

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO**

ESTUDIANTE: *CASTAÑO MADERO MARCELIANO*
**TÍTULO: *"SERVICIOS PÚBLICOS. MODERIZACIÓN DE LA
VIDA URBANA EN CARTAGENA (1910-1930)"***

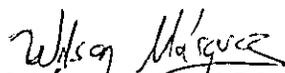
CALIFICACIÓN

APROBADO



WILSON BLANCO R.

Asesor



JOSÉ WILSON MARQUEZ

Jurado

Cartagena, diciembre de 2005

**SERVICIOS PÚBLICOS. MODERNIZACIÓN DE LA
VIDA URBANA DE CARTAGENA (1910-1930)**

MARCELIANO CASTAÑO MADERO

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA**

**CARTAGENA DE INDIAS D. T y C
2005**

**SERVICIOS PÚBLICOS. MODERNIZACIÓN DE LA
VIDA URBANA DE CARTAGENA (1910-1930)**

MARCELIANO CASTAÑO MADERO

Asesor:

WILSON BLANCO ROMERO

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA**

CARTAGENA DE INDIAS D. T y C

2005

T.
986.114
C346

41073

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA			
CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION			
FORMA DE ADQUISICION			
Compra	Donacion	Canje	U. de C. <u>X</u>
Precio \$	<u>10.000</u>	Proveedor	<u>F. Calle Humano</u>
No. de Acceso	<u>98982</u>	No. de	
Fecha de Ingreso:	<u>23</u>	MAY	<u>01</u> AA <u>06</u>

AGRADECIMIENTOS

Agradecimiento de manera especial a mi asesor el Profesor Wilson Blanco Romero, ya que sin sus debidas observaciones y asesoría este trabajo no se hubiese sacado adelante. De igual forma, reconozco y agradezco de antemano a los profesores José Polo, Nelson Rangel y a su esposa también la profesora magdalena, que me ayudaron en momentos difíciles durante el estudio de mi carrera. También agradezco a la secretaria de la facultad Lila por su impecable atención, a los señores del Archivo Histórico de Cartagena; Y por ultimo, no debo olvidarme de mis padres y de Maylin Flórez que sin su ayuda moral no hubiera salido adelante.

TABLA DE CONTENIDO	página
INTRODUCCION	
1. ELITE, MODERNIZACIÓN Y SERVICIOS PÚBLICOS	1
1.1. El contexto: Latinoamérica y Colombia	1
1.2. Cartagena: ¿"la ciudad moderna"?	4
1.3. Dinámica poblacional y servicios públicos.	8
1.4. El puerto, la industria y la modernización	14
2. LUZ Y ENERGÍA ELECTRICA	24
2.1. Funcionamiento del servicio	26
2.2. Un problema de financiación	27
2.3. Limitaciones en la cobertura	33
2.4. Continuidades de la problemática en la Modernización del servicio	34
3. ACUEDUCTO	38
3.1. La Waterworks Limitada y el Acueducto de Matute	39
3.2. Cartagena y el problema del agua	40
3.3. La municipalización del servicio	43
4. PAVIMENTACIÓN DE LAS CALLES	48
4.1. El problema de la financiación. Una constante en los Servicios públicos	50
4.2. Los préstamos: una solución fallida	51
4.3. Otras alternativas de solución	53
CONCLUSIONES	56
FUENTES PRIMARIAS	59
BIBLIOGRAFIA	60

INTRODUCCIÓN

El tema de este trabajo, que presentamos en formato de artículo, se inscribe dentro de la historia urbana del siglo XX en la Costa Caribe de Colombia. Que como tal, constituye un aspecto importante del llamado proceso de modernización capitalista del país. Proceso que comprende un conjunto de transformaciones económicas, infraestructurales y en el ámbito del Estado, que se inician en Colombia entre fines del siglo XIX y comienzos del XX¹.

El historiador Bernardo Tovar Zambrano² plantea, cómo el país desde finales del siglo XIX se encausa en un proceso de “modernización capitalista”, dándose de este modo algunas transformaciones en la estructura económica, en donde la producción cafetera de exportación y el proceso de industrialización se constituyeron en los factores principales de la economía. A la vez, tal proceso iba acompañado de un crecimiento de la población y del desarrollo del sector urbano.

De otro lado, podemos encontrar trabajos que tratan la cuestión relacionada con la modernización, pero deteniéndose más en analizar las transformaciones dadas en la infraestructura urbana de las ciudades. Se puede destacar el trabajo de Beatriz

¹ Al respecto ver: Melo, Jorge Orlando. “El proceso de modernización en Colombia: 1850-1930, en: Predecir el pasado: Ensayos de historia de Colombia, Fundación Simón y Lola Guberek, Bogotá, 1992, Pág. 109-136; Jaramillo Vélez, Rubén. Colombia: la modernidad postergada, argumento, Colombia, 1998; Corredor Martínez, Consuelo, los límites de la modernidad, Cinep/Universidad Nacional, Bogotá, 1997.

²Tovar Zambrano, Bernardo. “La economía colombiana (1886-1922)”, NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986.

Castro Carvajal³, aunque su tema central a tratar es el relacionado con la vida cotidiana en Colombia, resalta como esta se vio influida por algunas transformaciones en la fisonomía de las ciudades y en ello hay que anotar los servicios públicos. En este mismo sentido, la historiadora Catalina Reyes⁴ presenta en su trabajo los principales aspectos de la vida cotidiana, pero, para el caso concreto de Medellín entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, aunque, no deja de lado algunos aspectos relacionados con las transformaciones dadas en la infraestructura de esa ciudad.

Ese interés por estudiar la modernización desde el punto de vista de lo urbano, se ha particularizado concretamente en la cuestión relacionada con los servicios públicos. El trabajo de Fabio Zambrano y Julián Vargas⁵, se centra en estudiar la evolución histórica de los servicios públicos de Bogotá desde los tiempos de la colonia hasta mediados del siglo XX.

A nivel regional de la Costa Caribe, las investigaciones históricas sobre el tema de los servicios públicos solo han despuntado en los últimos años y podemos resaltar el caso particular de Barranquilla, en donde historiadores como Eduardo Posada Carbó⁶ y Ever González Chamorro⁷, muestra el proceso de desarrollo de los

³ Castro Carvajal, Beatriz. Historia de la vida cotidiana en Colombia, Norma, Bogotá, 1996

⁴ Reyes Catalina. Vida cotidiana en Medellín (1890-1930), Colcultura, Colombia, 1996.

⁵ Vargas, Julián y Zambrano, Fabio. "Santa Fe y Bogotá: Evolución Histórica y Servicios Públicos (1600-1957)", en: Bogotá 450 años. Retos y Realidades, Foro Nacional por Colombia/Instituto Francés de estudios andinos, Bogotá, 1988

⁶ Posada Carbó, Eduardo. "Deuda externa servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): (1900-1950)", en: Investigación y Desarrollo, No. 2, Barranquilla, 1992.

servicios públicos en esa ciudad. En el contexto local los estudios sobre la modernización y en concreto sobre los servicios públicos, tienen mucho aún por hacer; el historiador Javier Ortiz⁸ en su tesis de grado, habla de la modernización en Cartagena a comienzos del siglo XX, pero lo enfoca más por la parte de la cultura. Uno de los aportes más significativos hasta el momento en cuanto al desarrollo de la temática de los servicios públicos en Cartagena, lo trata el trabajo del historiador Álvaro Casas⁹, el cual muestra el problema de la salud pública en Cartagena entre 1885 y 1930, enfocándolo en el contexto de la modernización, y señala algunos aportes interesantes de un servicio público en particular, como es el de Agua.

Este estudio indaga sobre el proceso de modernización de los servicios públicos en Cartagena en el periodo comprendido entre 1910 a 1930; teniendo en cuenta su relación con aspectos como la expansión urbana de la ciudad. Además, se examinará la participación de los entes o entidades públicas y privadas en ese proceso y las dificultades que se pudieron presentar en el mismo. Estudiaremos

⁷ González Chamorro, Ever. "Barranquilla y la modernización de los servicios públicos 1920-1930", en: Prensa, desarrollo urbano y política en Barranquilla 1880-1930, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2000; ver también: González Chamorro, Ever. "Expansión urbana y servicios públicos en Barranquilla 1880-1920", en: Prensa, desarrollo y política en Barranquilla 1880-1930, U. del Atlántico, Barranquilla, 2000

⁸ Ortiz cassiani, Javier. "Modernización y desorden en Cartagena 1911-1930. Amalgama de ritmos", en: Modernización y desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena, Instituto Distrital de cultura, Cartagena, 2000.

⁹ Casas, Álvaro. "Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930", en: Historia y cultura, No. 4, U. de C., Cartagena, 1996

en particular tres servicios públicos en la ciudad, como son: el del Agua, el de la Energía Eléctrica y la Pavimentación de las calles.

El presente trabajo lo hemos estructurado en cuatro partes. La primera, analiza el deseo de desarrollar por parte de la Elite, o sectores dirigentes de la ciudad, un proceso de modernización de su infraestructura urbana; la implementación de ese proyecto estuvo condicionado por factores como el crecimiento demográfico, la higiene, el desarrollo económico de la ciudad, etc. La segunda se refiere al servicio de energía eléctrica, y muestra las características de este, en cuanto a su funcionamiento, financiación y cobertura que presentó dicho servicio. En la tercera, el centro de interés es el servicio del acueducto, y de igual forma, se pretende mirar los aspectos más importantes en lo relacionado con las características mencionadas en la segunda parte. Y la última estudia lo que tiene que ver con la pavimentación de las calles, haciendo alusión al estado de estas, y a las alternativas que se buscaron para desarrollar ese servicio.

Sobre las fuentes utilizadas para sustentar nuestra investigación histórica acerca de los servicios públicos en Cartagena, se dispuso de una variedad de documentos en el Archivo Histórico de Cartagena, con información pertinente a la temática; especialmente, la perteneciente a la serie Alcaldía (Acuerdos Municipales y Gaceta Municipal), la serie Gobernación (Gaceta Departamental) y de igual modo, hemos contado con el fondo de Prensa, tanto con la sección de gran formato (El Porvenir y La Patria), como con la sección pequeño formato o

miscelánea (El Penitente, Renovación y El Liberal). El hecho, de que se carezca de trabajos publicados sobre la historia de los servicios públicos en Cartagena, ha obligado a que esta investigación se soporte fundamentalmente en las fuentes primarias mencionadas. El historiador Álvaro Casas, toca el tema en uno de sus artículos, pero en relación al problema específico del aseo y la salubridad¹⁰. Para efectos comparativos, nos hemos servido de algunas investigaciones publicadas sobre el tema de los servicios públicos en otras ciudades, perteneciente a autores como: Ever González Chamorro, Eduardo Posada Carbó, Julián Vargas, Fabio Zambrano, etc.

¹⁰ *Ibíd.*

1. ELITE, MODERNIZACIÓN Y SERVICIOS PÚBLICOS.

El proceso de modernización constituye la realización de un proyecto político, económico y social; que adquiere mayor importancia para su realización entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Presentando como principal característica, transformaciones en el terreno económico como las mejoras en la capacidad exportadora, en el desarrollo industrial, y en lo infraestructural. Lo que significó, con respecto a esto último, cambios en la estructura física de las ciudades, relacionados con factores como el crecimiento demográfico, la expansión urbana y sobre todo el desarrollo de los servicios públicos. Fue un proyecto que intentaron llevar a cabo las élites de las principales ciudades del país.

1.1. EL CONTEXTO: LATINOAMERICA Y COLOMBIA.

Muchas de las ciudades latinoamericanas, desde fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX experimentaron algunos cambios que se reflejaron tanto en su estructura social como en su fisonomía urbana; todo este interés tenía como trasfondo, adoptar las transformaciones que traía consigo la modernización, para que se instaurara las formas de la vida moderna, tomando como modelo las grandes ciudades de Europa. Las élites del continente, querían iniciar la conquista del "progreso" y se apresuraban a modernizar sus

ciudades, lo cual implicaba contar con algunas comodidades como el agua potable, el alumbrado, etc., y, en general, mejorar los servicios públicos¹.

