa funciona la Cárcel de Santa Teresa.

Para esta fecha el análisis de las murallas de Cartagena es el siguiente:

“Estos monumentos históricos no han merecido por parte del Gobierno Nacional los auxilios que han menester para su conservación. Los siglos van haciendo su labor de destrucción. Del gran castillo de San Felipe que se levanta en la pequeña eminencia entre los barrios del Pie de la Popa, Pie del Cerro y Espinal es poco lo que queda. En la misma situación de ruina se encuentran también los castillos de Bocachica y las murallas en general.

(...) Para dar expansión a la ciudad se han derribado 660 metros de muralla y los baluartes de San Pedro Apóstol, San Pablo, San Andrés y San Pedro Mártir, con lo cual si bien se ha hecho una obra que sirve a la expansión urbana, en cambio se ha roto toda la bella armonía de las murallas consideradas como de inestimable valor histórico.” [Negritillas fuera del texto original]

5.5.6. La ciudad ideal

Las ciudades hacían publicidad de sus bondades. Para ello construían un discurso halagador carente de defectos. Cartagena de Indias entró en este camino como un medio para atraer viajeros e inversionistas.

En 1927, J. Montoya Márquez, quien se definía a sí mismo como “un antioqueño de paso por la ciudad”, publicó su libro “Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir”²⁷⁴, como parte de un proyecto de reseña, con fines publicitarios, de catorce capitales de departamento de Colombia, que comenzó en esta ciudad. El texto presenta una crónica “en marcha” de la urbe que se apresta a cumplir cuatrocientos años y es contemplada por primera vez por el autor:

“En lo material, los playones e islas que estaban fuera o formaban apenas incipientes suburbios, son a la fecha parte integrante y continua de la ciudad, urbanizados a la moderna, con anchas calles, con bellos paseos, con suntuosas residencias, con toda clase de servicios públicos. Industrialmente, ya no se contiene el comercio dentro de las calles del centro antiguo, vecinas de la catedral y de las plazas de la Aduana y de los Coches: los almacenes y las oficinas de variada índole van invadiéndolo todo, en la vieja urbe primero, luego en la nueva. Empezaron por extenderse sobre la calle de la Media Luna y las demás del antiguo barrio de Getsemaní, rodearon el extenso marco del viejo matadero que hoy es primorosa plaza de la Independencia digna de figurar lúcidamente en cualquier gran metrópoli del mundo civilizado, y van ahora desparramando sus actividades hacia los barrios nuevos (...)”

El texto indica que el crecimiento se estaba dando hacia la zona de la Matuna, donde se ubicaban los talleres de J.V. Mogollón, el Diario de la Costa, las bodegas del ferrocarril y donde pronto se iba a construir el Palacio del Correo (lo cual efectivamente sucedió y es conocido hoy como el Edificio Nacional). Además de resaltar el crecimiento urbano extramuros, que solo menciona los barrios de clases altas y medias pero guarda silencio de los barrios pobres, indica la urgencia de un nuevo acueducto, guarda silencio sobre el alcantarillado, cita la necesidad de canalizar el Canal del Dique y anuncia que se está construyendo la vía terrestre entre Cartagena y Barranquilla, así mismo se refiere al proyecto que nunca se concluyó del Ferrocarril Central (entre Cartagena y Antioquia).

En el apartado de la visión de la urbe portuaria hace suyas las palabras del editorial del Diario de la Costa de esos días, que allí transcribe como “visión profética”:

“Cartagena se había transformado, bajo la acción combinada del oro, la higiene, la inmigración, el trabajo y el buen gobierno.
(...)”

²⁷⁴ MONTOYA MARQUEZ J. *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir*. Ed. Talleres J.V. Mogollón Cartagena, 1927. p. 86

Para dirigir la labor de saneamiento se contrató una misión americana de sanidad y se la invistió de facultades casi dictatoriales (...) Y gracias al empleo combinado de la propaganda sanitaria, de la persuasión (sic), de las multas y la coacción (sic), fue convirtiéndose la ciudad en un modelo de limpieza, como Panamá.

Un incendio purificador había destruido las barricadas infectas que habían ido formándose al pie de las murallas, y en su lugar florecían, en la playa marina, sencillas y elegantes casitas.

El Ferrocarril Central de Bolívar había abierto al trabajo grandes territorios fecundos, a donde había sido enviada buena parte de la población excedente, que encontró allí, en pleno campo ubérrimo, la redención (...), la independencia, economía y holgura que en ningún tiempo hubiera podido conquistar dentro de las murallas de la antigua Cartagena.

En esa antigua Cartagena, higienizada y remozada, continuaba multiplicándose el movimiento de los negocios y de la administración pública. Pero los distritos nuevos de Manga y El Cabrero constituían la nueva Cartagena, embellecidos con calles muy bien pavimentadas, con agua pura a rodo, meridianamente iluminados, refrescados de sicomoros, de naranjos, jazmines y almendros en flor. Había parques y jardines amplísimos con fuentes y juegos de agua, felices imitaciones de los jardines y fuentes de Le Notre, que son gloria de Versalles. Bosques que eran nidos de fiestas, como el Boulogne de París. Avenidas de una suntuosidad armoniosa como La Rambla de Barcelona, la perspectiva de Newskay de Leningrado, el paseo Bajo los Tilos de Berlín, Vias apias, de belleza aliada a la civilización y resplandeciente de claridad, como el Broadway de New York... (...)

Así imaginamos la ciudad futura. (...) ²⁷⁵

Continuaban en pie, entonces, los sueños de la ciudad ideal que habían sido el motor de las utopías latinoamericanas desde el siglo XIX. En el caso de Cartagena de Indias, excluyendo mulatos, negros y pobres. Es una ciudad de élites para las élites: Los pobres son “población excedente” y sus casas son “barricadas infectas”. La segregación social y racial es una constante del periodo.

En el cine también se guardó la memoria de esta mirada ideal y sin defectos de la urbe perfecta. La compañía filmica colombiana Acevedo Hermanos realizó una película muda en 1928 sobre Cartagena de Indias, que se conserva en la Fundación Patrimonio Filmico Colombiano.

5.5.7. La Monografía de Cartagena

²⁷⁵ Ibidem. Pp. 102-103

En 1929 se publicó el libro “Monografía de Cartagena”²⁷⁶, que fue la obra ganadora del concurso de la Junta Oficial del Censo, publicado bajo el auspicio de la Sociedad de Mejoras Públicas, del historiador Manuel Pretelt Burgos. Esta obra describe con detalles la urbe, sus barrios, actividades culturales, monumentos, comercios, infraestructuras, etc., que comienza por el concepto de la raza hispánica como creadora de la identidad, omitiendo cualquier referencia a la población negra de la ciudad o al mestizaje.

El libro destaca la consolidación del turismo como un renglón económico al lado del comercio y la industria; se tiene claridad que las murallas, el castillo de san Felipe, los fuertes de la bahía y el conjunto intramural son de gran valor en este campo; mismo se reseña como atractivo el museo histórico que consta de 400 objetos históricos que han sido donados por los cartageneros animados por un espíritu patriótico. Se describe una ciudad donde la mayoría de los pobladores viven por fuera de los límites de su recinto amurallado, lo cual es una modernización y un cambio de paradigmas culturales urbanos.

5.6. LOS CUATROCIENTOS AÑOS DE LA CIUDAD

A través de la Ordenanza número 31 del 29 de abril de 1926 expedida por la Asamblea Departamental de Bolívar se ordenaron actos para la conmemoración del cuarto centenario de la fundación de la ciudad de Cartagena de Indias, que se celebraría el 20 de enero de 1933, para ello se crea una Junta, se determinan eventos para la celebración que incluyen la pavimentación de la ciudad y se concluya el alcantarillado; la reparación y conservación de los monumentos de la ciudad, en especial las murallas y castillos; la adquisición de los cerros de la Popa y San Felipe para hacer un parque histórico departamental; la organización de una exposición nacional; la convocatoria de un congreso universal de historia; una estatua a don

²⁷⁶ PRETEL BURGOS, Manuel. “*Monografía de Cartagena*”. Ed. Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias y otros, Cartagena, 2011.

Pedro de Heredia; la construcción de un paseo por la costa del mar desde el Limbo hasta la Tenaza; construcción de barrios obreros , entre otros.²⁷⁷

En el Walters American Hotel que funcionaba en la casa colonial adyacente al Claustro de San Agustín (Universidad de Cartagena)²⁷⁸ se celebró el 1 de junio de 1933 el banquete conmemorativo de los 400 años de fundación de la ciudad, que fue organizado por la Academia de Historia de Cartagena de Indias, presidida por el académico Gabriel Porras Troconis, en el cual fue invitado de honor el señor Presidente de la República, Enrique Olaya Herrera, según rezaba la placa conmemorativa fue instalada en la fachada del Edificio Ganem el 1 de junio de 2011, que desapareció del lugar unos años después. La fecha estaría errada si se atienden las fuentes históricas, que indican que las efemérides debieron posponerse por la Guerra del Perú y que además para esas fechas aún se databa en el 20 de enero de 1533 el acto fundacional, tal como lo expone Eduardo Lemaitre.²⁷⁹ Pero el banquete si tuvo lugar.

Se realizó la primera versión del concurso nacional de la belleza en la que resultó ganadora la reina cartagenera Yolanda Emiliani Román (el siguiente concurso fue en 1947 y desde entonces se convirtió en un acto social de importancia nacional). Este concurso estuvo programado para 1933 pero se aplazó hasta el año 1934 por la Guerra con el Perú.²⁸⁰

En respuesta a un poema escrito por un vallecaucano enojado porque su candidata había perdido el concurso en favor de la cartagenera Yolanda Emiliani, el poeta Luis Carlos López escribió:

Ya pasó por fortuna el centenario
de mi heroica ciudad, la de los viejos
muros inaccesibles al corsario
que hoy dan asilo a ratas y cangrejos

²⁷⁷ EL PORVENIR, viernes 3 de junio de 1927 Edición Especial

²⁷⁸ Fue demolido para la Construcción del Edificio Gánem en 1948, que es del mismo año del Edificio Cuesta de la Plaza de Santo Domingo. Ambas edificaciones con su arquitectura moderna en altura rompen con la escala del conjunto intramural.

²⁷⁹ LEMAITRE Eduardo. *Historia General*. Ob. Cit. p. 546

²⁸⁰ Guerra internacional entre 1932 y 1933 por la definición de límites en la Amazonia especialmente Leticia y la explotación del caucho en la región.

Con su oblicuo mirar de ojos de ario
vi a Olaya Herrera en múltiples festejos
siempre a las seis y diez ante un horario
y ante un montón de Albertos Pumarejos

Y vi también en típicos concursos
de belleza y de gracia, entre discursos
tropicales que nunca tomo en cuenta

A la muy grácil señorita Valle
que aquí embrujó con el detalle
divino de sus pies de cenicienta.²⁸¹

Entre diciembre de 1933 y enero de 1934 se realizó una feria comercial y agropecuaria. También se realizaron regatas, campeonatos y espectáculos públicos.

La inauguración del Terminal Marítimo de Manga en febrero de 1934 hizo parte de estas celebraciones.

El Concejo Municipal declaró huésped de honor al presidente norteamericano por considerar que su visita tenía como fin conocer los monumentos coloniales, lo cual honraba la tradición de la ciudad y era un gran honor de importancia mundial. Los presidentes recorrieron la ciudad en un automóvil descapotado, de lo cual quedó un registro filmico que se conserva en la Fundación Patrimonio Fílmico en Bogotá y algunas fotografías en la Fototeca Histórica de Cartagena.

Entre los actos de esta celebración de Cartagena de Indias se celebró el Congreso Panamericano de Historia organizado por el Presidente de la Academia de Historia, don Gabriel Porras Troconis entre el 25 de diciembre de 1933 y el 6 de enero de 1934.

Finalmente, como era costumbre en ciudades europeas y americanas de este tiempo, en Cartagena de Indias se publicó un libro en 1933 con motivo del aniversario de su fundación, con el ánimo de presentar las ventajas comparativas de esta urbe y divulgar sus avances hacia

²⁸¹ MUÑOZ VELEZ, Enrique. Ob. Cit. pp 194-195

el progreso. El libro es un álbum visual, con textos en español y algunos en inglés. Reseña a don Pedro de Heredia, su fundador, e incorpora una loa a la ciudad de la autoría de Fernando de la Vega. Trae panorámicas de la ciudad y presenta el puerto como el principal del país, lo cual es una inexactitud propagandística. Muestra las riquezas históricas de la ciudad, representadas en sus murallas, iglesias y casas. Describe la vida social con las mujeres bellas de la élite, algunas casadas y otras solteras o concursantes de belleza; también trae una sección de niños. En la edición también se presentan las instituciones cívicas y religiosas así como un inventario de las empresas, periódicos, fotógrafos y colegios.²⁸²

5.7. SINTESIS

Durante las décadas del veinte y del treinta el recinto intramural que había sido la urbe colonial se convirtió en la “ciudad vieja” al dar paso al crecimiento poblacional en sus extramuros. Fue un cambio importante en la dinámica de la urbe que sin embargo no le hizo perder su condición de centralidad.

La ciudad siguió transformándose, en especial con intervenciones importantes para el perfil urbano como fueron las nuevas torres de la Iglesia de San Pedro Claver y de la Catedral; la instalación de las estatuas de los Pegasos y de Rafael Núñez, la construcción de un hospital sobre un baluarte colonial y las construcciones republicanas o modernas diseminadas por el conjunto intramural.

La demolición de las murallas cesó, se expidieron normas protectoras, se fundó la Sociedad de Mejoras Públicas y se comenzó la recuperación del Castillo de San Felipe de Barajas. También abrió sus puertas el Museo Histórico y el Bodegón vivió su esplendor.

²⁸² LONDOÑO patricia. Reseña Libro Cartagena 400 años y el antiguo Bolívar, 1933. En Boletín Cultural y Bibliográfico, 1986. Vol 23 No. 6 pp 111-112

Cartagena de Indias se convirtió en una ciudad moderna latinoamericana, con las particularidades de su crecimiento desordenado, sus ideales de pureza racial y su fuerza intacta de optimismo y fiesta características de su alma caribe.

Los cuatrocientos años fueron la ocasión para celebrar la permanencia del acto de habitar este territorio marino e insular; mediante la recepción de la primera visita de un Presidente de Estados Unidos para inaugurar el puerto moderno construido por una de sus empresas; aquí donde la Estándar Oil a través de su filial, hacía poco había dejado una huella duradera en la piel de la Plaza de la Aduana con la construcción del Edificio Andian e implantaba su modelo de urbanismo suburbano en la península de Bocagrande.

CONCLUSIONES

Los fenómenos de creación y demolición arquitectónicas de Cartagena de Indias en el periodo comprendido entre finales del siglo XIX y los años treinta del siglo XX se enmarcaron en las tendencias estilísticas de copia y adaptación de estilos europeos, la modernización y salubridad urbanas, los medios de transporte y los recursos técnicos e industriales de la época, el sacrificio de estructuras ya sin función como es el caso de las murallas y la construcción de edificios y estatuas institucionales y conmemorativas.

En todo esto la urbe siguió las líneas comunes en la evolución de las ciudades iberoamericanas y de las colombianas en particular, con su arquitectura republicana, adaptación local del eclecticismo imperante en el mundo.

El contexto nacional era de consolidación de la nueva República, caracterizada por las continuas guerras civiles. Apenas a finales del siglo XIX, un corto periodo de paz establecido por el gobierno centralista del presidente cartagenero Rafael Núñez y su movimiento de regeneración permitió trascender la imposible construcción de un estado federal en el que se debatió la vida política del país. En el campo económico, los circuitos del comercio a través del río Magdalena y de las conexiones de ferrocarril hacia puertos fluviales sobre sus riberas y la consolidación de la vocación portuaria de Barranquilla fueron determinantes del periodo; el crecimiento de las ciudades colombianas bajo las ideas de modernidad europea francesa y de la salubridad generó espacios y edificios públicos que comparten el estilo de una época.