Las Elites en Colombia no escaparon a esta incesante preocupación por modernizar el país. Finalizando el siglo XIX y a principios del siglo XX, se producen en el país algunas transformaciones de tipo económico, como resultado de las mejoras en la capacidad exportadora (café), el proceso de industrialización que se empezaba a llevar a cabo durante ese periodo, los dineros recibidos de la indemnización por la pérdida de Panamá y el endeudamiento masivo producto de los préstamos extranjeros²; factores que contribuyeron al desarrollo económico que tuvo el país en esos años. Dichos factores estuvieron acompañados tanto del desarrollo del sector urbano, como del crecimiento de la población. En ese sentido, la confluencia de todos esos factores hizo que en las principales ciudades del país como Medellín, Bogotá, Cali, Barranquilla se observará el intento de establecer "cambios para el progreso", ligado al deseo de desarrollar una imagen de ciudad moderna.

¹ Romero, José Luis. Latinoamérica: las ciudades y las ideas, editorial Universidad de Antioquia; 1999, Pág. 295-358.

² Véase, para un análisis detallado sobre la economía del país: Tovar Zambrano, Bernardo. "La economía colombiana (1886-1922)", NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986, Pág. 9-49; también el trabajo de: Bejarano Jesús. "La economía colombiana (1922-1929)", NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986, Pág. 51-69

La modernización además de preocuparse por el aspecto económico generaba un interés por el desarrollo del sector urbano, y este a su vez se relaciona con el equipamiento de servicios públicos. Observándose una relación íntima entre estos y la modernización, hasta el punto de poder considerar que una referencia obligada y tangible de la modernización de una ciudad era el hecho de poseer servicios públicos óptimos, o sea modernos³.

Las elites de las diferentes ciudades del país, entre las últimas décadas del XIX y las primeras décadas del XX, verán en ese elemento un aspecto clave para la realización de su proyecto modernizador. En el caso de Bogotá, por ejemplo, el desarrollo de los servicios públicos era uno de los principales objetivos de las administraciones; por lo cual, las autoridades implementaron políticas para el manejo y proyección de los mismos⁴. Mientras tanto, en Medellín personajes importantes, como el presidente de la Sociedad de Mejoras publicas, manifestaban que el mejoramiento de las calles le faltaba a Medellín para merecer el nombre de "ciudad moderna"⁵. En lo que respecta a Barranquilla, encontramos que entre los afanes de los barranquilleros estaba el de

³ Urrego, Miguel Ángel. Cáp. II. Industrialización y Urbanización en Bogotá 1880-1930, en: Sexualidad, matrimonio y familia en Bogotá 1880-1930; Ariel/Fundación Universidad Central, 1997, Pág. 80.

⁴ *Ibid.*, Pág. 76.

⁵ Reyes Catalina. Vida cotidiana en Medellín (1890-1930), Colcultura, Colombia, 1996, Pág. 26.

modernizar los servicios públicos⁶. En esta preocupación de las élites, que se estaba dando a nivel nacional y continental, Cartagena no estuvo al margen, como veremos en este estudio.

1.2. CARTAGENA: ¿"LA CIUDAD MODERNA"?

Como se había mencionado, en la mayoría de las ciudades del país se veía asomar el ideal de la modernización; lo que venía acompañado, de transformaciones en la estructura física de las ciudades. En Cartagena, no al margen de ese proceso, se empezaron a dar algunos avances en el campo urbanístico, sobre todo en lo concerniente a los servicios públicos.

La primera planta eléctrica en la ciudad se instala hacia el año de 1891 producto de la iniciativa privada, donde los señores Pedro A. Osio y Pedro Blanco Soto serán los empresarios que intervendrán en ese proceso; dicha planta se reinstalará años después (1895) luego de que en esa primera planta hiciera explosión la caldera, destruyendo la maquinaria. No obstante, de que se contaba con este servicio su característica principal será la deficiencia con que se prestaba; es decir, suspensiones constantes, daños frecuentes en la maquinaria, y sobretodo, cobertura muy limitada.

⁶ Posada Carbó, Eduardo. "Deuda externa servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): (1900-1950)", en: Investigación y Desarrollo, No. 2, Barranquilla, 1992, Pág. 68.

Por su parte, la empresa del acueducto se instalará a mediados de la primera década del siglo XX (1905). Antes de la instalación de este servicio, los habitantes de Cartagena se abastecían de agua en aljibes y pozos; aunque estaba administrado por una compañía extranjera como era la Waterworks Ltda., el panorama en este servicio tampoco era satisfactorio, ya que la escasez de fuentes de agua en la ciudad será motivo de gran preocupación, y el factor determinante en la deficiencia de ese servicio. Con lo cual, se convertían los tradicionales métodos de abastecimiento de agua (pozos, aljibes, etc.) en los más utilizados en esos años. En lo que respecta al estado de las calles de la ciudad el panorama no era nada alentador, la mayoría de ellas, empezando el siglo XX, presentaban el mismo aspecto que el siglo anterior; es decir, muchas de las calles estaban sin pavimentar y en algunos casos en muy mal estado⁷.

En ese sentido, y a pesar de que se dieron unos avances en la instalación del servicio, el ideal de la modernización se hacía más latente ya que las dificultades presentadas por esos servicios generó inquietud en la élite cartagenera, para que desde este punto de vista se modernizara la ciudad.

⁷ Urueta, José y Piñeres, Eduardo. Cartagena y sus cercanías, Gobernación del Departamento de Bolívar, 1912, Pág. 119-123; también ver: Lemaitre, Eduardo. Historia general de Cartagena, Tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1983, Pág. 459-471.

Con relación a lo anterior, desde comienzos del siglo XX se percibe una preocupación por modernizar a Cartagena, y en ese sentido uno de los principales afanes de la élite será el establecimiento de una red de servicios públicos. Así vemos como, durante la segunda y tercera década del siglo XX se encuentran muchos discursos en la prensa, que reflejaban ciertas inquietudes para que la modernización y el equipamiento de servicios públicos óptimos no fueran ajenos a la realidad de la ciudad durante esos años. Eso quiere decir, que la élite de Cartagena no estuvo de espaldas ante ese proceso, debido a que entre sus motivaciones más urgentes estaba el deseo de desarrollar una "imagen de ciudad moderna". Manifestándose el anhelo para que desapareciera todo aquello que no estuviera relacionado con lo moderno, y adoptar los avances que estaba trayendo el nuevo siglo. Por eso, se consideraba que: "...todavía hoy aquí (en Cartagena) se vive en cuanto a higienización y ornato urbano, en los sistemas de pasados siglos, los adelantos modernos al respecto nos son completamente desconocidos..."⁸

Este tipo de observaciones serán frecuentes durante este periodo. Encontrándose en ello, como objetivo primordial, la modernización de su infraestructura urbana; porque desde este punto de vista, para que Cartagena pudiera ser considerada a la altura de las ciudades modernas, era necesario

⁸ A.H.C. El Porvenir, febrero 5, 1915, Pág. 1.

que se emprendiera la realización de muchas obras⁹; y entre esas obras estaban principalmente: la modernización del acueducto, de la luz o fluido eléctrico y la pavimentación de las calles de la ciudad.

De manera que, el proceso de modernización como proyecto, implicó un anhelo por mejorar y desarrollar los servicios públicos de Cartagena como de su infraestructura urbana. Tal anhelo, se vio reflejado especialmente en su élite, que se encontraba muy influenciada por la realidad vivida durante esos años tanto en el país como en Latinoamérica, donde se estaban dando transformaciones en el ámbito económico en general.

Encontramos una serie de factores que se pueden ligar y considerar determinantes a la hora de observar el proceso de modernización en Cartagena. En particular, un elemento clave dentro de ese proceso lo fue la modernización o mejoramiento de los servicios públicos. Factores como el crecimiento demográfico, el comercio, la industrialización, la higienización, etc., se podrían considerar como motivadores para llevar a cabo ese proyecto, debido a que la confluencia de los mismos no solo era visto como un aspecto que caracterizaba a la misma modernización, sino que también producto de esta, se estaba convirtiendo en una problemática a solucionar y entre las soluciones más inmediatas para sortear esos factores estaba el establecimiento

⁹ A.H.C. El Porvenir, noviembre 18, 1927, Pág. 2.

de servicios públicos modernos. A partir del análisis y descripción de cada uno de esos factores, y su relación con los servicios públicos, trataremos de llegar a algunas conclusiones acerca de los avances de estos en la ciudad.

1.3. DINÁMICA POBLACIONAL Y SERVICIOS PÚBLICOS.

En Colombia durante las últimas décadas del siglo XIX, y en la primera mitad del siglo XX, la población del país va a tener un ritmo de crecimiento sin precedentes; Colombia se va a urbanizar, creciendo las ciudades más rápidamente que las zonas rurales¹⁰. Ese crecimiento acelerado de la población, en las principales ciudades del país como Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali, etc., trajo consigo, problemas en la infraestructura de esas ciudades¹¹. Problema, que de igual forma, también se presentó en Cartagena, y se convirtió en un desafío y un motivador, es decir, un factor para el mejoramiento de los servicios públicos.

Durante las décadas de 1910 y 1920, Cartagena va a presentar un fuerte ritmo de crecimiento en su población. Hacia 1909 la ciudad tenía una población

¹⁰ Meisel Roca, Adolfo. "Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía Nacional", en: Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la Republica, Bogotá, 2000, Pág. 16-17; también ver: Tovar Zambrano, op. cit, Pág.-17-18.

¹¹ Castro Carvajal, Beatriz. Historia de la vida cotidiana en Colombia. norma, Bogotá, 1996, Pág. 243.

aproximada de 17.717 habitantes; en 1918 contará con unos 41.583 aproximadamente¹², y para 1930 aumentará la población a una cifra que oscilaba entre los 70.000 a 80.0000 habitantes¹³, lo que muestra un crecimiento muy alto en el volumen de su población, que ocasionó fuertes limitaciones en la capacidad de los servicios público de la ciudad y en su infraestructura física en general.

Era claro que la ciudad necesitaba modernizar y expandir sus servicios públicos, que no eran suficientes para responder a los menesteres de los habitantes y del mismo desarrollo urbano, en ese sentido se consideraba que en:

*... la ciudad crece enormemente su población, va en aumento extraordinario... la vieja ciudad tranquila y encerrada en sus murallas, necesita expansión, exige más comodidades, mejores servicios públicos...*¹⁴

Esto demuestra que en Cartagena durante esos años, no era correlativa la presencia de buenos servicios públicos con una amplia cobertura, con el crecimiento demográfico que estaba teniendo la ciudad debido a que muchos

¹² A.H.C. El Porvenir, noviembre 11, 1919, Pág. 3.

¹³ Para el crecimiento demográfico de Cartagena ver los trabajos de: Posada Carbó, Eduardo. El caribe colombiano. Una historia regional 1870-1950, Banco de la Republica/Aurora editores, Bogotá, 1998, Pág.248; Angulo Bossa, Álvaro. Aspectos Sociales y Políticos de Cartagena de Indias siglo XVI y XX, Ed. Antillana, Cartagena, 2001, Págs.115; Posada Carbo, Eduardo. "Progreso y Estancamiento 1850-1950", en: Historia Económica y social del caribe colombiano, ediciones uninorte, Bogotá, 1990, Pág.232-235; Cabrales, Carmen. "Los barrios en Cartagena de Indias", en: Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la Republica, Bogotá, 2000, Págs.181-209.

¹⁴ A.H.C. La patria, noviembre 22, 1928, Pág. 1

sectores carecían de dichos servicios; es decir, sumado a las limitaciones que presentaban los servicios públicos en aquellos años, había que adicionarle el hecho de que la población se incrementaba, agudizándose más esas dificultades.

Ante el aumento de su población se observa, que Cartagena estaba ensanchando su perímetro urbano con la agregación de nuevos barrios – entre estos el más importante durante este periodo fue el barrio de Manga¹⁵- que hacía necesario pensar en la ampliación de la cobertura de los servicios.

Uno de los servicios que producía mayor inquietud por modernizarlo, con respecto al crecimiento demográfico que estaba teniendo Cartagena, era el del agua potable. Hacia 1915, en la prensa de la ciudad se presentaba algo de intranquilidad por el notorio incremento que había tomado la población y que hacía insuficiente el agua potable que suministraba el acueducto de la ciudad¹⁶. El crecimiento progresivo que estaba teniendo Cartagena durante estos años, producto de las nuevas construcciones en los barrios a las afueras del recinto amurallado, generaba que se hicieran llamamientos a las autoridades

¹⁵ Ver el trabajo de: Samudio, Alberto. "El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande", en: Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la República, Bogotá, 2000., Pág. 150.; para mirar el surgimiento de otros barrios, ver el trabajo de: Cabrales, Carmen, op. cit, Págs. 181-209.