Cartagena de Indias emergió del siglo XIX superando los efectos negativos de décadas de decadencia luego del movimiento de independencia, el proceso violento de reconquista, la guerra de independencia y las vicisitudes de las guerras civiles posteriores a la desmembración de varios países de la unidad soñada por el libertador Simón Bolívar, las enfermedades y la pérdida de su papel de puerto principal de la nación.



Imagen 32. Boca del Puente. 1870. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Una visión de la historia local permite explicar las transformaciones que se empezaron a abrir, luego que con el apoyo decidido del Presidente Rafael Núñez se abrió paso al renacimiento en todos los aspectos de su vida colectiva. Cartagena de Indias se reconectó con el Canal del Dique y con ello con el interior del país a través del río Magdalena y mediante la instalación de líneas de ferrocarril, construyó muelles modernos, recibió el influjo de extranjeros que se residenciaron en la urbe, reformó parques e instaló estatuas conmemorativas, dio nuevos usos a edificios coloniales, derrumbó murallas y baluartes para la comunicación y el progreso, fortaleció el crecimiento de sus barrios extramuros bajo modelos arquitectónicos eclécticos, y puso en funcionamiento diversos servicios públicos, la luz eléctrica iluminó calles y casas, el acueducto por primera vez surtió la ciudad y los nuevos medios de transporte engalanaron la ciudad.

A su manera, la ciudad comenzó su transformación, a la vez que conservó mucho de su legado colonial, y con ello estructuró el patrimonio que hoy constituye la identidad de la urbe, en un proceso polémico entre las fuerzas de la conservación y las fuerzas del progreso reformador. El estudio de Pearson and Sons recomendó la demolición de tramos de murallas para el saneamiento y embellecimiento de la ciudad, mientras que voces locales protestaban por esta destrucción y desde Bogotá se expedían leyes en la primera y segunda década del siglo XX para dotar de protección jurídica a estos monumentos. De manera lenta, alrededor de las celebraciones del centenario de la independencia, el legado español se fue convirtiendo en factor cohesionador de la unidad y la identidad nacional, y Cartagena de Indias fue centrando su condición del legado español más importante en Colombia.

Arquitectos locales, como Jaspe, y extranjeros, como Lelarge fueron contratados para realizar intervenciones en bienes coloniales o para construir nuevas edificaciones, y sus decisiones marcaron el perfil urbano de la urbe que perduró hasta nuestros días.

La ciudad, emplazada en el mar Caribe a miles de kilómetros de distancia de Europa, otrora punto importante de los vastos territorios de España por su papel de centro del intercambio comercial en las rutas entre la Península y América, discurría su destino de cambios y transformaciones locales, en conexión con las tendencias nacionales e iberoamericanas de la época. El libro de Rielg, “El Culto Moderno a los Monumentos” era un gran desconocido. Sin embargo, sus principios permiten analizar los fenómenos del periodo.

El centro colonial de Cartagena de Indias se convirtió en un monumento no intencionado, donde las intervenciones permitieron leer el paso de los siglos y de las tendencias sobre las edificaciones y en los espacios públicos, como por ejemplo sucedió con la Iglesia de San Pedro Claver, la Catedral y la antigua Boca del Puente convertida en Torre del Reloj; mientras que las murallas y el Castillo de San Felipe se intervinieron para mantener lo más posible su unidad de estilo del periodo colonial. Monumentos intencionados se levantaron en las antiguas plazas convertidas en parques, como sucedió con el Fernández Madrid, Bolívar, la instalación de la estatua de Colón en la Plaza de la Aduana y las renovaciones del Parque de la Independencia convertido en Parque Centenario y el Camellón de los Mártires.

La ciudad colonial, reconociendo el paso del tiempo y la trascendencia de sus luchas de independencia, se dotó de valores históricos, conmemorativos e instrumentales que le permitieron pervivir en el crecimiento de la ciudad durante las primeras décadas del siglo XX, consolidando su papel de identidad de sus habitantes y de los colombianos, en general.

En el abanico de oportunidades que fue el periodo, aunque se tomaron decisiones urbanas cuestionadas en relación con las murallas y algunos edificios, como fue la demolición de la Casa de la Isla, se forjó un espíritu general de protección en la ciudad sobre su arquitectura elevada al valor monumental; y se organizó la Sociedad de Mejoras Públicas, con asociados cartageneros, que se dedicaron a la restauración, conservación y puesta en valor del patrimonio militar de las murallas, baluartes y fuertes de la ciudad. Las urbanizaciones extramuros, especialmente el Barrio de Manga, de alto valor arquitectónico como conjunto republicano en el país, de forma lamentable, desapareció en las décadas siguientes, en este caso, el valor de novedad no trascendió al valor histórico o conmemorativo bajo las presiones económicas inmobiliarias.

Estos procesos descritos de manera general y panorámica pueden explicarse a partir de etapas o hitos de la historia de Cartagena de Indias en el periodo analizado en relación con el tema de la conservación, destrucción y creación monumental.

La primera etapa está marcada por la intervención de las murallas y baluartes para obras públicas de urgencia e imperatividad; tales fueron la demolición del Revellín del Cabrero hacia el año 1878 para utilizar sus piedras en la construcción de una defensa marina al Barrio el Cabrero cuando estaba presente en la memoria un mar de leva muy fuerte que azotó la ciudad, con esto además, se facilitó la comunicación con este sector extramuros que era la residencia del señor Presidente Rafael Núñez y su esposa Doña Soledad Román de Núñez. Fue seguido por la demolición del Revellín de la Media Luna para con facilitar la entrada de tierra a la ciudad amurallada, en el año 1884, que luego se completó con la demolición de la Puerta de la Media Luna su Castillete de San Francisco y los Baluartes de Santa Teresa y Santa Bárbara que protegían este ingreso intramural; allí se construyó el Paseo Heredia y luego se reemplazó por un puente de estilo republicano.

En el mismo periodo se construían la Ermita de Nuestra Señora de las Mercedes en el Barrio el Cabrero y se había remodelado la casa de habitación de la pareja presidencial (que hoy es monumento nacional y es la sede de un museo de la ciudad). También se realizaron obras en el terreno ganado a las aguas entre el Barrio Centro y el Barrio de Getsemaní, allí se construyó el Paseo de los Mártires por iniciativa del filántropo cubano de apellido Balmaceda y también se intervino la Boca del Puente para instalarle la Torre del Reloj, que se convirtió en uno de los elementos distintivos de la ciudad

En el interior del recinto amurallado se transformó la Plaza de los Jagüeyes en San Diego, para instalarle la estatua del prócer José Fernández de Madrid y renovar el espacio para convertirlo en un parque con jardines; la misma suerte corrió la Plaza Mayor, que devino en Parque de Bolívar con la respectiva intervención republicana que incluyó la instalación de la estatua del Libertador Simón Bolívar. En la Plaza de la Aduana el señor Mainero y Trucco instaló la Estatua de Colón, que fue su donación a la ciudad donde desarrolló su emporio comercial transatlántico. En la Ermita de Nuestra Señora de las Mercedes del Barrio el Cabrero del Cabrero se dispuso el Mausoleo al Presidente Núñez para el reposo de sus restos mortales.

La Iglesia contribuyó con la restauración del interior de la Iglesia de San Juan de Dios a la que se cambió el nombre por Iglesia de San Pedro Claver, por encontrarse allí los restos mortales de este jesuita que había sido elevado a los altares en estos años por sus méritos en la protección de los esclavos que llegaban a la ciudad en la cadena del comercio negrero. En su honor se erigió el altar en mármol que desde entonces adorna el lugar y un órgano que donó el Papa pero que hace tiempo dejó de sonar.