¹⁶ A.H.C. El porvenir, enero 14, 1915, Pág. 1

encargadas de esa situación, para que solucionaran uno de los problemas más importantes que contemplaba la ciudad, como era el suministro del agua¹⁷, ya que el perímetro de la ciudad se extendía y la prestación de este servicio presento dificultades, más que todo en su cobertura, que se hacia más limitada.

De acuerdo a lo anterior, vemos que, al crecer la población de Cartagena, el servicio del acueducto se volvía más ineficiente, por eso ameritaba mejorarlo, pero no se van a percibir notables avances en este campo.

Agreguemos aquí, que este problema no sólo se manifestó en Cartagena; en otras ciudades del país el crecimiento demográfico fue un factor que intervino en la intención de modernizar el servicio del agua. En Bogotá, un estudio de la sociedad de ingenieros de esa ciudad consideraba que, el suministro de agua potable debía ser mayor, en primer lugar, porque la población estaba aumentando, y segundo, las necesidades de un habitante en ese entonces, no eran las mismas que las de un ciudadano hace 20 años atrás¹⁸. Entonces, vemos que esta era una realidad, que no solo era propia de Cartagena; pero, en su caso, el servicio del agua no va a responder a las expectativas y las necesidades, que estaba planteando el crecimiento demográfico.

¹⁷ A.H.C. La Patria, febrero 12 de 1929, Pág. 3

¹⁸ Urrego, Miguel Ángel, op. cit., Pág. 89

No solo se pensaba en el mejoramiento y ensanche del servicio del acueducto por el incremento de la población, las miradas también se dirigían al de la luz eléctrica. Para 1918, se manifestó la necesidad que tenía Cartagena de proveerse de una planta eléctrica "nueva y moderna" que fuera capaz de abastecer las necesidades que el sucesivo crecimiento de la población requería; además, en las afueras del recinto amurallado estaban surgiendo nuevos barrios que iban extendiendo el perímetro de la ciudad intentando buscar las comodidades que exigía el crecimiento demográfico¹⁹. La planta eléctrica que prestaba el servicio en ese entonces, e incluso, la que lo prestará en los años posteriores hasta fines de la década de 1920, mostró muchas anomalías, y no será suficiente para suplir los menesteres que estaba planteando la ciudad.

Además de la problemática relacionada con el incremento poblacional, y el servicio de luz eléctrica, se va a generar más de un comentario, mostrando preocupación por el hecho de que no se alterara el orden público, y se pusiera en peligro la seguridad de la ciudad por la falta de este servicio. Al respecto, y ligado a esos dos aspectos –Energía Eléctrica y seguridad-, Rene de la Pedraja en su trabajo sobre la historia de la energía en Colombia, establece que, desde

¹⁹ A.H.C. El Porvenir, julio 10, 1918, Pág.3.

los tiempos de la colonia, se veía en el alumbrado un aliado eficaz para evitar la criminalidad²⁰.

A principios del siglo XX, esa idea es planteada en Cartagena, y se hará evidente la intención de desarrollar ese servicio, para de algún modo, poder sortear la criminalidad que tal situación podría generar. Un claro ejemplo de ello son los discursos que se manejan en la prensa. En 1915, en barrios que albergaban gente de condición humilde como Pekín y Pueblo Nuevo, por ejemplo, por la falta de alumbrado eléctrico se presentaba un estado de oscuridad, hecho que generó la manifestación de temores, producidos por la posible realización de robos²¹.

No solo la falta de alumbrado eléctrico en algunos barrios preocupaba a los ciudadanos, sino también, problemas más complejos como el deficiente servicio que brindaba la planta eléctrica, debido a que el estado de la maquinaria no era el adecuado y sufría frecuentes daños, que generaba suspensiones o cortes del servicio, generalmente por reparaciones o limpieza a las calderas, con mucha frecuencia y hasta por tiempos muy prolongados. Este hecho, además de verse como un peligro para los habitantes por temor a ser víctimas de asaltos, era

²⁰ De la Pedraja, Rene. Historia de la energía en Colombia, 1537-1930, Aurora editores, Bogotá, 1985, Pág. 121

²¹ A.H.C. El Porvenir, agosto 18, 1915, Pág.3.

interpretado como un retroceso por el panorama de oscuridad que presentaba las calles de la ciudad durante esos años.

Además de las necesidades generadas por el crecimiento demográfico había otros factores que intervendrían en ese proceso de mejoramiento de los servicios público, en lo que la élite enfatizó y manifestó mucho interés, ya que, de ellos va a depender la vida económica de la ciudad y especialmente los intereses de los sectores económicamente privilegiados. Entre esos factores estará el comercio, el cual, será en aquellos años, desde el punto de vista económico, un elemento determinante por la situación geográfica de la ciudad, como también la industrialización, que si bien no será tan preponderante, tenía mucha importancia.

1.4. EL PUERTO, LA INDUSTRIA Y LA MODERNIZACIÓN.

Las transformaciones que se venían dando en los países latinoamericanos repercutieron particularmente sobre las capitales y las ciudades portuarias²². En ese sentido, Cartagena como ciudad puerto, estaba exigiendo cambios en su estructura urbana y en sus servicios públicos, es decir, no solo la expansión urbana y el crecimiento demográfico hacían pensar a los habitantes de Cartagena sobre esa cuestión, sino también, la actividad comercial, siendo éste

²². Romero, José Luis, op. cit., Pág. 295-296.

un sector clave de la economía de la ciudad que ameritó interés en mayor medida de la elite, expresado en la prensa.

En 1920 la condición portuaria de Cartagena y las deficiencias en la infraestructura de servicios, hacía que se les recordara a las autoridades de la ciudad sobre esas necesidades y la atención que se le debía prestar. En ese sentido se consideraba:

*... que ha habido tiempo suficiente para que el actual consejo hubiera tomado alguna determinación definitiva sobre el particular, tanto más cuanto que Cartagena, la antesala y el primer puerto de la república, reclama imperiosamente que se le asee, que se le higienice, que se le embellezca y que se le dote de todos aquellos elementos de la modernización en todos sus servicios públicos...*²³

Teniendo en consideración lo anterior, y su relación con la problemática de los servicios públicos, vemos como en el periodo en estudio la cuestión de la higienización del ambiente urbano se convierte en una necesidad y preocupación más, para el proyecto modernizador; ya que afectaba, particularmente, la situación de la ciudad como puerto. Partiendo de allí, encontramos en la insalubridad un elemento clave que agudizará la situación y que hará que se preste mayor atención al tema. Queda claro que la modernización está relacionada directamente con la higienización de la ciudad,

²³A.H.C. El Porvenir, mayo 19, 1920, Pág.1

y ligada a la cuestión de los servicios públicos²⁴. Es decir, el hecho de querer modernizar a la ciudad respecto a los servicios públicos, apuntaba a resolver también los problemas de salubridad, porque por su actividad portuaria lo requería. Siendo este otro factor motivador, para llevar a cabo ese proyecto.

Después de 1914, con la construcción del Canal de Panamá, para los empresarios de Cartagena las condiciones de sanidad se convirtieron en una dificultad a resolver, debido a que las autoridades estadounidenses asentadas en la zona del canal manifestaban que los buques que llegaran de puertos considerados insanos, serían sometidos a cuarentena, eso representaba un veto para Cartagena²⁵. De esta forma, se puede determinar que al intentar modernizar los servicios para darle solución a los problemas de higiene que estaba presentando la ciudad, la élite no solamente veía en juego la modernización de la urbe, desde el punto de vista infraestructural, sino también había de por medio intereses económicos que estaban detrás de su preocupación por el problema de la salubridad.

Dos servicios fundamentales para darle solución a esa problemática de la falta de higiene, son los del agua y la pavimentación de calles. En relación con el primero, se observaba que la falta de un acueducto eficiente que suministrara

²⁴ Casas, Álvaro. "Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930", en: *Historia y cultura*, No. 4, U. de C., Cartagena, 1996, Pág. 77.

²⁵ Meisel, Adolfo, op. cit., Pág. 22

agua suficiente y de buena calidad para el abastecimiento de Cartagena, podía considerarse una causa fundamental de insalubridad;²⁶ y precisamente, una de las características que va a presentar el acueducto de Cartagena durante ese periodo es la deficiencia en el abastecimiento de agua para la ciudad; esto, sin duda, produjo incomodidad y preocupación no solo por las dificultades que en materia de salud se podrían presentar, sino también, por el riesgo que podría representar para la actividad comercial de la ciudad tal situación.

Con relación al problema del estado de las calles de la ciudad, vemos mucho interés por resolverlo, mejorando su aspecto, por parte tanto de las autoridades como de los ciudadanos. En 1910, algunas calles mostraban un aspecto antihigiénico, con lodazales. Viendo en esto no solo una dificultad para transitar por las vías públicas, sino, también, por que se veía en este hecho un problema para la salud, que generaba el temor a que se convirtieran en posibles focos de infección²⁷. En 1921, el Concejo Municipal de Cartagena, manifestó mucha inquietud y molestia por el mal estado de las calles y el peligro que podría representar para la salubridad pública, y por eso, cuestionaban la labor del inspector de obras públicas, y se le ordenaba realizar su trabajo, y entre éste estaba el de mantener en buen estado las calles de la ciudad²⁸.

²⁶ Casas, Alvaro, op. cit., Pág. 90

²⁷ A.H.C. El Pertinente, Junio 19, 1910, Pág.1

²⁸ A.H.C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 57, diciembre 30, 1921.

Además de ver, en la insalubridad un obstáculo para la modernización de la fisonomía de la ciudad y su desarrollo comercial, también era vista como un impedimento para mostrar al extranjero una "imagen de ciudad moderna"; siendo esto, un inconveniente, no solo para su aspecto y el comercio de la ciudad, sino también, para desarrollar en Cartagena la actividad del turismo. En ese sentido, con la aparición desde finales de la primera década del siglo XX, del turismo de barcos a gran escala por el Mar Caribe, la preocupación por la cuestión de la salubridad aumentó²⁹. Por ejemplo, hacia comienzos de 1910 se da en la ciudad la llegada del vapor "AVON" de la ROYAL MAIL con aproximadamente 300 turistas, y la prensa de la época se lamentaba por el estado en que se encontraban las calles de Cartagena³⁰.

En 1924 unos turistas desembarcaron de un buque frutero en la Machina (el muelle de la ciudad en ese entonces) , y partieron de allí para recorrer la ciudad y al llegar a la "Calle Larga", el mal estado de la vía los hizo devolverse al muelle, no solo por evitar ensuciarse, sino también, por el temor de adquirir alguna infección³¹. Estas situaciones hacían que se generara cierta inquietud, ya que no solo se ponía en vilo la imagen de la ciudad ante el exterior, sino también su desarrollo y prosperidad económica. Porque de la buena o mala imagen de la ciudad que se llevaran los extranjeros dependía que arribaran

²⁹ Meisel, Adolfo, op. cit., Pág. 23.

³⁰ A.H.C. El Porvenir, enero 26, 1910, Pág.3.

³¹ A.H.C. El Porvenir, noviembre 24, 1924, Pág.1.

más barcos y más extranjeros, no solo con fines turísticos, sino también, comerciales y empresariales.

De este modo, Cartagena debido a su posición geográfica y estratégica en el Mar Caribe, hizo posible que se mirara tanto la actividad comercial, como turística, dos factores que hacían pensar a la élite en el proceso de modernización, ya que, en cierta forma, dicho proceso dependía de que esas dos actividades prosperaran; pero, había que resolver el obstáculo de los deficientes servicios públicos que presentaba la ciudad.

Además, iba a estar motivado el mejoramiento de dichos servicios por otro factor, considerado un elemento esencial del proceso modernizador, y que en cierto modo, despertaba el interés por ser una actividad desde el punto de vista económico importante en cualquier ciudad. Se trata de la industrialización, cuyo desarrollo en Cartagena, se estaban truncando, por las ya citadas anomalías que presentaba los servicios públicos, en el periodo en estudio, haciendo que la élite, mirara con mayor interés y atención esa problemática.

A diferencia de otras ciudades del país como Medellín, Bogotá, Barranquilla, etc., la actividad industrial en Cartagena, no será tan importante como lo fue el

comercio, sin embargo, a pesar de ocupar (la industria) un papel secundario³², se encontrarán algunas fábricas o talleres que contribuirán a que se desarrolle ese proceso y que va a hacer que se convierta esta actividad en un punto de referencia para modernizar los dos mencionados servicios públicos.

Referente a la energía eléctrica, el hecho técnico que estaba entrando a distinguir a las industrias que durante comienzos del siglo XX, estaban funcionando en el país era el uso de la misma³³. Las fábricas que existían en la ciudad, durante el periodo en estudio, estaban necesitando de dicha energía para su funcionamiento. Aunque algunos tenían sus propias plantas y generaban la fuerza motriz que necesitaban para sus maquinarias, como la de Tejido Espriella & Co, que durante 1925, prestó el servicio de luz a la ciudad con la planta de su propiedad; otras necesitaban la energía que la planta municipal les podría brindar; y por eso, en la prensa se manifestaba el deseo de que se mejorara ese servicio:

... es indispensable que se piense cuanto antes en dotar a la población de una planta de potencia suficiente para alumbrar en la forma debida todas las vías públicas... y que permita emplear todavía una gran parte de energía en suministrar fuerza motriz a las fábricas y talleres que lo necesiten y paguen³⁴.

³² Al respecto ver: Meisel, Adolfo, op. cit, Pág.43.
³³ Mayor Mora, Alberto. "Historia de la industria colombiana 1886-1930", en: NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986, Pág.-319.
³⁴ A.H.C. El Porvenir, agosto 5, 1915, Pág.1.

El solo hecho de que se frenara la actividad industrial, por causa de esas circunstancias, va a generar inquietudes, fundamentalmente en la elite, sobre todo aquella directamente vinculada con dicha actividad; y más que ver, el mejoramiento de este servicio como un elemento determinante para la modernización de los espacios públicos, se podía ver en él una posibilidad de convertir ese aspecto de la vida económica en una actividad prospera; pero, las dificultades que presentaba ese servicio va a ser una realidad que se tendrá que afrontar durante esos años.

En el caso cercano de la vecina Barranquilla, la elite, de igual forma, veía que el servicio de la luz no cubría las necesidades de la ciudad, debido a que, la expansión urbana, el crecimiento demográfico y el desarrollo industrial, requerían mejorar y extender este importante servicio³⁵.

Volviendo a Cartagena, no solo la energía eléctrica era importante para el funcionamiento de su actividad industrial, se verá que el servicio del agua también jugará un papel significativo. Encontrándose en este sector de la economía manifestaciones de inconformidad por los problemas que presentaba el servicio de acueducto para el desarrollo de la industria en Cartagena. Así encontramos que:

³⁵ González Chamorro, Ever. "Expansión urbana y servicios públicos en Barranquilla 1880-1920", en: Prensa, desarrollo y política en Barranquilla 1880-1930, U. del Atlántico, Barranquilla, 2000, Pág. 44

sin agua no hay industria... la situación por el cual viene atravesando la población con motivo de la falta de agua se va haciendo desesperante, y si ésta continúa, y llega a hacerse más difícil, las industrias quedarían paralizadas dolosamente y el perjuicio que con ello se recibiría sería incalculable³⁶

Años antes, nos habíamos encontrado con la suspensión de los trabajos de la Fábrica de Tejidos de Espriella & Co., por falta de agua para sus calderas³⁷. Esto era lo que la élite empresarial de Cartagena quería evitar, precisamente. Cuando manifestaba tanta preocupación por la urgente modernización de servicios públicos como los del agua y la luz.

En conclusión, ¿Qué motivaba a esa élite a pensar en modernizar su ciudad y fundamentalmente a preocuparse por equiparla con buenos servicios públicos? En un sector de la población de Cartagena, se veía en el proceso de modernización un proyecto a realizar, y factores como el crecimiento demográfico y el surgimiento de nuevos barrios la hacían interesarse por ese proceso; pero dicho proyecto en el fondo, más que verse como una prioridad para resolver ciertos problemas que estaba presentando la sociedad de Cartagena a nivel general, se puede ver como un afán que tenía la élite, no solo de que se mejorara los servicios, en cuanto a cobertura se refiere para cubrir las necesidades de la población; sino que, fundamentalmente, sectores económicos como la industria y el comercio, no solo eran visto como elementos clave para la

³⁶ A.H.C. El Provenir, junio 26, 1924, Pág.1.

³⁷ A.H.C. El Porvenir, junio 26, 1919, Pág.1.

realización del proyecto modernizador en la ciudad, sino que además, se requería resolver unas necesidades cruciales en lo que hace a sus propios intereses económicos. No obstante, al margen de esos intentos ligados al hecho de llevar a cabo ese proceso para modernizar los servicios públicos en la ciudad, entre 1910 y 1930, se observará, que si bien existía ese deseo de desarrollar dicho proyecto, en la realidad fue poco lo que se avanzó en cuanto a dotación y mejoramiento de la infraestructura; y no obstante, algunos adelantos que se dieron durante el periodo, más que pensar en observar cambios o transformaciones en los servicios públicos, se podría decir que las continuidades en ese campo se harán evidentes.

A continuación, pasaremos a estudiar detalladamente cada uno de esos tres servicios, como son: el del agua, el de la luz y la pavimentación de calles, durante el periodo que nos ocupa; y trataremos de determinar las dificultades y problemas, en lo que respecta a financiación, administración, cobertura, etc., y, así mismo, las medidas que toman las administraciones municipales de turno y los sectores privados para darle solución a los inconvenientes que se presentaron.

2. LUZ Y ENERGÍA ELECTRICA.

El proyecto de modernización urbana de la élite cartagenera a comienzos del siglo XX, encontrará en el servicio de energía eléctrica una problemática a solucionar en lo relacionado con las dificultades del servicio en la ciudad. Pero, ¿Porqué esas deficiencias en ese importante servicio para el desarrollo urbano y económico de Cartagena?; y por otra parte ¿A que se debió que, ni el municipio, ni los empresarios locales, nacionales o inclusive extranjeros, no pudieron hacer posible la prestación de un buen servicio para la ciudad?

El servicio de energía eléctrica en Cartagena, como en casi todas las ciudades del país, casos como Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali, Bucaramanga, etc., se dio fundamentalmente por iniciativa privada³⁸.

En 1891 el gobernador del Departamento de Bolívar, el señor José Manuel Goenaga, realizó un contrato para el establecimiento de una planta eléctrica en Cartagena con los señores Pedro Blanco Soto y Pedro A. Osio. Esta planta, fueron pocos los años que duró funcionando, ya que después de una explosión

³⁸ Sobre el surgimiento del servicio de energía eléctrica en las ciudades del país, ver: Vargas, Julián y Zambrano, Fabio. "Santa Fe y Bogotá: Evolución Histórica y Servicios Públicos (1600-1957)", en: Bogotá 450 años. Retos y Realidades, Foro Nacional por Colombia/Instituto Francés de estudios andinos, Bogotá, 1988, Pág. 58-61; Urrego, Miguel Ángel, op. cit Pág. 102; Reyes, Catalina, op. cit, Pág. 30; González, Ever, op. cit, Pág. 44; Posada Carbó, Eduardo, op. cit, Pág. 68; De la Pedrosa, Rene, op. cit, Pág. 63-135.

en 1895 quedó totalmente destruida. Al año siguiente, por disposición del gobernador en aquel entonces, Joaquín Vélez, se restableció la planta volviendo el servicio, pero esta vez bajo la Administración del Gobierno Departamental. Posteriormente, hacia el año de 1904 por ordenanza número 8 de 15 de junio el departamento cedió a la municipalidad la Administración de la Planta Eléctrica³⁹.

Luego de la municipalización del servicio de Energía eléctrica en Cartagena, encontramos que, este importante servicio para el desarrollo de la fisonomía urbana y la economía de la ciudad, presentó una serie de dificultades que hizo posible que durante el periodo en estudio, se generara mucha incomodidad e inconformidad por la manera como este se prestó durante esos años. Para profundizar en este aspecto y delimitar y establecer las problemáticas en este servicio, centraremos nuestra atención fundamentalmente, en lo concerniente al funcionamiento, financiación y cobertura de dicho servicio, para que nos permita determinar algunas conclusiones acerca del suministro de este importante servicio público en la ciudad.

³⁹ Urueta, José y Piñeres, Eduardo, op. cit, Pág. 119.

2.1. FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO.

Durante gran parte de la década de 1910, el suministro de energía eléctrica en Cartagena presentó grandes dificultades, siendo varios los problemas que afrontará la prestación de este servicio.

Entre esos inconvenientes para la buena disposición de la planta y su servicio, encontramos el pésimo estado de las líneas o alambres para la distribución del fluido eléctrico por la ciudad, los cuales, además de hacer deficiente el servicio, era observado como un peligro para la población; al respecto, en un periódico de aquella época caracterizaba así esa situación:

No nos explicamos como no hemos tenido que lamentar ninguna catástrofe por el pésimo y lamentable estado en que se encuentran los alambres eléctricos de las vías públicas...⁴⁰

Al mal estado de los alambres, que se encontraban en algunos sectores de la ciudad, se sumaba el funcionamiento irregular de la maquinaria de la planta eléctrica, que ocasionaba frecuentes suspensiones en el servicio, en ocasiones por reparación, y otras veces por limpieza de las calderas de la planta⁴¹. También, se presentaron casos en que, como la maquinaria fue traída del

⁴⁰ A. H. C. El penitente, febrero 19, 1911, Pág. 1; "En 1910 se quejarán...los vecinos de los alrededores del paseo de Heredia, del estado lamentable en que se encuentran los alambres del alumbrado público por aquellos sitios...", ver: Porvenir, febrero 27, 1910, Pág. 3.

⁴¹ A. H. C. El Porvenir, mayo 9, 1914; también ver: Porvenir, abril 27, 1915, Pág. 4.

exterior, los repuestos por lo general tenían que importarlos, y en varias ocasiones, se presentaron inconvenientes; como el ocurrido en 1913, cuando se suspendió el servicio por un defecto en los anillos de expansión de uno de los cilindros del motor y tuvieron que hacer otro pedido al exterior para reemplazo, ya que los primeros importados no pudieron usarlos; esta situación hizo, que se prolongara la suspensión del servicio, más de la cuenta⁴². Incluso, algunos casos eran mostrados en la prensa con alarma, como cuando en una ocasión se manifestaba, el hecho de que la planta, "carecía hasta de un tornillo de repuesto"⁴³. Este era otro tipo de problema de la empresa, la reposición de piezas.

Todos estos inconvenientes que presentaba la planta eléctrica de Cartagena, fundamentalmente giraron alrededor de una misma problemática, la de las dificultades económicas que mostraba la municipalidad para responder por el funcionamiento de este servicio.

2.2. UN PROBLEMA DE FINANCIACION.

Era claro que Cartagena necesitaba modernizar el servicio de energía eléctrica, que no era suficiente para responder a los menesteres de los habitantes, y al

⁴²A. H. C. El Provenir, marzo 11, 1913, Pág. 3.

⁴³A. H. C. El Provenir, mayo 9, 1914, Pág.3.

mismo desarrollo urbano. Pero, la municipalidad encontró en los problemas financieros, uno de los más grandes obstáculos en la modernización de este importante servicio. Sobre lo anterior, en 1910 se encontraba que era,

...notorio que las irregularidades de ese servicio se deben a que los pagos de empleados, las compras de combustible, las reposiciones de material y demás erogaciones de la planta están sujetos a la escasez de fondos en la tesorería municipal...⁴⁴.

En algunas ocasiones, las partidas señaladas en el presupuesto de gasto del municipio para la planta eléctrica, se agotaban, y debían abrir créditos adicionales en dicho presupuesto⁴⁵. Esto mostraba que los recursos presupuestados para la planta eléctrica, por lo general no eran suficientes para cobijar todos sus gastos.

No solo era en Cartagena donde la financiación de los servicios públicos se había convertido en un problema, sino que también, presentaba dificultades para su solución a nivel nacional. Un caso revelador, el de Bogotá, cuando la empresa privada a cargo de la distribución de la energía eléctrica hacia finales de la primera década del siglo XX, por problemas financieros casi que es vendida la compañía a inversionistas ingleses, y la solución fue la emisión de

⁴⁴A. H. C. El Liberal, agosto 13, 1910, Pág. 1.

⁴⁵ Por ejemplo en 1914, según el acuerdo número 29 de ese año, se abrió un crédito adicional por \$424.02 para pagar las facturas de materiales importados, pedidos en NewYork. A.H.C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 29, 1914.

acciones al público⁴⁶. En otras ciudades entre las alternativas que buscaron para la financiación de los servicios públicos estuvo la de acudir al capital extranjero, fundamentalmente norteamericano. Ciudades como Medellín y Barranquilla, acudieron a los capitales de dicho país, trayendo consigo buenos resultados⁴⁷.