En el año 1905 se abrieron puertas en el recinto amurallado para facilitar las comunicaciones peatonales y de diversos medios de transporte. Estas fueron la Puerta Balmaceda en la Boca del Puente, la Puerta de la Paz y la Concordia para facilitar la comunicación hacia el Barrio El Cabrero y la Puerta Román para hacer lo propio con el Barrio de Manga. También monseñor Biffi intervino el interior de la Catedral para colocar el mausoleo en mármol de su antecesor el obispo Eugenio Biffi y de paso para poner también

el suyo.

Para la construcción del Mercado Público, que fue inaugurado en 1905, se demolieron los Baluartes de Barahona y Santa Isabel, en un proceso que continuó en este sector de Getsemaní e hizo desaparecer el lienzo de muralla hasta El Reducto. En este caso, la demolición se justificó en la ciudad de manera unánime por este requerimiento de ciudad y por la necesaria expansión de servicios del muelle de cabotaje adyacente así como de los servicios comerciales anexos a esta instalación de intercambio de bienes y productos.

Todas estas demoliciones e intervenciones tuvieron razones importantes en la vida de la ciudad y contaron con el apoyo unánime de la ciudadanía y las autoridades nacionales y locales.

De otra parte, las intervenciones republicanas generaron espacios públicos y dotaron a la ciudad de elementos estatuarios que de inmediato se incorporaron a la vida ciudadana, dentro de los estilos republicanos en boga en el país y en Latinoamérica.

También es importante en esta fase, dentro de la expansión extramuros, la consolidación de barrios de estilo republicano, como Manga, El Cabrero y el Pie de la Popa. De estos, el Barrio de Manga, que se fue construyendo a lo largo de las décadas que cubre este estudio, estuvo dotado de grandes valores estilísticos individuales y de conjunto que le ameritaron su valoración como uno de los grandes ejercicios arquitectónicos del periodo republicano en Colombia. Por razones de mercado inmobiliario, este barrio desapareció y hoy solamente se conservan edificaciones aisladas que se encuentran protegidas como bienes de interés cultural del orden nacional o distrital.

Una segunda fase de creación monumental se consolidó en la ciudad con motivo de la celebración del centenario de la independencia de Cartagena de Indias, en 1911. Para este fin se acometieron obras públicas de importancia para el tamaño de la urbe, como fueron el Palacio Municipal, que es una obra notable del cartagenero Luis Felipe Jaspe, quien es el arquitecto más importante del periodo. También se construyó el Parque Centenario, con sus tres estatuas en algunas de las puertas y su obelisco en el centro, en homenaje a los firmantes

del acta de independencia; en este parque se instaló una fuente donada por la colonia siria, que desapareció del lugar. En el Paseo de los Mártires, las damas de la ciudad erigieron la Estatua Noli Me Tangere, de gran belleza y significado de protección de La Heroica. Sobre la demolición del Claustro de la Merced se construyó el Palacio Municipal, que estuvo inspirado en teatros existentes en islas del Caribe.

Por último, las celebraciones también estuvieron engalanadas por el Monumento a la Bandera ubicado en el Baluarte de San Francisco Javier, que fue donado por los militares de la plaza y engalanado por un tricolor tejido por las damas de la ciudad.

Sin embargo, este monumento fue el centro del debate durante este tiempo, debido a que para su construcción se emplearon los materiales de la demolición de un lienzo de muralla ubicado entre el Baluarte de San Francisco Javier y el Baluarte de San Ignacio, que comenzó a realizar el General apostado en Cartagena de Indias, sin tener la autorización de sus superiores en Bogotá; aunque al final este permiso se obtuvo, en el debate que se generó quedó claro que el principal motivo era liberar un área de entrenamiento para los soldados y sanear mediante rellenos el cuerpo de agua cercano al antiguo Hospital San Juan de Dios que había sido convertido en cuartel.

En esta década del diez, la ciudad comenzó a pensar fuertemente en continuar con las demoliciones de algunos sectores de murallas con el fin de garantizar la sanidad y habilitar espacios para las construcciones. En la mira estuvo el cordón amurallado comprendido entre la Boca del Puente y el Baluarte de San Pedro Claver (que limitaba con la vía del tren y con las áreas del Parque Centenario y la Ciénaga de Chambacú que comenzaba a desecarse). Las ideas demoledoras no siempre eran acogidas pero la oportunidad de comenzar los trabajos se presentó con la conmemoración de la fecha del fusilamiento de los mártires, en el año 1916; con este fin se abrió la Puerta de Toledo; pero este no fue el fin sino el comienzo de una destrucción que se extendió hasta el inicio de 1924. En este tiempo, pese a protestas, a leyes, a pedidos de interesados, se demolió poco a poco todo este sector de murallas, en un proceso que más que generar sanidad lo que causó fue incomodidades por la presencia constante de lodos, pedruscos y la imagen de una obra en destrucción lenta, mientras que las piedras del

revestimiento hacían parte del negocio de un particular que las vendía a los interesados en la construcción de viviendas o en la pavimentación de calles.

El Gobierno Nacional a la vez que expedía la Ley 48 de 1918 para proteger las murallas también expedía órdenes que autorizaban la demolición en curso. Toda duda que existiera sobre la demolición fue acallada por dos actores muy importantes: La voz autorizada de la Academia de Historia de Cartagena, que en un Boletín Historial citaba ejemplos españoles para justificar el derribo del cordón amurallado, y de otra parte, el concepto técnico de la firma Pearson and Sons que había entregado el plan de saneamiento del Puerto de Cartagena para hacerlo atractivo a las naves en tránsito por el Canal de Panamá y que permitiera a las autoridades de este paso marítimo certificar a la ciudad como un paso seguro e higiénico. Pues bien, esta firma inglesa recomendaba la demolición de las murallas condenadas a la desaparición, pero también de otro sector que estaba en la mira de los cartageneros y que eran las murallas entre la Boca del Puente y el Baluarte de San Ignacio, esto es el cordón que cierra la Plaza de la Aduana hacia el área de los muelles. Esta fase nunca llegó a realizarse y tampoco se pudo derruir totalmente el Baluarte de San Pedro Apóstol, aunque una parte llegó a volar por la fuerza de la dinamita debiendo ser reconstruido de manera rápida por la Sociedad de Mejoras Públicas, porque los tiempos habían cambiado y ya se pensaba en cesar la destrucción, como en efecto sucedió.

Este tiempo de renovación del espíritu protector del conjunto amurallado incluyó la creación de la entidad mencionada, la Sociedad de Mejoras Públicas, integrada por ciudadanos relevantes de la urbe y dedicada a la conservación y puesta en valor de estos monumentos. Sus funciones fueron desde el inicio el ejercicio de funciones públicas sobre estos monumentos, labor en la cual restauraron el Castillo de San Felipe de Barajas y lo salvaron de su ruina. El Gobierno Nacional que tenía mayores recursos fiscales destinó desde esa época recursos anuales para la conservación de las murallas lo cual fue de gran beneficio para la protección monumental.

Todo esto pasaba en una ciudad que se había transformado. Ya la mayoría de sus habitantes residían en los barrios extramuros y el recinto era llamado la “ciudad vieja”,

aunque conservaba su papel de centralidad urbana. En ella se realizaban continuas intervenciones de sus inmuebles para construir en su lugar edificios republicanos que se integraban en el conjunto. No se pensaba entonces, en que las edificaciones civiles tuvieran valor monumental que impidiera su destrucción y cambio. Tal idea solamente surgió a finales de la década del treinta, pero tanto la legislación como las autoridades eran débiles y con pocos recursos y esto limitó su acción efectiva.

La protección de las murallas estuvo motivada también por fines económicos representados en la industria del turismo que había comenzado tímidamente con los viajeros que llegaban luego de la apertura del Canal de Panamá; pero el mar Caribe se convirtió en destino de naves europeas y norteamericanas y en este contexto, Cartagena de Indias tuvo la ventaja comparativa de tener monumentos hispánicos y un conjunto amurallado conservado que lo hacía merecedor del interés de los viajeros ilustrados de este tiempo. Los sectores empresariales representados en la Cámara de Comercio de la ciudad actuaron en defensa de estos nobles intereses y desde entonces la ciudad vio en sus monumentos la base económica de sus ingresos corrientes.

Estos años también dejaron arquitectónica en la urbe. Se destacan las intervenciones contratadas por monseñor Brioschi en la Iglesia de San Pedro y en la Catedral que le han dado a ambas estructuras su apariencia actual. En la primera fue la construcción de una nueva torre, encargada al arquitecto francés Gastón Lelarge, que se adapta armoniosamente al cuerpo arquitectónico y al entorno. En la Catedral solamente se conserva la torre, también de Lelarge y las estatuas de la fachada encargadas a Italia; lo demás del afán estilístico de dudoso estilo de monseñor Brioschi fue eliminado en una intervención en los años setenta del siglo XX; con ello se eliminaron los estucos de colores del interior y de las fachadas, la profusión de escrituras y las pesadas y peligrosas estatuas colocadas en las alturas de la torre. Gracias a esto, la piedra recuperó su lugar y majestad.

Tampoco fueron afortunadas las intervenciones del edificio del Convento de San Agustín, lugar de funcionamiento de la Universidad de Cartagena, al que se instaló una tercera planta y se recubrió su fachada con una cubierta rojiza; como tampoco la construcción de un hospital

naval sobre el Baluarte de San Ignacio, que fue removido en los años ochenta.

En la parte positiva, es remarcable la intervención del arquitecto Gastón Lelarge en un costado del Parque Centenario para la construcción de la sede del Club Cartagena. Este proyecto estilístico integral del mejor arquitecto de Colombia en su generación, ha merecido elogios unánimes de todos los críticos que la consideran su obra cumbre. Lamentablemente el inmueble fue abandonado por los socios del club que emigraron a una nueva sede moderna en el Barrio Bocagrande mientras que la edificación espera los mejores tiempos de una restauración integral para fines hoteleros.

También es valioso el Monumento a Los Pegasos que se instaló en el Muelle del Embarcadero que desde entonces adoptó su nombre en los años veinte. E igualmente la estatua del Presidente Núñez en el Parque Apolo, que da valor a este espacio público.

Así mismo deben mencionarse las intervenciones de la Standard Oil en Cartagena de Indias, consistentes en la urbanización de Bocagrande con un estilo de urbanismo de suburbio norteamericano y también el Edificio Andian inaugurado en 1929 en la Plaza de la Aduana que es el primer edificio moderno de Cartagena de Indias.

Todos estos eventos sucedían en una ciudad que se modernizó al igual que sus pares de Colombia y de Latinoamérica; con los elementos de copia y adaptación tardía de estilos, su incorporación de los discursos de modernización, higienismo, ornato y civismo y sus problemas de crecimiento autoconstructivo con una planeación débil y una institucionalidad superada por las realidades.

Cartagena de Indias no solamente conservó monumentos, intervino otros y creó algunos perdurables; también vivió la modernidad del ferrocarril, del automóvil y el avión; gozó con el cinematógrafo y el cine mudo; disfrutó de corridas de toros, partidos de béisbol o de tenis; gozó en carnavales donde se rompían los límites de las clases sociales; ajustó cuentas con Dios o con su representante en la tierra, monseñor Brioschi. La ciudad tuvo su Bodegón y su gran poeta Luis Carlos López. Las imprentas publicaban diversos periódicos, mientras que las fábricas locales garantizaban el abastecimiento de la población; los empresarios lograron

despegar negocios internacionales desde este puerto del Caribe; los inmigrantes encontraron su casa dentro de los muros seguros de una comunidad que los acogió y les permitió hacer grandes fortunas.

Pero también fue una ciudad que creció y se expandió con enormes diferencias sociales; las capas de población de pobres y personas con baja educación eran las mayorías, dentro de unas élites mínimas educadas y cosmopolitas; sus barrios adosados a las murallas o extramuros no tenían condiciones dignas, sus hijos alimentaban las estadísticas de las muertes que registraban los censos de la higiene, el color de la piel era una barrera infranqueable. Estos paradigmas generaron una ciudad desigual e inequitativa que permanece hasta hoy.

Los ideales de la ciudad que se aprestaba a celebrar sus cuatrocientos años de fundación incluían la desaparición de los perturbadores barrios de Pekín, Pueblo Nuevo y El Boquetillo para reemplazarlos por hermosas casas blancas marinas; la población “excedente” debía irse con el Ferrocarril Central (el que iría a comunicar con el Departamento de Antioquia) a lugares fértiles donde encontrara la realización de los sueños que no eran posibles dentro de la ciudad amurallada. La identidad en Cartagena de Indias al igual que en Colombia necesitaba elevarse a las raíces puras de lo hispánico, católico y blanco, es decir, a lo que resignificaba a las élites o a sus inmigrantes productivos; los demás habitantes necesitaban ser educados en el civismo de los usos ciudadanos para no perturbar los espacios de separación y segregación.

Eran dos mundos coexistentes y aislados. Hemos hablado de uno de ellos: De la ciudad de las élites, de sus significaciones y de sus espacios monumentales y conmemorativos. A ellos es necesario reconocerles tanto sus aciertos como sus desaciertos en la construcción de la ciudad que nos ha sido heredada. Sus decisiones nos legaron, pese a las destrucciones parciales o a algunos errores de estilo, un conjunto patrimonial de invaluable valor dentro de la Lista del Patrimonio Mundial.

BIBLIOGRAFIA

1. ACHUGAR, Hugo. *El lugar de la memoria. A propósito de monumentos (motivos y paréntesis)*. En: Cultura y globalización. Ed. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2000.
2. AGUILERA DIAZ, Maria y MEISEL ROCA, Adolfo. *La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena de Indias en 1875*. En: *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Ed. Banco de la República, Cartagena, 2009.
3. AGUILERA PEÑA, Mario. *La presidencia en los 9 Estados Soberanos de Colombia: el poder ejecutivo en el sistema federal, 1853-1885*. En: Revista Credencial Historia No. 56, Bogotá, 1994. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial
4. ALBA CASTRO, José Miguel. *El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana*. En: Revista Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, Vol. 40 Num. 2, Bogotá.
5. ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Y OTROS. 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias. Ed. Publicaciones Semana, Bogotá, 2011.
6. ANONIMO. *Las murallas de Cartagena*. Boletín Historial. Ed. Academia de Historia de Cartagena. Cartagena, 1919.
7. ARANGO, Silvia. *Arquitectura colombiana de los años 30 y 40. La modernidad como ruptura*. En: Revista Credencial Historia No. 86, Bogotá, 1997. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial
8. ARANGO, Silvia. *Club Cartagena (Gastón Lelarge)*. En: Revista Credencial Historia No. 114, Bogotá, 1999. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial
9. ARANGO, Silvia. *Comentarios al ensayo La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX*. En: Cartagena de Indias en el siglo XIX. Ed. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano - Seccional Caribe, Bogotá, 2002.
10. ARANGO, Silvia. *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Ed. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.1990.
11. ARBELAEZ CAMACHO Carlos. *Ensayo histórico sobre la arquitectura colombiana*. En: Revista Apuntes No. 1, Bogotá, 1967. En: www.javeriana.edu.co/sitio/apuntes (revisado en marzo de 2013)
12. ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Portal Oficial: www.armadamil.co/hospitalnavaldecartagena... (revisado en enero de 2018)
13. BALLESTAS MORALES, Rafael. *Cartagena de Indias, Relatos de la vida cotidiana y otras historias*. Ed. Universidad Libre, Cartagena, 2ª ed, 2008.
14. BOSSA Donaldo. *Construcciones, demoliciones, restauraciones y remodelaciones*. Ed. El Faro, Cartagena, 1975.