Volviendo a Cartagena, luego de revisar la documentación disponible para el periodo en estudio, no encontramos testimonio de la inversión de dineros extranjeros en el servicio de energía eléctrica. Para 1912, se firmó un contrato con un empresario belga, en el cual, el municipio concedía a este el privilegio de instalar y explotar una nueva planta. En el contrato, además, se especificaba el establecimiento de otro servicio conexo, como era el del Tranvía eléctrico⁴⁸. Pero tal contrato no se efectuó, quedando durante esos años sólo la planta administrada por el gobierno municipal, y con las mismas dificultades⁴⁹.

⁴⁶ De la Pedraja, René, op.cit, Pág. 75.

⁴⁷ De la Pedraja nos informa sobre un préstamo que hizo el municipio de Medellín en 1920 a The Equitable Trustico, de NewYork, un empréstito de 2.500.000 dólares para la planta de la ciudad. Ver: Ibíd, Pág. 94; Al respecto ver también: Reyes, Catalina, op. cit, Pág. 71-72; Sobre la inversión norteamericana en los servicios públicos en Barranquilla ver: Posada Carbó, Eduardo, Deuda externa servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): (1900-1950), op. cit, Pág. 69-71; Posada, Carbó, Eduardo. El caribe colombiano, Op.cit, Pág. 244.

⁴⁸ A. H. C. Acuerdos Municipales, Acuerdo No. 12, marzo 8, 1912

⁴⁹ No hemos hallado ninguna evidencia que constate la realización o concreción de este negocio ni las causas de su cancelación.

Si bien, la participación de empresarios y capitales extranjeros no se hará presente en ese proceso, durante el periodo estudiado, si se dará la intervención de inversionistas locales. Durante 1916, el Consejo Municipal de Cartagena manifestó el interés de recibir propuestas para conceder el privilegio al mejor postor para la instalación y explotación de una nueva planta eléctrica.

La pretensión del municipio de conceder la empresa a particulares, generó opiniones encontradas en algunos sectores de la población. Por un lado, encontramos a unos de opinión más favorable hacia la privatización del servicio, producto de las dificultades en el funcionamiento de este; otros, por su parte, desaprobaban cualquier clase de negociación con empresarios locales, nacionales o extranjeros, consideraban que, "...el Municipio no debe en ningún caso desprenderse de la planta eléctrica y antes por el contrario debe hacer los mayores sacrificios por conservar la administración de dicha renta..."⁵⁰.

No obstante esa situación, la Municipalidad de Cartagena recibió cuatro propuestas en 1916 de los empresarios locales, Jorge Caicedo Abadía, Jacinto Arango, las de Luis Visbal y Justo de la Espriella, y la de Arturo Aycardi.

Finalmente, para 1918 fue aprobada la propuesta de Jorge Caicedo Abadía, en donde el municipio según Acuerdo número 70 de septiembre de ese año,

⁵⁰ A. H. C. El Porvenir, sep. 21, 1916, Pág.2.

contrataba con dicho empresario la instalación, explotación y puesta al servicio por su cuenta y riesgo de "una planta eléctrica nueva y moderna" que brindara el servicio suficiente y el necesario para la ciudad de Cartagena⁵¹. Sin embargo, hacia 1921 los problemas de la nueva planta y las quejas por el mal servicio que presentaba, continuaban como antes, no obstante el cambio de dueño, que pasó de la administración municipal a manos privadas. Por esa razón, dicho contrato tuvo un periodo de duración muy breve, ya que en ese mismo año de 1921, según acuerdo número 47 de 20 de septiembre, se dio la cancelación del contrato con ese empresario debido a que este, no fue cumplido a cabalidad por el contratista⁵².

Esa situación, va a generar una batalla jurídica entre el Gobierno Municipal y Jorge Caicedo Abadía; este último, estableció una demanda ante el juzgado primero de Cartagena por la determinación del Gobierno Municipal de terminar el contrato prematuramente. Hacia 1923, ese pleito llegó a buen término cediendo finalmente el Sr. Caicedo Abadía a la municipalidad de Cartagena la planta eléctrica "con todos sus edificios y enseres"⁵³.

Luego de una vida privada muy corta la Empresa del Servicios de Energía Eléctrica, retornó a manos del Gobierno Municipal, que seguía afrontando

⁵¹ A. H. C. Acuerdos Municipales, Acuerdo No. 70, septiembre 27 de 1918.

⁵² A. H. C. Ver: Renovación, Fondo Miscelánea, noviembre 26, 1921, Pág.1

⁵³ A. H. C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 23, septiembre 20 de 1923.

problemas financieros para lograr el mejoramiento de ese servicio. Por esta razón continuaban viendo en la inversión privada una alternativa para que la ciudad recibiera un servicio de energía eléctrica moderno.

Antes de que llegaran a buen término los problemas judiciales entre Caicedo Abadía y el municipio, éste aprobó, en 1922, un contrato con la compañía administradora del Acueducto de la ciudad en aquel periodo, la Waterworks Limitada, en donde su apoderado William E. H. Dickin, se comprometía a financiar la construcción de una planta eléctrica que satisficiera los menesteres de la "vida moderna"⁵⁴.

Mientras se ponía al servicio la nueva planta, el Consejo Municipal de Cartagena estableció un contrato con el empresario cartagenero Justo de la Espriella, socio principal de la firma Espriella & Cía; para que este suministrara alumbrado eléctrico a la ciudad con la planta de su propiedad⁵⁵.

⁵⁴ A. H. C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 61, diciembre 10 de 1922.

⁵⁵ A. H. C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 36, septiembre 5 de 1923; esto también fue frecuente en otras ciudades del país, donde empresarios facilitaban las plantas de su propiedad para prestar ese servicio, por ejemplo, en Barranquilla. Evaristo Obregón quien fundó la empresa de Tejidos Obregón intervino en el suministro del servicio de energía eléctrica en esa ciudad. Los Samper, dueños de una fábrica de cemento, tuvieron participación en Bogotá con ese servicio. Véase: Mayor Mora Alberto, op. cit., Pág. 319-320

Pero, ese fue un contrato de muy corta duración, al igual que el firmado con la compañía Inglesa la Waterworks Limitada, ya que, para 1925 se dio la cancelación de los contrato con esa compañía⁵⁶. Entre los motivos por tal decisión, la municipalidad argumentó la no presentación de planos, presupuestos y especificaciones completas de las obras que realizaría la empresa contratante. Hacia 1926, la Waterworks Limitada, cedió al municipio de Cartagena tanto el acueducto, que había administrado durante muchos años, como la planta eléctrica⁵⁷. De esta forma, a partir de ese año, luego de un breve lapso de tiempo funcionando bajo la administración de entes privados, ese servicio, retornaría a cargo del Gobierno Municipal de Cartagena.

2.3. LIMITACIONES EN LA COBERTURA.

A las dificultades y problemáticas que presentó el servicio de energía eléctrica en la ciudad, con relación al funcionamiento y financiación, hay que adicionarle el hecho de que dicho servicio tenía una cobertura limitada⁵⁸; debido a que, gran parte de la población no disfrutaba de los beneficios de este importante servicio, y se centraba prioritariamente en aquellos barrios donde residía la elite.

⁵⁶ A. H. C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 18, junio 30 de 1925.
⁵⁷ A. H. C. Gaceta Municipal, Acuerdo No. 4, febrero 20 de 1926.
⁵⁸ En 1923, cuando el servicio de luz era prestado por la planta eléctrica de los señores Espriella & Cia, registraban solamente unos 1200 suscripciones. El Porvenir, septiembre 13, 1923, Pág. 1.

Además, el hecho de que se debía pagar este servicio⁵⁹, limitaba más su cobertura; porque, muchos barrios que albergaba población mayoritariamente pobre, como por ejemplo el Boquetillo, Pekín, Pueblo Nuevo, lo Amador, etc., no contaban con la presencia del servicio de alumbrado, o por lo menos la mayoría de los habitantes de esos barrios, debido a que no tenían los medios económicos para cancelarlo.

Además de estos inconvenientes, habría que adicionarle el hecho de que, la ciudad, como se mencionó en la sección anterior, estaba teniendo durante 1910 a 1930 un crecimiento significativo en su población, y como resultado de este, se observaba la expansión del perímetro urbano en la ciudad con la agregación de nuevos barrios; lo cual, agudizaba más la cuestión relacionada con la cobertura.

2.3. CONTINUIDADES DE LA PROBLEMÁTICA EN LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO.

⁵⁹ Avisos recordando el pago de este servicio, eran muy frecuentes en la prensa de la época: "se avisa al público que desde el día en que se restablezca el alumbrado eléctrico, todo servicio de luz deberá pagarse...", El Porvenir, diciembre 6, 1918, Pág.2 ; "se avisa a todos los suscriptores que desde el día 5 hasta el 10 de todos los meses, poco después de encender la luz, se hará que esta titile o espabile por cinco veces consecutivas para recordar con estas señales que el servicio del alumbrado debe pagarse...". Porvenir, marzo 1, 1924, Pág.1.

Ni la privatización, ni la municipalización nuevamente, iban a hacer posible dar solución a la problemática que estaba presentando ese importante servicio. Así, luego que la planta eléctrica vuelve a ser administrada por el municipio hacia finales de la década de 1920, las quejas por el mal servicio continuaban; convirtiéndose esta situación en una constante, que se hizo presente durante todo el periodo en estudio.

Con las limitadas finanzas con que contaba la hacienda municipal, la prestación de un servicio de energía eléctrica moderno era difícil. Pero, a esos problemas fiscales había que adicionarle, la ineficiencia para intentar solucionar esos inconvenientes de tipo financiero. Ante lo cual se planteaba la de establecer negociaciones u operaciones de crédito con compañías privadas, fundamentalmente extranjeras. Algunos sectores de la ciudad, se habían percatado de los inconvenientes que desde ese punto de vista presentó el gobierno municipal a la hora de contratar o concretar alguna negociación. Por ello, las manifestaciones y opiniones relacionadas con ese aspecto se presentó con gran elocuencia en la prensa de la época:

No es por falta de un plan... sino por falta de un criterio más amplio, más lúcido, más comprensivo de todas estas cuestiones que tan hondamente afectan el porvenir de la ciudad y por otro lado, porque aún no le hemos perdido el miedo al acometimiento de obras superiores a la pavimentación de una calle o al relleno de una charca. En la actualidad todas las principales ciudades del país, realizan grandes empréstitos, en condiciones más o menos

*ventajosas con destino al ensanchamiento de sus intereses...*⁶⁰

Esta clase de comentario, nos hace ver que, a la hora de establecer importantes negociaciones, la élite de la ciudad manifestaba ciertos temores por arriesgar en la inversión para el desarrollo de la ciudad; esto, en cierta forma coincide con el comentario que hacía en la década de 1930, Rafael Redondo Mendoza refiriéndose a los empresarios de la ciudad:

*...los peores capitalistas son los de Cartagena. Comen mal y duermen mucho. No saben lo que es arriesgar el dinero en empresas honorables. Ni siquiera visten con elegancia; y si viajan, no pasan de Turbaco...*⁶¹

De este modo, si bien había una preocupación por la modernización de la ciudad, observamos que el Municipio, ni contaban con los recursos financieros necesarios, ni mucho menos incentivaba a las compañías privadas para que invirtieran en las mejoras de los servicios públicos de la ciudad. En ese sentido, es claro Posada Carbó cuando nos dice que, con el norteamericano Karl Parrish procuraron establecer un intento de negociación para el arreglo de los servicios públicos en Cartagena –similar al hecho por este empresario extranjero en Barranquilla- pero, ese inversionista norteamericano consideraba que,

⁶⁰ A. H. C. El porvenir, octubre 27 de 1923, Pág. 1; años después en 1927 en el mismo diario manifestaba como en otras ciudades del país trabajan para la instalación de Acueductos, plantas eléctricas, construcción de calles, etc., para ello –dice- se sirve de préstamos, pero que, en las ciudades de la Costa Atlántica, entre ellas Cartagena, se encontraba aún en un “periodo embrionario”, El Porvenir, abril 12 de 1927, Pág.1.

⁶¹ Redondo Mendoza, Rafael. Daguerrotipos Liberales, Imprenta Departamental, Cartagena, 1936, Pág.37.

era muy difícil hacer negocios con los cartageneros... ellos tratan de conseguir todo a cambio de nada...ellos no han aprendido el secreto de negociar con las grandes compañías...que la administración de una ciudad es como cualquier otro negocio⁶².

De acuerdo a lo analizado en este aparte, observamos que, a pesar de los problemas en el funcionamiento, financiación y cobertura presentados por el servicio de energía eléctrica, los contratos que se intentaron establecer para el mejoramiento de este servicio durante las dos décadas que abarca este estudio, no llegaron a buen término. Y a diferencia de otras ciudades del país (como por ejemplo Barranquilla, Medellín, etc.), en Cartagena llegaron los años treinta, y el panorama con respecto a este servicio no presentó importantes modificaciones.

⁶² Citado en: Posada, Eduardo, Deuda externa servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): (1900-1950), op cit., Pág. 73.

3. ACUEDUCTO

A comienzos del siglo XX la elite de Cartagena en su interés por desarrollar un proceso de modernización urbana en la ciudad, y particularmente, en lo que tiene que ver con el equipamiento de servicios públicos, tendrá entre sus prioridades la de resolver (además del servicio de energía eléctrica) lo concerniente a la dotación de un servicio de acueducto para el suministro de agua potable domiciliaria.

En cuanto al establecimiento de dicho servicio, el acueducto con que contaba la ciudad, al igual que el servicio de energía eléctrica se estableció a través de la iniciativa privada, pero, con la diferencia que la entidad que implementó el servicio del agua fue una compañía extranjera.

En 1905 el gobernador del departamento de Bolívar Enrique L. Román contrató con el empresario inglés James T. Ford la construcción de un acueducto para suministrar agua potable a la ciudad. Posteriormente, el privilegio de la explotación del acueducto fue traspasado a la Cartagena (Colombia) Waterworks Limitada, administrada por el súbdito inglés William E. H. Dickin⁶³.

⁶³ Urueta José, op. cit, Pág.-123; en las principales ciudades del país este servicio surgirá de igual forma por iniciativa privada, casos como Bogotá donde el establecimiento del servicio de agua, se realizó a través de la compañía de Ramón Jimeno en 1886, ver: Vargas, Julián y Zambrano, Fabio. "Santa Fe y Bogotá: Evolución

3.1. LA WATERWORKS LIMITADA Y EL ACUEDUCTO DE MATUTE.

Mientras el Municipio buscaba en las compañías y capitales extranjeros, alternativas de solución a los problemas financieros para el mejoramiento del servicio de energía eléctrica en la ciudad, el acueducto era administrado por la compañía inglesa Cartagena (Colombia) Waterworks Limitada, pero el panorama en cuanto a problemas de la prestación del servicio, no era muy diferente al de la empresa de energía eléctrica.

Dicho servicio, durante los primeros años que abarca este estudio, presentó un funcionamiento precario en la ciudad. Un reflejo de esta situación la encontraremos en la prensa de la época, donde se hacen comentarios alusivos a su deficiencia. Al respecto, en 1910 se manifestaba lo siguiente:

En la mañana del día de ayer las plumas del acueducto situadas en los pisos altos, apenas goteaban, y en la noche anterior, ni los de abajo se humedecían. ¿Qué le pasa a la empresa? ¿No hay agua? ¿Está bien servida?⁶⁴

Histórica y Servicios Públicos (1600-1957)", op., cit., Pág.-39; igualmente en Medellín la construcción del acueducto en 1890, se dio a través de la iniciativa privada, Castro, Beatriz op. cit., Pág.-245; por su parte en Barranquilla el acueducto con que contaba esta ciudad había sido instalado en 1879 por Ramón Jimeno, y posteriormente, el norteamericano K. Parrish será importante en el desarrollo de este servicio, González, Ever, "Expansión Urbana y Servicios Públicos en Barranquilla 1880-1920", op. cit., Pág.-41.

⁶⁴ A.H.C. El Porvenir, marzo 18, 1910, Pág.-3

Y en el mismo diario, se consideraba en julio de 1911 que a pesar de los reclamos el servicio en vez de mejorar empeoraba⁶⁵.

La inconformidad por el servicio era tal, que a través de la misma prensa se incitaba a los habitantes de la ciudad a realizar un boicot en contra de la compañía, para ver si esta tomaba medidas al respecto; tomando como ejemplo el ocurrido en 1910 en Bogotá por las dificultades en la prestación del servicio del tranvía⁶⁶.

Aunque el servicio del agua en Cartagena como el de la energía eléctrica tenía en común la no presencia de un buen suministro para la ciudad; se observan particularidades, en cuanto a los problemas que presentó la empresa del acueducto en la prestación de su servicio.

3.2. CARTAGENA Y EL PROBLEMA DEL AGUA.

Cartagena, si bien tenía una ventaja desde el punto de vista de su envidiable posición en el Mar Caribe, que la convertía en la principal entrada del país; presentó una desventaja desde el punto de vista hidrográfico, ya que en las cercanías de la ciudad, se carecía de caños, arroyos o ríos que sirvieran de

⁶⁵ A.H.C. El Porvenir, julio 25, 1911, Pág.-3

⁶⁶ A.H.C. El Porvenir, abril 4, 1913; sobre el boicot del tranvía en Bogotá ver: De la Pedraja, Rene, op. cit., Pág.-76

abastecedores de agua apta para el consumo humano. En ese sentido, el problema de dotar a Cartagena de una empresa que suministrara agua potable suficiente para cubrir los menesteres de la población, no era visto como un simple problema administrativo, sino que, la cuestión más importante a resolver era la del problema de la carencia de fuentes de agua⁶⁷.

Las aguas utilizadas por la empresa para el abastecimiento de la ciudad eran las de las fuentes cercanas a la población de Turbaco, entre ellas el arroyo de Matute, las cuales, no eran suficientes para el suministro de agua en Cartagena⁶⁸. Además, épocas o temporadas de sequía agudizaba más la situación; de manera que los fuertes veranos se convertían en una de las principales causas de los problemas en el suministro del agua; dado que, la fuente de abastecimiento era un arroyo, el de Matute, no un río de curso permanente. Referente a lo anterior encontramos que:

...la verdadera causa (de la escasez del agua) es la sequía de estos tres últimos años, en los cuales ha caído una cantidad de agua inferior a la tercera parte del termino medio corriente...que las fuentes por eso no dan sino cantidades insignificantes de agua⁶⁹

⁶⁷ Casas, Álvaro, Agua y Aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930, op. cit., Pág.-82

⁶⁸ En 1920 se manifestaba que, "a causa de la gran escasez de agua que actualmente hay en esta ciudad, se ha abierto pozos que por razones de higiene por creerse innecesarios habían sido sellados". El Porvenir, mayo 22, 1920, Pág. 1.

⁶⁹ A.H.C. El Porvenir, abril 18, 1913, Pág.-3

Sumado a las sequías, el alto crecimiento demográfico que vivía Cartagena durante esos años complicaba más las cosas, haciendo que la fuente de la que se servía la empresa resultara más insuficiente. Todo esto, por supuesto, planteaba un verdadero problema a solucionar por parte de los encargados del acueducto.

Al ver que la fuente de donde se abastecía la empresa no era lo suficientemente grande para aprovisionar de agua a Cartagena, se planteó como solución, la de prolongar la tubería del acueducto hasta el río Magdalena. Pero, esta obra tuvo que esperar unos años para que se desarrollara; debido a que, uno de los principales inconveniente que se observaba para llevar a cabo ese proyecto en el corto plazo, era el costo muy elevado de dicha obra⁷⁰.

Por ello, se estudiaron otras posibilidades menos costosas y que le dieran una solución más o menos inmediata a esa situación. En 1922, contrataron los servicios de un ingeniero extranjero, Sr. Barnes, para que realizara un estudio de las aguas del arroyo de Aguas Vivas, cercano al distrito de Arjona⁷¹. Pero, esas aguas presentaban un alto contenido de sales, que si bien la realización de

⁷⁰ A.H.C. Renovación, octubre 8, 1919, Pág. 1

⁷¹ El Concejo Municipal consideraba que, en esas inmediaciones se podía hacer una represa con capacidad suficiente para que aprovisionara de agua la ciudad, y la obra, según los datos del Concejo, economizaría aproximadamente medio millón de pesos. El Porvenir, abril 12, 1922, Pág. 1; El Porvenir, septiembre 22, 1922, Pág. 1

una represa en esas inmediaciones para dotar de agua a la ciudad reducía el costo de la obra, el tratamiento de dichas aguas lo aumentaba⁷².

Mientras que en ciudades como Barranquilla el servicio del acueducto era considerado uno de los "más modernos en Latinoamérica"⁷³, administrado por empresarios extranjeros; el acueducto de Cartagena que estaba a cargo de la compañía inglesa la Waterworks limitada, presentó serios problemas en su funcionamiento. Por eso, a finales de la década de 1910 se miraba la posibilidad por parte del municipio de adquirir el acueducto.

3.3. LA MUNICIPALIZACION DEL SERVICIO.

Desde 1919, el Gobierno Municipal empezó a pensar en la municipalización del servicio del agua, como una forma de enfrentar y dar solución a los problemas que venía presentando la empresa. Pero, el desarrollo de esta propuesta se enfrentó con dificultades, ya que, esa decisión se consideraba una operación arriesgada, debido a que existía la imperiosa necesidad de prolongar la tubería del mismo hasta un punto en el río Magdalena, porque la fuente donde se abastecía la ciudad no bastaba. Ese proyecto, como ya se mencionó, era una

⁷² Casas, Álvaro, op. cit., pág. 87

⁷³ González Chamorro, Ever. "Barranquilla y la modernización de los servicios públicos 1920-1930", en: Prensa, desarrollo urbano y política en Barranquilla 1880-1930, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2000, Pág. 83

obra muy costosa, y con las limitadas finanzas con que contaba la hacienda municipal, era muy difícil la financiación por parte de esta.

No obstante, hacia 1920 todavía se contemplaba la posibilidad de que el Gobierno Municipal comprara el acueducto, ya que además de la no realización del proyecto (de extender la tubería hasta un punto del río Magdalena) por parte de la Waterworks Limitada, se sumaba las ya mencionadas deficiencias del acueducto que no prestaba un servicio con regularidad.

Todas esas circunstancias conllevaron a que en 1921 la Gobernación del Departamento mirara la posibilidad de acudir ante los Tribunales Judiciales y demandar la nulidad de los contratos con la compañía contratante del acueducto de la ciudad, considerando para tal decisión, el incumplimiento de dicho contrato, fundamentalmente, el no suministro de la cantidad de agua suficiente con que se comprometió dotar a la ciudad⁷⁴.

Sin embargo, en 1922 llegarían a buen término estas discrepancias provisionalmente, cuando se firmó un nuevo contrato con la misma compañía. Aprobado por acuerdo No. 61, se estableció en dicho contrato no solo la prolongación del acueducto sino también la instalación de una planta eléctrica

⁷⁴ A.H.C. El Porvenir, abril 27, 1921, Pág. 1

moderna⁷⁵. Nuevamente se firmaba otro contrato con la misma compañía, el cual se iba a disolver de una manera definitiva en 1926, cuando el municipio y la compañía inglesa (acuerdo número 4) declararon cancelados los contratos celebrados. Según el acuerdo mencionado, producto de la clausura de los contratos la compañía vendió y el municipio compró las obras del acueducto con su privilegio, y de esta forma pasó a ser una empresa municipal al igual que la planta eléctrica⁷⁶.

Pero el cambio que hubo fue de administrador, más no de panorama, ya que, el Gobierno Municipal en la administración del acueducto presentó los mismos problemas que tuvo con la empresa de energía eléctrica desde comienzos de la década de 1910, cuál eran las dificultades económicas para la financiación de estos servicios. Para resolver este aspecto, se pensó en lo que habían hecho otras ciudades e incluso la misma Cartagena como alternativa ante esa problemática; y era acudir a capitales extranjeros, particularmente norteamericanos.

⁷⁵ A.H.C. Gaceta Municipal, Acuerdo número 61, diciembre 10, 1922. Ver: supra 2. Luz y energía eléctrica.

⁷⁶ A.H.C. Gaceta Municipal, Acuerdo número 4, febrero 20, 1922; Contrario a lo planteado por Eduardo Lemaitre Román en su trabajo "Historia General de Cartagena", que sostiene que la Waterworks Ltda., siguió prestando el servicio en la ciudad hasta 1940. Lemaitre, Eduardo, op. cit., tomo IV, pág 470-471

Desde 1926 se empezaron a adelantar contactos con compañías extranjeras, que facilitarían un empréstito al municipio, pero, como pasó con la empresa de energía eléctrica, las negociaciones fracasaron.

En ese mismo contexto, contrario a lo que ocurría en Cartagena; en la vecina Barranquilla la característica a resaltar era el buen funcionamiento en los servicios públicos. En lo concerniente al acueducto era considerado uno de los mejores y más modernos en Latinoamérica. Para su realización, en 1925 tuvieron que acudir a préstamos norteamericanos en la ciudad de Chicago; con la Central Trust Company, consiguieron un empréstito por 4.000.000 de dólares. A eso hay que adicionarle la dirección en los trabajos y la administración del norteamericano Karl Parrish⁷⁷, una de las figuras más sobresalientes en cuanto a servicios públicos se refiere para Barranquilla.

Volviendo a Cartagena, mientras fracasan las negociaciones con empresarios y prestamistas extranjeros, para el mejoramiento del servicio de agua; este, continuaba con sus irregularidades. Esas dificultades en el suministro de agua a la ciudad provocaron que en 1928, personajes de la élite cartagenera como H. L. Román, Ramón del Castillo, J.V. Mogollón, Guillermo Piñeres, entre otros,

⁷⁷ ver: González, Ever, "Barranquilla y la modernización de los servicios públicos 1920-1930", op. cit., Pág. 83; Posada Carbó, Eduardo, *Deuda Externa, Servicios Públicos y Modernismo: Barranquilla (Colombia): 1900-1950*, op. cit., Pág. 70-71; Posada Carbó, Eduardo. "Karl Parrish: un empresario colombiano en los años veinte", en: Boletín Cultural y Bibliográfico, Biblioteca Luis Ángel Arango, Vol. XXXIII, 1986

convocaran a los habitantes de la ciudad a una manifestación con el objetivo de solicitar al Concejo Municipal, resolver de forma definitiva "la contratación del moderno acueducto de Cartagena"⁷⁸. De este modo ante el agravamiento de la situación se empezaba a sentir la presión y el inconformismo de la población en cuanto al mejoramiento del suministro de agua.

Luego de tantos obstáculos y dificultades, y de otros nuevos infructuosos intentos de negociación, esta vez con The Foundation Company de New York y The Royal Financial Corporation de Vancouver (Canadá), finalmente, a fines de la década de 1930, se logró la construcción del nuevo acueducto y traer agua desde el Canal del Dique (brazo del río Magdalena, que desemboca en la bahía de Cartagena)⁷⁹, cuya bocatoma estaba ubicada en la localidad de Gambote; esta empresa fue llevada a cabo por la firma norteamericana The Raymond Concrete Pile Company⁸⁰. De este modo, se superó el problema de la fuente de abastecimiento del viejo acueducto de Matute, aunque observamos que, la obra tuvo que esperar unos buenos años para que se materializara.

⁷⁸ A.H.C. La Patria, abril 19, 1929, Pág. 1

⁷⁹ El canal del Dique fue construido en 1650, para poner en comunicación al Mar Caribe (bahía de barbacoa, Cartagena) con el río Magdalena (en la localidad de calamar). Para un estudio del Canal del Dique ver: Lemaitre, Eduardo. Historia del Canal del Dique: sus peripecias y vicisitudes, Constructora Sanz & Cia, Cobe Ltda., Bogota, 1982.

⁸⁰ Al respecto ver: Nichol, Theodore. Tres puertos de Colombia, Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1972, Pág. 276; ver también: Lemaitre, Eduardo, op. cit., Pág. 580-581

4. PAVIMENTACIÓN DE LAS CALLES

Indudablemente, el proceso de modernización acompañado del crecimiento demográfico provocó una vertiginosa expansión de la estructura urbana de la ciudad; y ligado a esto, factores como el mejoramiento de su aspecto físico y los intentos de establecer y mantener la higiene pública, jugaron un papel fundamental en ese proceso. Un elemento que adquiere importancia a la hora de pensar en satisfacer esos menesteres, es la pavimentación de las calles.

A comienzos del siglo XX el aspecto físico que presentaba la ciudad era de cierto desorden⁸¹. A medida que se expandía el perímetro de la ciudad la mayoría de sus calles estaban sin pavimentar, y las quejas por parte de los pobladores eran muy frecuentes por el mal estado de las vías públicas. Esta situación fue motivo de preocupación y de inquietud por parte de algunos sectores de la sociedad cartagenera, sobre todo aquella ligada a la élite. Al respecto, en 1910 se manifestaba que:

Tienen razón los que se quejan del mal estado de ellas (calles), están pésimas; y esto más porque al aproximarse la estación de lluvias, los encargados de velar por la salubridad pública, no cuidan de arreglarla en lo posible...cierto que esto que hoy sucede es cosa de todos

⁸¹ Según T. Nichols, los cambios físicos en Cartagena habían sido significativamente menores que los de Barraquilla, y que prevalecían elementos de la infraestructura de la ciudad de siglos pasados. Nichols Theodore, Tres puertos de Colombia, op.cit., Pág. 272

*los años, pero también lo es que cada vez el mal es mayor*⁸²

Circunstancias como estas y reclamos por el mal estado las calles serán alimentados por factores que ya hemos venido tratando, como los problemas de salubridad y las consecuencias que tal estado de las vías podía producir, creando temores por considerar esa situación una amenaza para la salud pública⁸³. Acompañado de eso, encontramos que el ideal de mostrar una "ciudad moderna", empezando con su aspecto físico y ello abarca las calles, y determinados intereses de tipo económico que se podían poner en riesgo por estas eventualidades, le daban mayor importancia a esos reclamos.

No obstante, esta era una situación que no solo la padecía Cartagena; otras ciudades como Medellín y Barranquilla vieron obstaculizado en parte su proceso de expansión y el mejoramiento de la estructura física de esas ciudades, por la no pavimentación de muchas de sus calles⁸⁴.

⁸² A.H.C. El Pertinente, junio 19, 1910, Pág. 1

⁸³ A.H.C. El Porvenir, noviembre 25, 1910, Pág. 3

⁸⁴ Ever González Chamorro nos muestra en su trabajo como, para comienzos del siglo XX, la mayoría de las calles de Barranquilla estaban sin pavimentar y las quejas eran continuas, ya que los pobladores de la ciudad tenían que soportar las difíciles condiciones de ellas, al transitar por las diversas calles, y tuvieron que esperar muchos años para que se emprendiera tales obras. González, Ever, op. cit., Pág. 37; Catalina Reyes hacía alusión al caso del rico Coroliano Amador, que a principios del siglo XX, importó un automóvil, pero este, no pudo transitar por el mal estado de las calles de Medellín. Reyes Catalina, op. cit., Pág.25

Volviendo a Cartagena, la realidad que mostraba entonces esta ciudad en la disposición general de sus calles durante el periodo en estudio, era de un significativo estado de atraso, es decir, que la mayoría de las calles durante esos años, presentaba casi el "mismo estado" que tenía mucho tiempo atrás⁸⁵. Pero, ¿A que se debía esa situación? ¿Que pasaba con el mejoramiento de las calles, si bien era una de las prioridades a resolver en cuanto a equipamiento de servicios públicos y ornato urbano se trataba en la ciudad? Preguntas de cuyas respuestas nos ocuparemos en la sección que sigue.

4.1. EL PROBLEMA DE LA FINANCIACION. UNA CONSTANTE EN LOS SERVICIO PÚBLICOS.

Una de las grandes dificultades que acusaba la ciudad, sobre todo por parte del Gobierno Municipal, era la ya mencionada falencia de recursos para la solvencia de los cambios en la pavimentación, en cuanto a fisonomía urbana se trataba⁸⁶.

En relación con lo anterior, en septiembre de 1910 en carta del alcalde de la ciudad Sergio D. Ibarra, publicada por el Porvenir, el cual respondía a una

⁸⁵ En ese sentido, en 1913 A.S Forest manifestaba que, "Cartagena ha escapado ilesa a la mano vandale del progreso"; además, la consideraba "una de las ciudades más atrasadas del continente sur". Citado en: Posada Carbó, Eduardo, El Caribe Colombiano, op. cit., Pág. 246-247

⁸⁶ Urueta, José, Cartagena y sus cercanía, op. cit., Pág. 36-37

queja referente al ya mencionado estado de las calles; el alcalde confesaba que la ciudad carecía de un gran factor para mejorar ese aspecto, y este era el dinero⁸⁷. Sin duda alguna, esta va a ser una dificultad que se presentó durante las décadas de 1910 a 1920; convirtiéndose en un serio obstáculo para la modernización de la infraestructura vial de la ciudad. En ese sentido, encontramos la misma problemática que padeció tanto el servicio de energía eléctrica como el del acueducto luego de su municipalización a mediados de los años veinte.

4.2. LOS PRÉSTAMOS: UNA SOLUCION FALLIDA.

Buscándole una solución al problema, en 1910 se reunieron en junta, el Concejo Municipal, la junta central del Centenario (encargada de la conmemoración de esa fecha) y Carlos Vélez Danés, con el objetivo de conseguir un empréstito en Inglaterra para la reparación de las vías públicas de la ciudad⁸⁸. Pero como había pasado con las negociaciones de empréstitos con los dos servicios anteriormente analizados, aquí también fracasaron los intentos de conseguir

⁸⁷ A.H.C. El Porvenir, septiembre 21, 1910, Pág. 3

⁸⁸ A.H.C. El Porvenir, septiembre 11, 1910, Pág. 3; de igual modo, la presidencia del concejo estudiaba un proyecto presentado por el concejal Sánchez, para que se autorizara la negociación de un empréstito en el extranjero para la pavimentación de las calles de la ciudad. El Liberal, septiembre 24, 1910, Pág. 1

algún préstamo, ya que los prestamistas extranjeros no lo concedieron⁸⁹. Pero, a pesar de esos infructuosos intentos, seguían viendo en los préstamos una salida a las dificultades económicas del Tesoro Municipal para invertir en esa clase de obras⁹⁰.

Por eso, a comienzos de la década de 1910, en vísperas de la celebración del primer centenario de la Independencia de Cartagena (noviembre 11 de 1911), por disposición del Gobernador del departamento de Bolívar, mediante decreto se dispuso realizar diversas obras encaminadas a mejorar el ornato urbano de la ciudad; y entre esas obras estaba la pavimentación de las calles⁹¹. Para tal fin, el Gobierno Departamental prescribió una resolución en donde se autorizaba al Concejo Municipal para que contratara un empréstito con Bartolomé Martínez & Cía, por un valor de \$50.000 pesos y emplear esa cantidad en la reparación de las calles⁹². Pero, esos contratos como pasó con algunos empresarios extranjeros no se llevarían a cabo.

⁸⁹ A. H. C. El Penitente, octubre 23, 1910, pag. 1; según Posada Carbó, el empresario Norteamericano Kart Parrish... "quiso invertir en Cartagena, pero considero que allí la riqueza se encontraba más concentrada y aquel puerto no estaba creciendo tanto como Barranquilla...". Posada Carbó, Eduardo, Deuda Externa, Servicios Públicos y Modernismo: Barranquilla (Colombia): 1900-1950, op. cit., Pág. 69.

⁹⁰ En otras regiones del país también vieron en los dineros extranjeros una salida al mejoramiento de la estructura física de las ciudades, al respecto, Catalina Reyes nos manifiesta que: "Antioquia no se salvó de la fiebre de los empréstitos norteamericanos... los dineros fueron utilizados en obras públicas de gran envergadura, el ensanchamiento de avenidas, la construcción de ferrocarriles, de carreteras, etc. Reyes Catalina, Vida cotidiana en Medellín (1890- 1930), op. cit., Pág. 71-72

⁹¹ Gaceta Departamental, decreto No. 43, febrero 1, 1911

⁹² Gaceta Departamental, Resolución, marzo 28, 1911

En 1916, logró el municipio obtener un empréstito realizado por el Banco de Bolívar por un valor de \$120.000 pesos oro americano. Aunque solo una ínfima cantidad se destinó al arreglo de las calles, mientras el resto, se dedicó a la realización de otras obras como la reparación de la Planta Eléctrica, el Parque Centenario, etc.⁹³. Sin embargo, este préstamo brindó una salida parcial al problema de las calles, porque la poca disponibilidad de recursos financieros para resolver esas dificultades, la penuria fiscal y los intentos de establecer préstamos que terminaron casi siempre en fracasos⁹⁴, se conjugarían para que la situación de las calles se agudizara.

4.3. OTRAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION.

No obstante, durante el periodo en estudio encontraremos otras alternativas de solución a las dificultades financieras para el mejoramiento de las calles de la ciudad. Las rentas establecidas por el municipio no bastaban para llevar a buen término las obras públicas que la ciudad requería. Por eso, hacia 1916 y 1922 respectivamente, el Gobierno Municipal estableció una serie de impuestos y dedicó dichas rentas a la pavimentación de las calles. En 1916, las rentas obtenidas de los almacenes y tiendas de expedición, de depósitos de tagua,

⁹³ Gaceta Municipal, Acuerdo No. 29, agosto 18, 1916

⁹⁴ Salvo el préstamo con el Banco de Bolívar, no encontramos durante el periodo en estudio, empréstito alguno; ni nacional, ni extranjero.

cuero, queso y sebo, de casas de préstamos y empeño, de Bancos, etc., sería destinado al mejoramiento de las vías públicas⁹⁵. Para el mismo fin, en 1922 se estableció un impuesto de depósito de combustible, aceites lubricantes y minerales de producción nacional⁹⁶. Sin embargo, de igual modo, estas serían soluciones que no repercutirán significativamente para resolver la problemática del mejoramiento de la estructura física de la ciudad, en lo que respecta a la pavimentación de sus calles, ya que posterior a esas determinaciones del Gobierno Municipal, no se aprecian cambios en ese panorama.

Entre otras alternativas para darle solución al problema de las calles, encontramos la participación de particulares, fundamentalmente de empresarios locales, en el arreglo de algunas de las calles de la ciudad. En la celebración del Centenario de Cartagena será muy notoria la participación de algunos ciudadanos en ese sentido. Con motivo de los preparativos para esa conmemoración, que incluyó la pavimentación de las calles, se llevó a cabo la creación de algunas juntas cuya función era dedicarse a ese fin⁹⁷. No solo en las vísperas del centenario y durante su celebración, sino también en años posteriores, tanto el municipio como algunos ciudadanos, unirán esfuerzos para

⁹⁵ Acuerdos Municipales, acuerdo No. 17, junio 26, 1916

⁹⁶ Gaceta Municipal, acuerdo No. 34, julio 30, 1922

⁹⁷ A comienzos de 1911, la junta de señores hará algunas donaciones en dinero para el arreglo de las calles. El Porvenir, febrero 19, 1911, Pág. 3

la reparación de algunas de las principales calles. Sobre lo anterior, en 1926 se encontraba que, la pavimentación de la calle de San Agustín

...se debe al actual encargado de la alcaldía señor Rafael Calvo Pardo y al interés de los vecinos entre los que se ha distinguido Don Julio Martínez Olier y Don Jacobo Del Valle, director del (periódico) "Bodegón" cuyas oficinas están instaladas en dicha calle...⁹⁸

Sin embargo, durante esos años fueron pocas las calles que se mejoraron, y la mayoría, sino todas aquellas que se lograron arreglar, pertenecían a aquellos sectores más acomodados, donde vivían o tenían sus locales o negocios⁹⁹. De esta forma, esos aportes en el fondo, no solo pueden ser vistos con un alto sentido social y patriótico, como lo mostraba la prensa de la época, ya que en ese aspecto va a primar el interés particular por encima del general. Esas contribuciones se encaminaban a arreglar solamente las calles de los que aportaban a dicho arreglo. Estas circunstancias no son extrañas, ya que el proceso de modernización, fue un proyecto que pretendía sacar adelante la elite, para la elite, por eso se va a encontrar que, si bien los servicios públicos eran deficientes, la poca cobertura que prestaban era en beneficio principal de ese sector.

⁹⁸ A.H.C. El Porvenir, julio 30, 1926, Pág. 1; La Patria, enero 20, 1928, Pág. 1

⁹⁹ Las calles de Manga, el Cabrero, Pie de la Popa y otras dentro del Recinto Amurallado cercanas al Palacio de Gobierno y al Mercado Público (el antiguo mercado de Getsemaní) serán las privilegiadas, todos barrios de élite.

CONCLUSIONES

Cartagena, luego de estar sumida en una grave crisis posterior a la guerra de independencia, que se prolongó hasta un poco antes de las últimas décadas del siglo XIX, empezó a mostrar signos de recuperación a finales de ese siglo; la reactivación de la actividad portuaria, la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena, la recuperación de la navegabilidad del Canal del Dique y el establecimiento de algunas empresas industriales contribuyeron a ese resultado. Mientras que a nivel demográfico, a comienzos del siglo XX la ciudad vivió un aumento de su población; y en consecuencia, se produjo la expansión de su perímetro urbano.

Esas circunstancias se conjugaron para que en Cartagena se iniciara un proceso de modernización urbana, mostrando entre las prioridades de ese proyecto, el mejoramiento de los servicios públicos. En ese sentido, se puede decir, que el intento de establecer y desarrollar los servicios públicos, respondió al deseo de implantar un proyecto de modernización de la vida urbana en la ciudad; motivado, por algunos factores como el crecimiento demográfico, la insalubridad, el surgimiento de nuevos barrios, y principalmente, por intereses de tipo económico, procedente de actividades como la industria y el comercio. Aunque, no obstante el vehemente deseo por parte de los sectores dirigentes de la ciudad de sacar adelante ese proyecto de modernización, y si bien es cierto,

se dieron algunos adelantos importantes durante el periodo en los servicios públicos, se podría decir que ciertas continuidades tendieron a prevalecer, en el periodo que estudiamos.

Lo anterior se ve reflejado, en el funcionamiento de los servicios del agua y de energía eléctrica; en donde las irregularidades en su funcionamiento fueron constante, siendo frecuentes las suspensiones de ambos. Lo mismo que el mal estado que mostraban la mayoría de las calles en la ciudad durante las dos décadas que abarca este estudio. Sumado a ese problema, otra característica, era la limitada cobertura que presentaban esos servicios; ya que, llegaban a un sector reducido de la población. Estas dificultades giraban alrededor de una problemática en particular; y eran, los inconvenientes que presentaba el Gobierno Municipal para financiar los servicios públicos. Lo cual conllevó, a que se pensara como alternativa para resolver esa dificultad en acudir al capital privado, fundamentalmente extranjero; pero, sin buenos resultados.

Ni los préstamos, ni la privatización de los servicios, fueron buenas alternativas en la ciudad. No obstante, conviene resaltar que con el servicio del agua se dio una excepción; ya que, se logró resolver uno de los principales problemas que presentó este servicio, como fue la carencia de fuentes cercanas a la ciudad que suministraran agua suficiente. Y dicho problema se resolvió con la intervención de una compañía privada extranjera, más específicamente

norteamericana, la cual llevo a cabo la conexión del acueducto de la ciudad con el Canal del Dique, brazo del río Magdalena; pero, a finales de la década de 1930, ya por fuera de nuestro periodo.

Digamos finalmente que, quedarían por resolver algunos interrogantes de interés, pero que exceden los alcances de este trabajo, tales como: ¿Que pasó con el servicio de agua después de la realización de la mencionada obra? ¿Hasta donde se lograran resolver las dificultades presentadas por el servicio de energía eléctrica en el periodo posterior a la década de 1930? ¿Que sucedió con respecto al mejoramiento del mal estado de las calles de la ciudad en comparación con el periodo estudiado?.

A partir de esas inquietudes, se pueden abrir nuevas investigaciones y posteriores trabajos que contribuyan a enriquecer la historia de Cartagena, particularmente, lo que tiene que ver con el desarrollo y modernización de sus servicios públicos, como parte importante de su historia urbana.

FUENTES PRIMARIAS
ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA

SECCIÓN: Alcaldía

SERIE: Acuerdos Municipales

- Acuerdos Municipales. 1912-1919, 1923, 1928, 1929
- Gaceta Municipal. 1921-1930

SECCIÓN: Gobernación

SERIE: Gaceta Departamental

- Gaceta Municipal. 1911-1920

SECCIÓN: Prensa

SERIE: Gran Formato

- El Porvenir. 1910-1925, 1927-1928
- La Patria. 1922-1930

SECCIÓN: Prensa

SERIE: Pequeño Formato (Miscelánea)

- El Liberal. 1910-1911
- El Pertinente. 1912, 1915, 1916
- Renovación. 1919-1922, 1924, 1929

BIBLIOGRAFIA

Angulo Bossa, Álvaro. Aspectos Sociales y Políticos de Cartagena de Indias siglo XVI y XX, Ed. Antillana, Cartagena, 2001.

Bejarano Jesús. "La economía colombiana (1922-1929)", NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986.

Cabrales, Carmen. "Los barrios en Cartagena de Indias", en: Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la Republica, Bogotá, 2000.

Casas, Álvaro. "Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930", en: Historia y cultura, No. 4, U. de C., Cartagena, 1996.

Castro Carvajal, Beatriz. Historia de la vida cotidiana en Colombia, norma, Bogotá, 1996.

Corredor Martínez, Consuelo, los límites de la modernidad, Cinep/Universidad Nacional, Bogotá, 1997.

De la Pedraja, Rene. Historia de la energía en Colombia, 1537-1930, Aurora editores, Bogotá, 1985.

González Chamorro, Ever. "Barranquilla y la modernización de los servicios públicos 1920-1930", en: Prensa, desarrollo urbano y política en Barranquilla 1880-1930, Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2000.

González Chamorro, Ever. "Expansión urbana y servicios públicos en Barranquilla 1880-1920", en: Prensa, desarrollo y política en Barranquilla 1880-1930, U. del Atlántico, Barranquilla, 2000.

Jaramillo Vélez, Rubén. Colombia: la modernidad postergada, argumento, Colombia, 1998.

Lemaitre, Eduardo. Historia general de Cartagena, Tomo IV, Banco de la República, Bogota, 1983.

Lemaitre, Eduardo. Historia del Canal del Dique: sus peripecias y vicisitudes, Constructora Sanz & Cia, Cobe Ltda., Bogota, 1982.

Mayor Mora, Alberto. "Historia de la industria colombiana 1886-1930", en: NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986.

Meisel Roca, Adolfo. "Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía Nacional", en: Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la Republica, Bogotá, 2000.

Melo, Jorge Oriando. "El proceso de modernización en Colombia: 1850-1930, en: Predecir el pasado: Ensayos de historia de Colombia, Fundación Simón y Lola Guberek, Bogotá, 1992.

Nichol, Theodore. Tres puertos de Colombia, Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1972.

Ortiz cassiani, Javier. "Modernización y desorden en Cartagena 1911-1930. Amalgama de ritmos", en: Modernización y desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena, Instituto Distrital de cultura, Cartagena, 2001.

Posada Carbó, Eduardo. "Deuda externa servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): (1900-1950)", en: Investigación y Desarrollo, No. 2, Barranquilla, 1992.

Posada Carbó, Eduardo. "Karl Parrish: un empresario colombiano en los años veinte", en: Boletín Cultural y Bibliográfico, Biblioteca Luis Ángel Arango, Vol. XXXIII, 1986.

Posada Carbo, Eduardo. "Progreso y Estancamiento 1850-1950", en: Historia Económica y social del caribe colombiano, ediciones uninorte, Bogotá, 1990.

Posada Carbó, Eduardo. El caribe colombiano. Una historia regional 1870-1950, Banco de la Republica/Aurora editores, Bogotá, 1998.

Redondo Mendoza, Rafael. Daguerrotipos Liberales, Imprenta Departamental, Cartagena, 1936.

Reyes Catalina. Vida cotidiana en Medellín (1890-1930), Colcultura, Colombia, 1996.

Romero, José Luis. Latinoamérica: las ciudades y las ideas, editorial Universidad de Antioquia, 1999.

Samudio, Alberto. "El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande", en: Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano/Banco de la Republica, Bogotá, 2000.

Tovar Zambrano, Bernardo. "La economía colombiana (1886-1922)", NHC, tomo V, planeta, Bogotá, 1986.

Urrego, Miguel Ángel. Cáp. II. Industrialización y Urbanización en Bogotá 1880-1930, en: Sexualidad, matrimonio y familia en Bogotá 1880-1930, Ariel/Fundación Universidad Central, 1997.

Urueta, José y Piñeres, Eduardo. Cartagena y sus cercanías, Gobernación del Departamento de Bolívar, 1912.

Vargas, Julián y Zambrano, Fabio. "Santa Fe y Bogotá: Evolución Histórica y Servicios Públicos (1600-1957)", en: Bogotá 450 años. Retos y Realidades, Foro Nacional por Colombia/Instituto Francés de estudios andinos, Bogotá, 1988.

12