15. BOSSA HERAZO, Donaldo. *Nomenclátor Cartagenero*. Ed. Planeta Colombiana, Cartagena, 2007.
16. BOTERO HERRERA, Fernando. *Medellín 1890-1956. Historia Urbana y Juego de Intereses*. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 1996.
17. CASAS ORREGO, Alvaro León. *Higiene y ciencia sanitaria en Cartagena a comienzos del siglo XX*. En: Revista Boletín Cultural y Bibliográfico, Ed. Banco de la República, Vol. 45, No. 48, Bogotá, 2008.
18. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 48 de 1918. En: www.suin-juriscol.gov.co. (consultado en febrero de 2018).
19. CORREA RAMIREZ, John Jaime y MARTINEZ CASTILLO, Héctor. *Progreso, moral y civilización. La preocupación higienista de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (Colombia) primera mitad del siglo XX*. En: Revista Gestión y Región No. 10, Ed. Universidad Católica de Pereira, Pereira, 2010.
20. CORREA VELEZ Jaime. *Convento de San Diego: patrimonio monumental y punto de convergencia de la ciencia y el arte de Cartagena*. En: En: Bellas artes como historia de Cartagena. Ed. Institución Universitaria Bellas Artes y Ciencias de Bolívar, Cartagena, 201.
21. DIARIO DE LA COSTA. Archivo Histórico de Cartagena. Cartagena de Indias.
22. DELGADO GARCIA, Gregorio. *Conceptos y metodología de la investigación histórica*. En: Revista Cubana de Salud Pública, Vol. 36 Num. 1, enero-marzo, La Habana, 2010. En: www.redalyc.org. (consultado en marzo de 2013)
23. EL MERCURIO, Biblioteca Bartolomé Calvo. Cartagena de Indias.
24. EL PENITENTE, Archivo Histórico de Cartagena. Cartagena de Indias.
25. EL PORVENIR, Biblioteca Bartolomé Calvo. Cartagena de Indias .
26. ESCOBAR WILSON-WHITE, Albert. *Bogotá en tiempos de la celebración del primer centenario de la independencia*. En: Revista Historia Mexicana, Ed. El Colegio de México, Vol. 67, No. 3, Mexico D.F., 2010.
27. FAWCETT, Louise y POSADA CARBÓ, Eduardo. *Arabes y judíos en el desarrollo del Caribe Colombiano, 1850-1950*. En: Revista Boletín Cultural y Bibliográfico vol. 35 No. 49, Ed. Banco de la República, Bogotá, 1998.
28. GUTIERREZ, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Ed. Cátedra, Madrid, 1983.
29. FLOREZ GUERRERO, Nahara. *Momentos de ocio en la Cartagena a finales del siglo XIX (1890-1900)* Trabajo de grado para optar al título de historiador. En fotocopias, Universidad de Cartagena, Cartagena, 2000.

30. FONSECA Lorenzo y SALDARRIAGA Alberto. *Aspectos de la arquitectura colombiana en el siglo XX*. En: Vida urbana y urbanismo. Ed. Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1977.
31. GUTIERREZ, Ramón. *Las celebraciones del centenario de las independencias*. En: Revista Apuntes, Vol. 19 Num. 2. Bogotá: Universidad Javeriana, 2006. En: www.revistas.javeriana.edu.co, (revisado en marzo de 2017)
32. HENDERSON, James. *La modernización en Colombia Los años de Laureano Gómez 1889-1965*. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 2006.
33. IRIARTE, Alfredo. *Un camino hacia el futuro. Colseguros: 125 años en la historia de Colombia*. Ed. Colseguros, Bogotá, 1999.
34. JOFFRE, Gabriel Ramón. *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850- 1940*. En: Revista Ensayos en Ciencias Sociales, Ed. Universidad San Marcos, Lima, 2004. www.researchgate.net/publication/
35. GACETA MUNICIPAL. Alcaldía de Cartagena. Archivo Histórico. Cartagena de Indias.
36. GARCIA AZUERO, María Victoria. *El Paseo de los Mártires y sus Bustos Trastocados. Cartagena. abril de 2015* En: Academia de Historia de Cartagena. En: www.academiadehistoriadecartagena.org. (consultado en enero de 2018)
37. GUERRERO PALENCIA, Lorena. *Imaginario urbano en Cartagena: visiones y proyectos de ciudad 1910-1925* Tesis grado para optar el título de historiador. En fotocopias. Universidad de Cartagena, Cartagena. 2008.
38. GUTIERREZ, Ramón. *Las Celebraciones del Centenario de las Independencias*. En: Revista Apuntes, Vol. 19 No. 2, Ed. Universidad Javeriana. Bogotá, 2006. En www.javeriana.edu.co/sitio/apuntes. (revisado en febrero de 2016)
39. HARDOY, Jorge Enrique. *La importancia de las áreas históricas en la ciudad contemporánea*. En: Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica: tendencias y perspectivas. Ed. Mapfre, Madrid, 1992.
40. HENARES CUELLAR, Ignacio Henares. *Derechos Culturales y Sociedad Moderna. Reflexión histórica sobre el "Estado Cultural"*. En: Rev. Cuad. Art. Gr., No. 45, Granada, 2014. En: www.revistaseug.ugr.es. (revisado en febrero de 2018)
41. KINGMAN Eduardo. *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, Ornato y Policía*. Ed. Flacso sede Ecuador, Quito, 2006. p. 37
42. LA EPOCA, Cartagena, Archivo Histórico de Cartagena.
43. LEDESMA, María Flórez. *Mármol y Nación: monumentos urbanos en el centenario de la Independencia del Perú (1921-1924)*. En: Revista TRIM 3, Ed. Universidad de Valladolid, Valladolid, 2011. En: www.dialnet.unirioja.es (revisado en junio de 2017)
44. LEMAITRE, Daniel. *Corralito de piedra*. Ed. Bolívar, Cartagena, 1949.
45. LEMAITRE, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. Ed. El Ancora Editores, Bogotá, 2ª ed., 2004.

46. LEMAITRE, Eduardo. *El derribo parcial de las murallas de Cartagena: como y cuando se llevó a cabo*. En: Boletín Historial. Vol. 67, No. 155, Ed. Academia de Historia, Cartagena.
47. LEMAITRE, Maria Clara y PALMETH, Tatiana. *El siglo XX en Getsemani: La metamorfosis trágica*. En: Rev. Aguaita, Vol. 1, Cartagena, 1999.
48. LLERAS CAMARGO Alberto. "Dos poetas de dos ciudades: Guillermo Valencia y Luis Carlos López". Antología Tomo I. Selección Otto Morales Benítez. Ed. Villegas Editores 2008. En: www.books.google.com (consultado el 2 de junio de 2017)
49. LOPEZ GUZMAN, Rafael (Coordinador). *Historia del Arte en Iberoamérica y Filipinas. Materiales Didácticos II: Arquitectura y Urbanismo*. Ed. Universidad de Granada, Granada, 2003.
50. LOPEZ, Luis Carlos. *POESIA COMPLETA*. El Ancora Editores. Bogotá. 2011.
51. MARTINEZ CAPELLA D. Informe de comisión del 2 de septiembre de 1927. Gaceta Municipal del 10 de diciembre de 1927, Archivo Histórico de Cartagena.
52. MARTINEZ, María José Martínez y SANCHEZ MESA, Leonardo. *La Restauración de bienes culturales en los textos normativos. Selección, traducción y estudio crítico de documentos normativos internacionales y nacionales*. Ed. Comares, Granada, 2008.
53. MATSON, Arturo. *La Historia Desconocida del Castillo de San Felipe de Barajas*. En: Revista Garita, Ed. Sociedad de Mejoras Públicas, Cartagena, 2000.
54. MEISEL, Adolfo. *Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional*. En: ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos. Ed. Banco de la República. Cartagena, 2009.
55. MEJIA PAVONI, Germán. *Los itinerarios de la transformación urbana. Bogotá 1820-1910*. En: Revista Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, No. 24, Bogotá, 1997. En: www.revistasunal.edu.co (revisado en marzo de 2013)
56. MELO Jorge Orlando. Las reformas liberales de 1936 y 1968. Progreso social y reorganización del Estado. En Credencial Historia No. 13 enero 1991. (En: www.revistacredencial.com/credencial/) (revisado en enero de 2015)
57. MONTOYA MARQUEZ J. *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir*. Ed. Talleres J.V. Mogollón Cartagena, 1927.
58. MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. *Los preurbanistas de fin de siglo*. En: Las ciudades y su historia. Una aproximación. Ed. Alfa y Omega, México, 2005.
59. PALACIOS, Marco y SAFFORD, Frank. *Historia de Colombia, país fragmentado, sociedad dividida*. Ed. Universidad de los Andes - Facultad de Administración, Bogotá, 2012.
60. PICOT Bernabé. Exposición de Motivos sobre el proyecto de Acuerdo por el cual se restablecen las Corregidurías de La Quinta y Pueblo Nuevo. En: Gaceta municipal No. 1002 del 30 de noviembre de 1927
61. PIRENNE, Jacques. *Historia Universal. Las Grandes Corrientes de Historia. Volumen VI (El siglo XIX progresivo y colonialista)*. Ed. Cumbre S.A., México, 15 ed., 1984.

62. PORTO DEL PORTILLO Raul et al. Plazas y calles de Cartagena de Indias, Ed. Nobel Impresores 4ª reed. Barranquilla 2011
63. PRETEL BURGOS, Manuel. “*Monografía de Cartagena*”. Ed. Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias y otros, Cartagena, 2011.
64. REDONDO GOMEZ, Maruja. *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de Evolución Urbanística*. Ed. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 2004.
65. RIEGL, Aloïs. *El culto moderno a los monumentos. Caracteres y Origen*. Ed. Visor Distr. S.A., Madrid, 1987.
66. SANTOS MOLANO, Enrique. *El desarrollo urbano*. En: Revista Credencial Historia No. 208, Bogotá, 2007. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial (revisado en marzo de 2013).
67. SALDARRIAGA ROA, Alberto. *Arquitectura Colombiana en el siglo XX: edificaciones en busca de ciudad*. En: Revista Credencial Historia No. 114, junio, Bogotá, 1999. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial
68. SALDARRIAGA ROA, Alberto. *La imagen de la Iglesia y del Estado en la arquitectura republicana: Gótico, clasicismo y eclecticismo*. En: Revista Credencial Historia No. 86, Bogotá, 1997. En: www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial. (revisado en marzo de 2003)
69. SAMBRICIO, Carlos. *La Historia Urbana*. Ed. Marcial Pons, Madrid, 1996.
70. PERLÓ COHEN Manuel (Coordinador). *La modernización de las ciudades en México*. Ed. Universidad Autónoma de México, México, 1990.
71. PIRES, Jacira Rosa. *Goiania – La ciudad premoderna del “Cerrado” 1922-1938 Modernidad y ciudad jardín en la urbanística de la nueva capital del Estado de Goiás*. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya, 2005. En: www.dialnet.unirioja.es. (revisado en enero de 2016)
72. PORTO, Raul. *Génesis del cine en Cartagena*. En: www.academiadehistoriadecartagenadeindias.org/publicaciones/ (consultado el 2 de febrero de 2018)
73. RAMA, Angel. *La Ciudad Letrada*. Ed. Arca, Montevideo, 1998. p.90
74. ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ed. Siglo XXI S.A., 4ª ed., Buenos Aires, 1986. p. 249
75. MONROY DIAZ, Elkin. *Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: el derribo de murallas y baluartes, justificaciones higiénico-sanitarias e intereses privados, 1916-1925*. Tesis para optar al título de historiador. En fotocopias. Universidad de Cartagena, Cartagena, 2008.
76. MORALES MENOCA, Juan Luis. *La ciudad y sus constituciones*. En: Revista Encuentro de la Cultura Cubana, 2008. En: www.journals.openedition.org/nuevomundo (revisado en enero de 2018)
77. MUÑOZ VELEZ, Enrique Luis. *Cartagena Festiva. El 11 de noviembre y sus signos culturales*. Ed. Corporación Concurso Nacional de Belleza, Cartagena, 2007.

78. NICHOLS, Theodore E. *Tres Puertos de Colombia*. Ed. Banco Popular, 1973, Bogotá.
79. Cartagena de Indias y su historia. Ed. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1998.
80. ORTIZ CASSIANI, Javier. *Modernización y desorden en Cartagena, 1911.1930: amalgama de ritmos*. En: Cartagena de indias y su historia. Ed. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1998.
81. OSTA, Salim. (Dir. Grupo Conservar). *Inventario y valoración del patrimonio mueble en espacio público en el centro histórico de Cartagena de Indias*. Ed. Afán Gráfico Ltda. Cartagena, 2017.
82. PALACIOS Marco y SAFFORD Frank. *Historia de Colombia. País fragmentado, sociedad dividida*. Ed. Universidad de los Andes, Bogotá, 2002, 2ª ed.10 reimp. 2012.
83. PEREIRA DAS NEVES, Guilherme. *Historia y método: la hermenéutica y los usos del pasado*. En: Revista Historia y Sociedad, No. 17, julio-diciembre, Medellín, 2009. En: www.revistas.unal.edu.co (consultado en marzo de 2013)
84. PEREZ BENAVIDES, Amada Carolina. *Nosotros y los otros Las representaciones de la nación y sus habitantes Colombia, 1880-1930*. Ed. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2015.
85. PRADILLA COBOS, Emilio. *Lo privado y lo público en el patrimonio del siglo XX en América Latina*. En: Memorias del Seminario sobre conservación del patrimonio del siglo XX 10-23 junio 1996. Ed. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios y Universidad Autónoma Metropolitana, Mexico D.F., 1996.
86. ROMAN ROMERO, Raúl y GUERRERO PALENCIA, Lorena. *Entre sombras y luces: la conmemoración del centenario de la independencia de Cartagena, modernización e imaginarios de ciudad*. En: Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano. Año 8 No. 14. Barranquilla: 2011.
87. ROMERO, Raúl Román. *Celebraciones Centenarias. La construcción de una memoria nacional*. En: ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS y otros.
88. SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *Comentario al artículo Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional*. En: Cartagena de Indias en el siglo XX. Ed. Banco República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 2000.
89. SEPULVEDA, Humberto Alvarez y LLAMAS David Martínez. *Celebrando la independencia. Una resignificación en Chile y Argentina 1810-1910*. En: Revista Temas Americanistas. No. 32, Ed. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2014. En: www.dialnetunirioja.es (revisado en febrero de 2017)
90. SALDARRIAGA ROA, Alberto (Investigación). *Casa Republicana. La bella época en Colombia*. Ed. Villegas Editores, Bogotá. 1995. pp 31-32
91. SAMUDIO, Alberto. *Los primeros barrios extramuros de Cartagena*. En: Patrimonio y Urbanismo. Ed. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 2001
92. RICOEUR, Paul. *Tiempo y Narración*. Ed. Siglo XXI. 1996 México D.F. 4ª reimp. 2009

93. TATIS GUERRA, Gustavo. *Buscar los orígenes, una pasión inagotable*. En: Bellas artes como historia de Cartagena. Ed. Institución Universitaria Bellas Artes y Ciencias de Bolívar, Cartagena, 2016.
94. TELLEZ Germán. *La Arquitectura y el urbanismo en la época republicana*. En: Manual de Historia de Colombia. Ed. Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1983,
95. VALLES, Miguel S. *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Ed. Síntesis S.A., Madrid, 3a reimp., 2003.
96. VENEGAS CARRASCO, Carolina. *Disputas Simbólicas en la celebración del centenario de la independencia de Colombia en Bogotá (1910)*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2012.
97. VIDAL, Claudia. *Los inicios de la industria turística en Cartagena 1900-1950*. Trabajo de grado para optar el título
98. VIÑUALES, Rodrigo Gutiérrez. *Monumento Conmemorativo y Espacio Público en Iberoamérica*. Ed. Cátedra. Madrid. 2004.
99. URUETA P., José y DE PIÑERES, Eduardo G. *Cartagena y sus cercanías*. Ed. Universidad de Cartagena y otros, 3ª ed., 2011.
100. YEPES MADRID, Gloria Inés. *Análisis de la gestión del patrimonio material inmueble de Cartagena de Indias*. Tesis de Maestría. Maestría en Desarrollo Social. Universidad del Norte. Barranquilla. 2011.
101. ZABALETA PUELLO, Ricardo. *Parque Centenario Cien años buscando su identidad 1911-2011. Su historia y su arquitectura*. Ed. Universidad Tecnar, Cartagena, 2011.

TABLA DE CONTENIDO

1. GENERALIDADES

1.1. FUNDACIÓN Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

1.2. SISTEMA DEFENSIVO

1.3. LA INDEPENDENCIA Y EL COMIENZO DE LA REPÚBLICA

1.4. EL DESPERTAR DE LA URBE

1.5. DISEÑO METODOLÓGICO

1.5.1. Justificación

1.5.2. Hipótesis

1.5.3. Objetivos

1.5.4. Metodología

1.5.5. Estado del arte

1.5.6. Marco teórico

1.5. SINTESIS

2. TIEMPOS DE MOVIMIENTO Y TRANSFORMACIÓN

2.1. UN MUNDO EN CAMBIO

2.2. ADAPTACIONES EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

2.3. NUEVA VALORACION DEL PATRIMONIO

2.4. LOS MONUMENTOS PUBLICOS: HITOS DE IDENTIDAD

2.5. LAS MUTACIONES EN COLOMBIA

2.6. SINTESIS

3. CARTAGENA DE INDIAS SE ABRE AL SIGLO XX

3.1. EL DESPERTAR DE LA URBE

3.2. ACTIVIDADES CULTURALES

3.3. SANEAMIENTO Y SERVICIOS PUBLICOS

3.4. EL FERROCARRIL CARTAGENA-CALAMAR

3.5. LOS AIRES DEL ESTILO REPUBLICANO

3.5.1. El Camellón de los Mártires

- 3.5.2. Torre del Reloj
- 3.5.3. Casa del Cabrero y Capilla de Nuestra Señora de las Mercedes
- 3.5.4. Parque José Fernández de Madrid
- 3.5.5. Iglesia de San Pedro Claver
- 3.5.6. Parque de Bolívar
- 3.5.7. Monumento a Colón
- 3.5.8. Paseo de Heredia
- 3.5.9. Palacio Arzobispal
- 3.5.10. Catedral de Santa Catalina de Alejandría
- 3.5.11. Mercado Público
- 3.5.12. Convento de San Diego
- 3.5.13. Cementerio de Manga
- 3.5.14. Plaza de Toros de la Serrezuela
- 3.6. LAS MURALLAS SE DILUYEN EN LA URBE REPUBLICANA
- 3.7. BARRIOS REPUBLICANOS

- 3.8. SINTESIS
- 4. CELEBRACIONES Y DEBATES URBANOS
 - 4. 1. DECADA DE CONMEMORACIONES
 - 4.1.1. Una ciudad vibrante
 - 4.1.2. Confluencias y fragmentaciones
 - 4.2. DEBATES Y ACCIONES SOBRE LAS MURALLAS
 - 4.2.1. El pretexto de una bandera
 - 4.2.2. La idea demoledora continúa viva
 - 4.2.3. La Puerta García Toledo concreta lo soñado
 - 4.2.4. Voces inútiles de defensa
 - 4.2.5. Huracanes eficientes de la destrucción
 - 4.2.6. Algunas murallas merecen conservarse
 - 4. 3. LA PLANIFICACION AL SERVICIO DEL SANEAMIENTO
 - 4.4. LA CELEBRACION DEL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA
 - 4.4.1. El Parque Centenario

4.4.2 La estatua Noli Me Tangere

4.4.3. El Teatro Municipal

4.4.4. El Monumento a la Bandera

4.4.5. La Academia de Historia

4.4.6. Inauguraciones festivas

4.7. SINTESIS

5. CONSOLIDACION DE LA NUEVA CIUDAD

5.3.LA CIUDAD SE REVISTE DE MODERNIDAD

5.3.1. Tendencias generales

5.3.2. A tono con el mundo

5.3.3. La aviación

5.3.4. La vida en la ciudad

5.4.LA PROTECCION DE LAS MURALLAS

5.4.1. El final de las demoliciones

5.4.2. Protección normativa

5.4.3. Sociedad de Mejoras Públicas

5.4.4. El Castillo de San Felipe de Barajas

5.3. LA STANDARD OIL EN CARTAGENA DE INDIAS

5.5.1. El edificio Andian

5.5.2. La urbanizacion de Bocagrande

5.6. INTERVENCIONES DE LA MODERNIDAD

5.6.1. Los inmuebles del recinto intramural

5.6.2. Club Cartagena

5.6.3. Muelle de los Pegasos

5.6.4. Catedral de Santa Catalina de Alejandría

5.6.5. Iglesia de San Pedro Claver

5.6.6. Monumento a Rafael Núñez

5.6.7. Hospital Naval

5.4.8. Plaza de los Estudiantes

5.4.9. Universidad de Cartagena

5.4.10. Claustro de Santa Clara

5.4.11. Claustro de Santa Teresa

5.4.12. Pasajes comerciales y edificios comerciales

5.4.13. El puente de Manga

5.5. CARTA DE CIUDADANIA DE LA NUEVA CIUDAD

5.5.1. El Muelle de Manga

5.5.2. La industria turística

5.5.3. El Museo Histórico

5.5.4. El proyecto fallido de Lelarge

5.5.5. La ciudad se mira y se sueña

5.5.6. La ciudad ideal

5.5.7. La Monografía de Cartagena

5.6. LOS CUATROCIENTOS AÑOS DE LA CIUDAD

5.7. SINTESIS

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

TABLA DE IMAGENES

- Imagen 1: Panorámica de la ciudad 1900. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 2: Panorámica Estación del Ferrocarril sf. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 3: Camellón de los Mártires 1894. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 4: Torre del Reloj 1900. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 5: Ermita Nuestra Señora de las Mercedes. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes
- Imagen 6: Estatua de José Fernández de Madrid. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes
- Imagen 7: Altar de la Iglesia de San Pedro Claver. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes
- Imagen 8: Estatua de Bolivar. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes
- Imagen 9: Estatua de Colón. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes
- Imagen 10: Paseo Heredia 1900. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 11: Mercado Público 1910. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 12: Convento de San Diego. 1936. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 13: Puerta de la Paz y la Concordia. Cerca 1920. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 13: Barrio de Manga. Cerca 1930. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena
- Imagen 14: Monumento a la Bandera. sf Fuente: Fototeca Histórica
- Imagen 15: Plano Embellecimiento Pearson and Sons (detalle). Fuente: Biblioteca Luis Angel Arango de Bogotá
- Imagen 16: Obelisco del Parque Centenario. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes
- Imagen 17: Estatua Noli Me Tangere. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes
- Imagen 18: Fachada Teatro Heredia. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes
- Imagen 19: Inauguración Obelisco. 1911. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 20: El Espíritu de San Luis. 1928. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 21: Demolición de murallas. sf. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 22: Castillo de San Felipe de Barajas. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 23: Edificio Andian sf. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 24: Edificio Salim Bechara. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 25: Fachada Club Cartagena actual. Fuente: Archivo Personal Gloria Yepes

Imagen 26: Muelle de los Pegasos. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 27: Fachada Catedral intervenida. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 28: Iglesia de San Pedro Claver. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

Imagen 29: Estatua del Presidente Rafael Núñez. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

Imagen 30: Pasaje Leclerc. Fuente: Archivo personal Gloria Yepes

Imagen 31: Puente de Manga. 1936. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen 32. Boca del Puente. 1870. Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena