

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE HISTORIA

EVALUACION DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: *ELKIN JAVIER MONROY DIAZ*

**TITULO: "DESTRUCCION Y REDEFINICION DEL PATRIMONIO HISTORICO DE CARTAGENA DE INDIAS: EL DERRIBO DE MURALLAS Y BALUARTES, JUSTIFICACIONES HIGIENICO-SANITARIAS E INTERESES PRIVADOS, 1916-1925".**

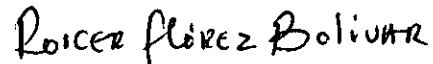
## ***CALIFICACION***

**APROBADO**



**RAUL ROMAN ROMERO**

Asesor



**ROICER FLOREZ BOLIVAR**

Jurado

Cartagena, Diciembre 16 de 2008.

**DESTRUCCIÓN Y REDEFINICIÓN DEL PATRIMONIO  
HISTÓRICO DE CARTAGENA DE INDIAS: EL DERRIBO  
DE MURALLAS Y BALUARTE, JUSTIFICACIONES  
HIGIENICO-SANITARIAS E INTERESES PRIVADOS,  
1916-1925**

**ELKIN JAVIER MONROY DIAZ**

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE HISTORIA  
CARTAGENA DE INDIAS D.T y C.  
OCTUBRE 2008**

T  
986.114  
M757

3

**DESTRUCCIÓN Y REDEFINICIÓN DEL PATRIMONIO  
HISTÓRICO DE CARTAGENA DE INDIAS: EL DERRIBO  
DE MURALLAS Y BALUARTE, JUSTIFICACIONES  
HIGIENICO-SANITARIAS E INTERESES PRIVADOS,  
1916-1925**

**ELKIN JAVIER MONROY DIAZ**

Trabajo de Grado para optar por el título de Historiador.

**ASESOR  
RAUL ROMAN ROMERO**

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE HISTORIA  
CARTAGENA DE INDIAS D.T y C.  
OCTUBRE 2008**

## AGRADECIMIENTOS

Durante estos cinco años de carrera profesional debo agradecer ante todo, el apoyo y soporte que me brindó mi familia. Apoyo que sin duda, esta mediado por la voluntad infinita de Dios quien nos ofreció las herramientas necesarias para lograr esta meta. Dedico este triunfo de manera especial a las tres mujeres de mi vida: a mi madre, a quien quiero con todo mi corazón; a mi abuela quien me educó bajo las insignias de las responsabilidad y el respeto; y a mi tía-madrina quien con su apoyo y cariño me dio gran parte del ser que soy hoy. A ellas muchas gracias por su cariño, esfuerzo y dedicación y por soportarme en mis ratos de terquedad. También dedico este triunfo al más noble de los tíos, tío Eduardo; a mi padre, Carlos, quien me dio su soporte cuando más me urgía, y a mis hermanos, especialmente a Lalo quien dentro de poco será el otro profesional de la casa y será el otro orgullo de mamá. Gracias a mis tíos y primos, involucrados en este proceso, por haberme acompañado y ser testigos de este logro.

En cuanto a mi Universidad, también le debo mis agradecimientos a mi profesor, jurado de tesis y colega, Roycer Flórez, quien fuera de exigirme el buen rendimiento en mi trabajo de grado, me sugirió de manera desinteresada las correcciones más adecuadas dentro del mismo, con el fin de tener un mejor resultado. Sus comentarios llegaron en el momento justo. Pero es indudablemente a Raúl Román Romero quien le debo el mayor de los agradecimientos académicos por ser mi guía y tutor desde que comencé este proyecto hace tres años. Gracias Raúl por escuchar mi propuesta una y otra vez, por insistirme en una

mejor elaboración del planteamiento e investigación documental, por exigirme el resultado que se verá a continuación y fuera de ello, por hacerme participe del Semillero de Investigación del Instituto de Estudios del Caribe en cabeza de su fundador Dr. Alfonso Munera y por las cosas aprendidas dentro del mismo.

Por último, debo agradecer a todos mis amigos y conocidos quienes una vez más, se convirtieron en motivos y circunstancias del deber cumplido. A mis más leales compañeros de salón de clases Nubia Zabaleta, Verónica González, Nilson Ahumado, Jeymmy Caneda, Anita Marrugo y Fanny Rangel: a mis amigos Antonio Rivera y Edgar Benedetti por haberme acompañado durante casi toda mi carrera y por ser testigos de este recorrido, y a Juliana Arrieta, quien pese a haber llegado hace poco a mi vida, es mi refugio, la quiero y la aprecio con el más sincero de los afectos. Gracias a todas las personas mencionadas por sus ratos alegres, por la confianza que me brindaron, su cariño, auxilio y por los ratos de tristeza que sin embargo, suelen suceder. Una etapa de mi vida acaba de cerrar pero una más grande a punto de abrir, ahí radica la esperanza de un futuro prometedor que ojala pueda seguir compartiendo con las personas que más quiero. A todos ellos les dedico este merecido triunfo. Gracias.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCION</b>	<b>5</b>
<b><u>1. CONTEXTO HISTORICO, ANTECEDENTES URBANOS, PRIMERAS DEMOLICIONES Y CRONOLOGIA DEL PROCESO.</u></b>	<b>23</b>
1.1. CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y PERIFERIZACIÓN EN CARTAGENA.	26
1.2. TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL CENTRO COLONIAL.	30
1.3. LAS DEMOLICIONES EN LATINOAMÉRICA	35
1.3.1 LAS PRIMERAS DEMOLICIONES EN CARTAGENA	39
1.3.2. EL DERRIBO DE LOS BALUARTES DE SAN IGNACIO Y SAN JAVIER	42
1.3.3. EL DEBATE SOBRE LA IMPORTANCIA DEL DERRIBO EN 1911.	45
1.3.4. PASO A PASO LA DEMOLICIÓN DE 1916 HASTA MEDIADOS DE LA DÉCADA DEL VEINTE.	51
1.4. IDEALIZACIONES DEL DERRIBO DE 1916 Y EL ÉNFASIS EN LAS NUEVAS JUSTIFICACIONES	54
<b><u>2. JUSTIFICACIONES HIGIENICO-SANITARIAS Y MULTIPLES INTERESES EN EL DERRIBO DE LAS MURALLAS</u></b>	<b>63</b>
2.1. LA HIGIENE PÚBLICA: NECESIDAD O ESTRATEGIA COMERCIAL?	64
2.2. LAS MURALLAS UN OBSTÁCULO PARA LA HIGIENIZACIÓN DE LOS ESPACIOS.	69
2.3. EL PARCIAL FRACASO DE LAS JUSTIFICACIONES HIGIÉNICO-SANITARIAS Y LA REVELACIÓN DE MÚLTIPLES INTERESES.	77
2.3.1 UN INTERÉS PARTICULAR: ROBO Y APROPIACIÓN DE PIEDRAS.	85
<b><u>3. PRIMERAS MANIFESTACIONES CONSERVACIONISTAS, PROYECTOS E INTERESES URBANOS Y FIN DEL PROCESO</u></b>	<b>98</b>
3.1 JUNTAS Y LA LEY DE CONSERVACIÓN DE LAS MURALLAS	101
3.2 UN ADIÓS DEFINITIVO A LOS DERRIBOS	110
3.3. PROYECTOS OFICIALES Y PARTICULARES PARA LA MATUNA Y LA ZONA DEL DERRIBO	114
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>125</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>131</b>
TESIS DE GRADO:	138
PRENSA ESCRITA:	139
DOCUMENTOS OFICIALES:	139

## INTRODUCCION

Cartagena de Indias es una de las ciudades colombianas con mayor concentración turística a nivel nacional junto con Bogotá y San Andrés. Pese al surgimiento de variadas alternativas para la mayor captación de visitantes, como el ecoturismo o el turismo cultural, sigue siendo el turismo de *sol y playa* y la visita al patrimonio monumental y el recorrido por el centro histórico, la alternativa preferida y mejor consolidada entre los turistas. Las islas del Rosario, el Castillo San Felipe, los Conventos de la Popa y San Pedro, la casa de la Inquisición y las murallas son los sitios de predilectos que captan el mayor interés de los extranjeros<sup>1</sup> Este doble atractivo, playas y patrimonio-histórico, enfatizan a la heroica como la ciudad “perfecta” para vacaciones, congresos, fiestas, eventos y reuniones de tipo nacional e internacional; lo que es respaldado por ciertos factores externos, como la amplia aceptación internacional que ha tenido *Proexport* como ente de promoción e intensificación turística gubernamental nacional a nivel mundial<sup>2</sup>.

Pese a no haber “consolidado una posición como centro turístico internacional de importancia”<sup>3</sup>, el turismo, al igual que las construcciones, las actividades portuarias y las

---

<sup>1</sup> QUINTERO, Paola y BERNAL, Camila. “*Diversificación y Cultura: Que ofrece y como se promociona Cartagena de Indias (Colombia)*”. En: PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio cultural. N° 3. Universidad de la Laguna, 2007, pág. 316.

<sup>2</sup> *Ibíd.* Pág. 315. Una mirada más detallada sobre la incursión de Cartagena en el turismo internacional, sus ingresos, la demanda y la oferta de sus productos, ver a: GALVIS APONTE, Luis Armando y AGUILERA DIAZ, María. “*Determinantes de la demanda por Turismo hacia Cartagena, 1987-1998*”. En: **Documentos de trabajo sobre economía regional**. N° 9. Banco de la República y Centro de Investigaciones económicas del Caribe colombiano, 1999, 49 págs.

<sup>3</sup> BAEZ RAMIREZ, Javier Eduardo y CALVO STEVENSON, Haroldo. “*La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*”. En: **Serie de Estudios sobre la Costa Caribe**. N° 5. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999, pág. 23.

manufacturas, sigue siendo una de las industrias que mayores ingresos genera tanto para el comercio formal como informal local y “uno de los sectores que ha crecido más que el promedio de la economía nacional en los últimos decenios”<sup>4</sup> Por ello, ciertos intereses han procurado fomentar una infraestructura comercial, hotelera y de atractivos en vista de su trascendente flujo turístico. Uno de estos intereses, de los más ambiciosos para el recinto amurallado, es la construcción del *Centro Internacional Getsemaní* a cargo de una prestigiosa organización inmobiliaria de la ciudad de Cali. El proyecto, que incluye varios locales comerciales y un casino, salas de cine, hotel 5 estrellas de 170 habitaciones, restaurantes y zona de atracciones culturales, se ubicará en las instalaciones del Centro Comercial Getsemaní, lo que implica su demolición y la integración de los viejos teatros Cartagena, Colon y Bucanero cuyas fachadas coloniales serian conservadas.<sup>5</sup> Sin duda, en torno a la industria turística subsisten intereses que ejercen un control total de los beneficios de esta empresa.

Mientras esto ocurre, los entes oficiales se han encargado de generar y conservar espacios públicos e implementar estrategias de conservación y preservación del patrimonio. Durante todo el siglo XX esta función se le delegó a la Sociedad de Mejoras Públicas, ente privado delegado por el Ministerio de Cultura, la que ha procedido a la restauración y reparación de claustros, monumentos y casas coloniales a través del Fondo de Inmuebles Nacionales, el cobro por el ingreso a los monumentos y el arriendo de los mismos. Es a partir de la década de 1950 donde se desarrolla plenamente una consciencia hacia la permanencia de valores

---

<sup>4</sup> *Ibid.* Pág. 23.

<sup>5</sup> CARRASCAL, Luis Carlos, MUÑOZ BURGOS, Diana y ESCOBAR, Laura. *Manejo del espacio público en Getsemaní: Playa del Arsenal y Playa del Pedregal*. Tesis del Programa de Arquitectura de la Universidad de San Buenaventura, 2006, pág. 180.



arquitectónicos-urbanísticos coloniales, por lo que los esfuerzos también se encaminaron a mantener estos edificios en estado testimonial único de protección de sus tipologías más relevantes.<sup>6</sup>

Este esfuerzo de preservación del patrimonio histórico, el ornato de la ciudad y promoción turística<sup>7</sup> se refuerza con la declaratoria de Cartagena como *Patrimonio Nacional de Colombia* en 1959 y *Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad*, otorgado por la UNESCO en 1984. Por ende, el viejo sistema urbano colonial junto con su patrimonio urbano, le han dado a Cartagena de Indias una característica incuestionable para el turismo, su identidad y representación urbana. Lamentablemente, la conservación del patrimonio funciona más como un sistema de explotación comercial que como formador de una cultura e identidad colectiva local.<sup>8</sup> Sin las murallas, Cartagena no hubiera sido la misma y su importancia estaría relacionada con otros valores urbanos más no con la presencia de sus fortificaciones militares.

El papel jugado por el patrimonio colonial dentro de la definición turística de Cartagena no ha sido ni fue el mismo durante todo el siglo XX. Ni las viejas casas, castillos, murallas, claustros e iglesias coloniales hacían parte de un propósito de preservación desde finales del XIX y las dos primeras décadas del XX. Por el contrario, se habían convertido a la vista

<sup>6</sup> MERTINS, Gunter. "La renovación de los centros históricos en Latinoamérica: Fases-conceptos-estrategias". En: *Memorias*. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe N° 6. Barranquilla: Universidad del Norte, 2006, pág. 7 y 8.

<sup>7</sup> SAMUDIO TRALLERO, Alberto. "Cartagena veintiún años después de ser declarada patrimonio mundial". En: *Memorias*. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe N° 6. Barranquilla: Universidad del Norte, 2006, pág. 5.

<sup>8</sup> GARCIA CANCLINI, Néstor. *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la Modernidad*. México: Editorial Grijalbo, 2004, pág. 151-152.



**Dstrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

de muchos contemporáneos progresistas en una limitación para el inminente desarrollo local. Es precisamente el cambio en la visión y percepción que se tiene de los monumentos durante las tres primeras décadas del siglo XX, la que nos permitirá discutir sobre una la génesis y desarrollo de un patrimonio histórico cartagenero, tema que sin duda amerita un estudio sistemático enfocando el derribo de murallas y baluartes de Cartagena como factor imprescindible en el proceso de elaboración de la idea sobre el patrimonio histórico.

Las fortificaciones de Cartagena guardan dentro de su simbología, variadas significaciones e interpretaciones que pueden ubicarse en el marco de los estudios de la representación e imaginarios colectivos. Cada sociedad a través del tiempo, ha determinado, dependiendo la noción, la abstracción y la mentalización que tengan de sus espacios, el uso e idealización de la misma de acuerdo a las necesidades que de ella se derivan. Uno de esos significados nace con la Colonia, donde el sistema militar era visto como parte fundamental para la defensa y salvaguarda del reino, la población y sus tesoros de enemigos extranjeros. Otra de esas imágenes se dió a mediados del siglo XIX cuando las murallas fueron caracterizadas por un elemento negativo asociada a las ideas del progreso, higiene y expansión urbana, que por entonces empezaban. En este marco histórico, las murallas debían derribarse al ser bastiones inútiles carentes de cualquier funcionalismo.

Según Jacques LeGoff, las fortificaciones, fuera de poseer valoraciones y apreciaciones distintas, tienen una larga etapa de existencia material que transcurre entre periodos de

construcción, reparación, destrucción, reconstrucción y supervivencia,<sup>9</sup> que a la vez van determinando su carácter y su función. Es decir, visto como un elemento material cargado de valor, los muros atraviesan por fases de vida que guardan relación directa con sus distintas etapas históricas y que coinciden con una producción historiográfica que lo corrobora. En Cartagena, existe un desarrollo historiográfico sobre el tema de las murallas que compagina perfectamente con los momentos que ha trabajado LeGoff, especialmente el periodo de las construcciones y las reparaciones coloniales. Sobre la fase de destrucción, es poco lo estudiado hasta este momento a excepción de un par de artículos de vieja data. Sobre la fase de reconstrucción, ella ocurre básicamente durante las décadas de 1950 y 1960 con las obras de ingeniería de Juan M. Zapatero y sobre la última etapa, la de supervivencia, se le ha dejado a obras urbanísticas y de arquitectura que intentan recuperar y revitalizar las fortificaciones para el goce social y la explotación turística.

Cartagena de Indias es la única ciudad colombiana con una arquitectura militar propia del periodo colonial; Santa Marta posee pequeñas muestras en estado de abandono. Gracias a ello, académicos como Marco Dorta, Juan Marchena, Juan Manuel Zapatero, Rodolfo Segovia y Alberto Samudio, se han interesado por este estudio pero desde una óptica que privilegia la construcción, las obras de ingeniería, la guarnición y las estrategias militares del sistema defensivo.<sup>10</sup> Pese a su notable contribución, al realizar una lectura detenida sobre el papel que desempeñaron las murallas y baluartes de la Matuna durante la Colonia,

<sup>9</sup> LEGOFF, Jacques. "Construcción y Destrucción de la ciudad amurallada. Una aproximación a la reflexión y a la investigación". En: DE SETA, Cesare y LE GOFF, Jacques. (Editores) **La ciudad y las Murallas**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1991, pág. 12.

<sup>10</sup> SEGOVIA SALAS, Rodolfo. "Cartagena de Indias: Historiografía de sus fortificaciones". En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Ed.) **Cartagena de Indias y su Historia**. Cartagena: Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1998.



esta es prácticamente nula; por tanto, no existe una historia de las funciones defensoras ejercidas por estos muros en dicha época. En contraste, esta historiografía le ha dado más relevancia e historicidad al papel ejercido por las Bóvedas, los Castillos de Bocachica y San Felipe, u otros baluartes, que a los muros desaparecidos y que hoy ya no existen. Esto ha marcado una tendencia historiográfica poco preocupada por dar explicación a la historia colonial de las murallas desaparecidas.

Enrique Marco Dorta tuvo el privilegio de ser el primer investigador extranjero en haber realizado una indagación histórica exhaustiva sobre el aspecto físico y la evolución de la traza y la estructura de la ciudad en tiempos coloniales. En *“Cartagena de Indias: Puerto y Plaza fuerte”*,<sup>11</sup> resultado de sus tesis doctoral de la Universidad de Sevilla, da explicación de la historia del sistema militar desde sus primeras construcciones en el XVI hasta finales del XVIII con el auge de las Reformas Borbónicas; solo que “no se preocupó, ni tenía porque hacerlo, de hilar cronológicamente, estratégica y tácticamente los frentes de defensa de la plaza y su bahía para la inteligencia de quienes quisiesen atacarla o defenderla con los medios de la época.”<sup>12</sup> Su libro, es actualmente uno de los más reconocidos en el ámbito académico pese a sus omisiones y múltiples elogios.

Otra publicación importante es la *“Historia de las Fortificaciones de Cartagena de Indias”*<sup>13</sup> de Juan Manuel Zapatero editada en el año de 1979, en el que deposita la base

<sup>11</sup>MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias: Puerto y Plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 3ª Edición, 1988.

<sup>12</sup> SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *“Cartagena de Indias: Historiografía de sus fortificaciones”*. OpCit. Pág. 9.

<sup>13</sup> ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia de las Fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Educación y Dirección General de Relaciones culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1979, 205 págs.

histórica de su estudio asesor para la recuperación de las fortificaciones que había realizado 10 años atrás. En este libro queda consignada la historia de las fortalezas del recinto, de los enlaces estratégicos de la bahía y los cerros de San Lázaro y la Popa, el progreso de la artillería, las técnicas militares y la mirada táctica de los ingenieros. Además, hace un estudio detallado sobre el proceso de construcción siglo por siglo y se detiene en las nuevas obras y estrategias militares defensivas luego del ataque de Vernon en 1741. Sobre esta obra, Segovia Salas expresa que “allí aparece historiado desde el primer fuerte del Boquerón, guardián del fondeadero y del ingreso a la bahía de las Animas, hasta el postrer informe del desdichado Manuel de Anguiano, ultimo ingeniero militar de Cartagena y mártir de la Independencia”.<sup>14</sup>

En este sentido, el texto de Rodolfo Segovia “*Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e Historia*”<sup>15</sup> centra su atención en la posición geó-comercial que juega la ciudad en la defensa del reino y por consiguiente en las tácticas, obras defensivas y reparaciones ideadas por los ingenieros militares tanto para la plaza como para la bahía. Las obras del Boquerón, Bocachica, la Tenaza y las escolleras de la Marina y Bocagrande merecen total atención en su libro. Segovia Salas dedica en un último aparte un homenaje póstumo a todos los muros desaparecidos en donde justifica someramente el porqué de su causa y decisión, pero al igual que los otros textos carece de información sobre las funciones ejercidas por los muros de la Matuna durante la Colonia. Estas publicaciones, si bien tienen en cuenta las fortificaciones, esto es, el elemento material, como objeto de

<sup>14</sup> SEGOVIA SALAS, Rodolfo. “*Cartagena de Indias: Historiografía de sus fortificaciones*”. OpCit. Pág. 11.

<sup>15</sup> SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e Historia*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1982.

investigación, existen algunos otros estudios que ven la parte análoga a ella, es decir, indagan por el papel ejecutado por la guarnición como el elemento humano defensivo de las fortificaciones.

Tal es el caso del historiador Juan Marchena en cuyo libro *“La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII”*<sup>16</sup>, detalla de manera minuciosa datos sobre la financiación y las funciones ejercidas por la guarnición colonial durante el periodo Borbón del siglo XVIII. Contraria a esta base temporal, encontramos el texto de José Manuel Serrano *“Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias”*<sup>17</sup> en el que da a conocer las cifras de financiación e inversión de la tropa y de las obras constructivas para la segunda mitad del siglo XVII. La recaudación de impuestos, los préstamos a comerciantes y el situado, eran algunos de los mecanismos utilizados para el sostenimiento defensivo, que dependía de periodos de auge o declive comercial. Relata como el clientelismo, la corrupción y el contrabando contribuyeron a los aprietos económicos de finales del XVII lo que se refleja en una crisis de financiación del sistema defensivo.

Uno de los artículos más recientes, editado por el Banco de la República y de autoría del arquitecto Alberto Samudio, es *“El Ingeniero militar Antonio de Arévalo”*<sup>18</sup>, en donde indica que los últimos 40 años del siglo XVIII fueron decisivos para la construcción de las defensas de la ciudad teniendo como pieza angular a uno de los ingenieros militares más

---

<sup>16</sup> MARCHENA, Juan. *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

<sup>17</sup> SERRANO, Juan Manuel. *Ejército y Fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del XVII*. Bogotá: Ancore Editores, 2006, 330 págs.

<sup>18</sup> SAMUDIO TRALLERO, Alberto. *“El Ingeniero militar Antonio de Arévalo”*. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Cartagena: Banco de la República, 2005, 183-195 págs.

importante de la época. Con Antonio de Arévalo se llevaron obras de envergadura como las baterías de San Felipe de Barajas, la escollera de la marina y Bocagrande y parte de las fortalezas de Bocachica. Con ello Cartagena adquirió el carácter defensivo-militar observable hoy en día, luego de los ataques de la armada inglesa en 1741. Este artículo es una breve descripción de la labor ejercida por dicho ingeniero, antes que soslayarse como una tesis o teoría de trabajo ampliamente documentada.

Ahora bien, sobre el objetivo y las visiones ejercidas por las murallas en la configuración de la ciudad durante el siglo XIX, la bibliografía referente es muy escasa y precaria. Solo las referencias generales muestran que luego de la Independencia las fortificaciones cayeron en un olvido socio-estatal por lo que los intereses colectivos se centraban más bien en cómo recuperar su importancia político-económica. Sobre las referencias de las murallas desde finales del siglo XIX y principios del XX existe un precario desarrollo ligado al interés de estudiar el progreso y la expansión urbana, siendo el derribo un tema medianamente referenciado en las explicaciones sobre la redefinición del espacio urbano de la ciudad. Con respecto a ello, hay dos artículos y una referencia clásica sobre el asunto que vistos de manera generalizada aborda la esencia de la demolición desde una óptica narrativa y de grandes acontecimientos.

El primero de estos artículos, escrito en 1919 por Generoso Jaspe y publicado en el órgano de divulgación de la Academia de Historia de Cartagena, denominado "*Las murallas de*

*Cartagena*<sup>19</sup> se escribió como una defensa argumentativa de la obra destructiva que se llevaba a cabo por ese entonces. Su contenido es minucioso en fechas, detalles y justificaciones; razón por la cual su lectura, aparte de mostrar los antecedentes, realzan el proceso como una emergencia de sus habitantes y de crucial importancia para el progreso de la misma. Relata el autor la cronología de los derrumbes desde 1883 hasta 1924 y compara su interés local con ciudades como París o La Habana. Este artículo es una notable fuente primaria que puede dar explicación detallada de los sucesos que se acometían durante las dos primeras décadas del siglo XX.

Pasarían 56 años para que una nueva publicación, relacionada con este tema, llegara a las manos de los lectores. Se trataba de *“Construcciones, Demoliciones, Restauraciones y Remodelaciones en Cartagena”*<sup>20</sup> del local Donaldo Bossa Herazo. Si bien el texto no se ocupa plenamente del tema que aquí nos centra, lo hace en pequeñas síntesis, que sin ahondar en especificaciones investigativas acude a un recorrido histórico y elaboración de pequeños datos para la reconstrucción del hecho en general. No obstante, estos datos han alimentado el quehacer de este trabajo y lo han hilvanado acorde con las circunstancias y sucesos que tiene lugar en los derribos. Bossa realiza una caracterización física de cada baluarte desaparecido, de sus funciones y del ingeniero que los construyó.

Uno de los artículos con gran trascendencia, aunque con la misma tendencia que los dos anteriores, solo que mejor narrado y documentado, es el *“El derribo parcial de las murallas*

---

<sup>19</sup> ANONIMO. *“Las murallas de Cartagena”*. En: *Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena*. N° 41 y 42, 1919, pág. 208-222.

<sup>20</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. *Construcciones, Demoliciones y Restauración en Cartagena*. Graficas El Faro, 1975.



*de Cartagena: Como y cuando se llevo a cabo*<sup>21</sup> de Eduardo Lemaitre, publicado en 1982 por la Academia de Historia de Cartagena y una extensión del mismo tema en su *Historia General de Cartagena*. El artículo narra las causas y hechos, que según el autor, dieron pie al derribo, obra justificable al ser una extensión del tan anhelado *progreso* y la *civilización*. Para Lemaitre el derribo de los muros de la Matuna obedeció al poco carácter defensivo que ellas cumplían, a las sugerencias de derribo de la compañía inglesa *Pearson and Son Limite* y *alsaneamiento* portuario. Pese a su importancia, esta obra no da cuenta de los intereses y problemáticas surgidas durante el derribo, ni de los planes urbanizadores y ejecución de normas de salubridad, pese a que sostiene mayoritariamente la idea de la higiene y la salubridad como motores del derribo.

Sobre la fase de reconstrucción del sistema militar colonial, los indicios surgidos datan de las primeras décadas del siglo XX pero de manera firme y concienzuda a partir de la década de 1950 y 1960 con las obras de rescate del ingeniero Juan Manuel Zapatero. Este ingeniero realizó cuatro campañas de restauración, reconstrucción y reparación entre 1968 y 1973. En ellas, el Castillo San Felipe, la batería San José y los fuertes de Pastelillo y Bocachica, algunas murallas, entre otros muros, recuperarían su forma y fisionomía luego de cientos de años de olvido y avatares naturales y climáticos. Para ejecutar estas obras fue necesario elaborar un estudio donde se orientaran y recomendaran los trabajos de recuperación y señalara paso por paso y detalladamente cada una de las partes de las fortificaciones a intervenirse. Surge así "*Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su*

---

<sup>21</sup> LEMAITRE, Eduardo. "*El derribo parcial de las murallas de Cartagena: Como y cuando se llevo a cabo*". En: *Boletín de la Academia de Historia de Cartagena de Indias*. N° 15., 1982, pág. 13-37

*restauración*<sup>22</sup> cuya labor pretendía “devolver a la bella ciudad, capitalidad histórica del Caribe, su pasada esplendorosa importancia y convertirla en plaza turística de primer orden”<sup>23</sup>.

Son muchos los interrogantes y los vacíos que esta historiografía nos ha dejado, ya que poco o nada se ha dicho sobre el papel histórico que ejercieron los muros en la representación y los imaginarios sociales de principios del XX, mucho menos sobre los intereses urbanos que se suscitaron antes y durante el derribo de las murallas, el papel de la prensa y los debates en torno a la conservación del patrimonio. Lejos de plantear una nueva teoría, lo que pretende este trabajo es poner de manifiesto ciertas ideas y planteamientos descuidados alrededor del derribo. No obstante, reconsideraremos las causas que dieron pie a las justificaciones higiénicas-sanitarias y de la necesidad comunicación vial y expansión de la ciudad, poniendo como punto central del análisis, los intereses que se plasmaron alrededor de dicho derribo.

La investigación que desarrollamos si bien gira en parte en la reconstrucción histórica de los hechos, lo hace solo en función de plantear sucesos o detalles que han pasado desapercibidos y que por consiguiente, han facilitado que la labor interpretativa sobre el proceso esté llena de causas y justificaciones. En este sentido, examinaremos quienes fueron los primeros ideólogos del derribo, la función ejercida por la alcaldía, el Consejo municipal, los grupos comerciales y los medios de prensa. No obstante, demostraremos que

<sup>22</sup> ZAPATERO, Juan Manuel. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración*. Madrid: Talleres Gráficos Viuda de C. Bermejo, 1969, 282 págs.  
<sup>23</sup> *Ibid.* Pág. 8.

efectivamente hubo un debate presente desde 1911 en donde surgieron defensores y opositores, acrecentado aun más desde 1918. Por esa razón, no podemos pensar que todo ocurrió con “la indiferencia, o con el asentimiento y el jubilo de la inmensa mayoría de los mismos cartageneros”<sup>24</sup> como lo expresaba Eduardo Lemaitre en el artículo ya citado.

Nuestro principal interés radica en señalar que la justificación de la higiene y la salubridad pública en pos del derribo, tiene unas implicaciones de fondo, fue un discurso construido e instrumentalizado lleno de tramas y significados que suelen perderse de vista, dado los múltiples intereses que se crearon a su alrededor. Veremos que el discurso de la higiene y salubridad está íntimamente vinculado a lo urbano, maniobrado a la vez por autoridades y grupos de poder quienes visionan y determinan el derribo. En este sentido, la higiene puede verse como un instrumento del poder que capta y gestiona los espacios en relación con los proyectos e idealizaciones que se tienen en mente, esto es la urbanización o la gestión urbana. Por tanto, la higiene revela ciertos intereses y ciertas visiones sobre lo que debe ser la ciudad futura, intentándose consolidar así el carácter metropolitano de la nueva ciudad y la ciudad moderna, por medio de una representación propia y única pero universal de sus imaginarios urbanos.<sup>25</sup>

En este sentido, la siguiente investigación ofrecerá una perspectiva distinta que parte de las mismas justificaciones que la vieja historiografía ha otorgado para analizar el tema de la demolición. Teniendo como punto de partida los derribos, entenderemos el significado y la

---

<sup>24</sup> LEMAITRE, Eduardo. OpCit. Pág. 13.

<sup>25</sup> GORELIK, Adrian. “La belleza de la Patria: Monumentos. Nacionalismo y espacio público en Buenos Aires”. En: BLOCK. Revista de Cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio. N° 1. Universidad Torcuato Di Tella y Centro de Estudios de Arquitectura contemporánea, 1997, pág. 87.

importancia que tenían ciertos espacios urbanos y de las representaciones que la sociedad elaboraba sobre ellos, especialmente las elites políticas y comerciales de la ciudad, quienes adecuaban el espacio conforme a sus ideas y construían un discurso para su manejo.<sup>26</sup> Además miraremos como las primeras manifestaciones de defensa a favor de la preservación del patrimonio permitieron la aparición de una valoración patrimonial de los monumentos históricos.

Para el desarrollo de este trabajo hemos tomado tres conceptos los cuales están estrechamente vinculados en la trama de hechos que presentaremos. El primero de ellos, el des *espacio urbano* entendido como “el entorno artificial que el ser humano se construye”<sup>27</sup> a partir de las dinámicas históricas. Es decir, el espacio urbano se transforma, evoluciona, cambia de carácter, se rediseña, determina y redefine conforme a los planes y objetivos propuestos por una colectividad. Estos espacios, entendidos como de dominio público, pueden cambiar de razón y convertirse en propiedad privada para aprovechamiento de sus potencialidades bien sea recreacionales, comerciales o turísticas, construyéndose así un mobiliario urbano conforme a los intereses y la visión del espacio que se tenga. A partir de estas visiones, representaciones y simbolismos concebidos sobre el espacio, se articulan estrategias para su apropiación. Es por esto que el espacio “no solo constituye una insoslayable proyección en el tiempo, sino que aparece también como ámbito y objeto de estrategias políticas y económicas”<sup>28</sup>; y la Matuna no fue la excepción.

<sup>26</sup> LEGOFF, Jacques. OpCit. Pág. 19.

<sup>27</sup> MOLES, Abraham y RHOMER, E. **Psicología del espacio**. Madrid: Ricardo Aguilera (Ed.), 1972, pág. 97.

<sup>28</sup> GONZALEZ ORDOVAS, María José. “La cuestión urbana. Algunas perspectivas críticas”. En: **Revista de Estudios Sociales**. (Nueva Época) N° 101. Septiembre de 1998, pág. 305.

Sobre el concepto de *Patrimonio*, este emerge como una categoría de apropiación de los bienes inmuebles del siglo XVI, XVII y XVIII los cuales se conservan como parte de la historia, propiedad y cultura de un país.<sup>29</sup> Este patrimonio cuenta con un respaldo legal que evita su destrucción y motiva su defensa y conservación aunque en términos prácticos este apoyo difiere parcialmente de su teoría y demuestra hechos distintos a los planteados. Ciertas veces, según lo esbozado por Eduardo Rojas, esta protección legal puede estar supeditada a la presión que ejercen algunos grupos de interés interesados en su preservación dentro del recinto histórico,<sup>30</sup> solo que desde inicios del siglo XX no fue así. Sobre las definiciones y las implicaciones de la noción de *higiénico-sanitario* ello será definido en el segundo capítulo por asuntos prácticos.

Para dar una organización a los planteamientos, hemos dividido la investigación en tres capítulos. Cabe destacar que en cada uno de ellos se presenta parte de las disputas de quienes estaban a favor o en contra del derribo ya que resultaría inapropiado dedicarle un aparte completo dado nuestros intereses. En el primero hago una incursión del contexto y los antecedentes que primaron sobre las transformaciones físicas de la urbe central y periférica y la manera como se percibía en el imaginario colectivo los avances de una ciudad moderna. En este sentido, hablo del aspecto comercial, demográfico y representativo del proceso de modernización local, de los cambios que presencié el recinto amurallado sobre su arquitectura colonial y sobre la revalorización del viejo sector de la Matuna. De igual manera, doy un vistazo a los derribos ocurridos en Latinoamérica y trazo una

---

<sup>29</sup> ROJAS, Eduardo y DE MOURA, Claudio. **Prestamos para la conservación del patrimonio histórico urbano.** Washington, 1999, pág. 3.

<sup>30</sup> *Ibid.* Pág. 9.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

cronología parcializada sobre los derribos locales de finales del siglo XIX teniendo mayor preeminencia los sucesos de 1911 a 1924.

En el segundo capítulo analizó el contenido y las situaciones reales de las justificaciones higiénicas y sanitarias que motivaron el derribo. Dicha justificación tomó fuerzas años antes de que se diera la apertura del Canal de Panamá, por lo que la higiene luego de sanear la población estaba más atenta a la recuperación de los espacios y del puerto como estrategia comercial productiva. En este sentido, las murallas se perciben como obstáculo para la higienización, la salubridad y el embellecimiento público, motivo por el cual se empiezan a demoler. No obstante, para 1918 se dejan entrever posturas de inconformismo pues el derribo no llenó las expectativas de lo esperado y, lejos de higienizarse lo que había incurrido era a un espectáculo de desorden, mala planeación e insalubridad constante. Este capítulo termina acentuando que la salubridad del sector de la Matuna estaba ligada a la carencia de un moderno sistema de desagües y destacando que la apropiación de piedras resultantes del derribo fue uno de los intereses urbanos surgidos antes y durante el derribo.

En el último capítulo expongo los diversos proyectos y aspiraciones urbanas tanto de los entes gubernamentales como de los intereses particulares que se tenía sobre el espacio desocupado dejado por las murallas y sobre el sector de la Matuna hasta el año de 1926. Estas propuestas se emprendieron desde 1913 con la idea de construir de un edificio de exposiciones y terminó con un gran proyecto público liderado por la Alcaldía en unión con un arquitecto de renombre nacional. También expongo las circunstancias bajo las cuales se expide la primera ley nacional para la conservación de los monumentos así como los

primeros síntomas de preservación legal y civil. Planteo finalmente el papel ejercido por el turismo y por la Sociedad de Mejoras como dos de las variables que mayor interés tuvo a la hora de dar fin al proceso de derribos de las fortificaciones.

Este trabajo realiza un análisis cualitativo de los hechos enmarcado bajo el modelo teórico-metodológico planteado en cierta ocasión por Eric Hobsbawn de historia urbana.<sup>31</sup> Este tipo de historia no fuese posible sin el componente social, que en este caso, descansa bajo las representaciones y los significados que distintos sectores poseen sobre sus espacios o lugares determinantes. Cabe mencionar que la ciudad es la herramienta conceptual de lo urbano<sup>32</sup>, la cual ha de reflejar las dinámicas y las relaciones sociales que han actuado y actúan sobre el espacio a través de procesos identificables y simbólicos de manera que ello se le cambia, transforma y se le convierte según los intereses y la coyuntura que impone el momento. En este sentido, es historia urbana con referentes culturales.

La historia urbana es historia de las prácticas sociales en lugares determinados dentro de la ciudad<sup>33</sup>, en el que no solo hay un conjunto de formas espaciales, sino realidades de interacción y de conformación de imaginarios que se manifiestan en sucesos de cambio, permanencia o adaptación que "impulsan las sociedades urbanas hacia ciertas decisiones, tanto su propia localización y patrones de movilidad espacial, como en cuanto a diferentes

<sup>31</sup> HOBBSAWN, Eric. "De la historia social a la historia de la sociedad". En: **Sobre la historia**. Barcelona: Editorial Critica, 1998. Pág. 218.

<sup>32</sup> PATIÑO, Beatriz. "Desarrollo actual de los estudios históricos en Colombia". En: **III Congreso de Historia Colombiana**. Memorias. Medellín: Editorial Lealon y Departamento de Historia de la Universidad de Antioquia, 1983, págs. 15-18.

<sup>33</sup> MEJIA, Germán Rodrigo. "La pregunta por la existencia de la historia urbana". En: **Historia Crítica** Bogotá: Revista del Departamento de Historia de la Universidad de los Andes N° 18, 1999, 23-36 págs.

prácticas especializadas de maneras particulares”.<sup>34</sup> Es por ello que al iniciar el siglo XX se presenta todo un cuadro cargado de matices, connotaciones y realidades que tienden a renovar y a permear el panorama urbano y espacial de la ciudad, donde el derribo de las murallas luego de representar un rompimiento simbólico con lo colonial daba pie a variados intentos por formar un espacio propio y moderno al mejor estilo de las grandes urbes capitalistas.

---

<sup>34</sup> HIERNAUX, Daniel y LINDON; Alicia. **Los imaginarios urbanos de la Dominación y la Resistencia.** Segundo Coloquio Internacional sobre Imaginarios Urbanos. Área de Investigación “Espacio y Sociedad” del Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa. 2007, pág. 4.





## CAPITULO I

### 1. CONTEXTO HISTORICO, ANTECEDENTES URBANOS, PRIMERAS DEMOLICIONES Y CRONOLOGIA DEL PROCESO.

Desde finales del siglo XIX, el panorama urbano de Cartagena de Indias fue reestructurado y reconceptualizado desde diversos ángulos. En la ciudad se dio una redefinición del espacio, tanto central como periférico, el cual estaba ligado a causa y motivaciones distintas de índole demográficas y económicas. La nueva manera de representar la ciudad y los espacios modernos está fuertemente relacionada con las nuevas referencias capitalistas y de mercado que crearon necesidades y funcionalidades en la urbe y al crecimiento demográfico. Para entonces, Cartagena experimentaba las consecuencias de sus relaciones comerciales con mercados externos como los de Norteamérica y del Caribe, que motivaron cambios en la forma de percibir la ciudad, dando paso a una visión de ciudad moderna, cosmopolita, civilizada y de renovadas manifestaciones y corrientes culturales<sup>35</sup>.

La reactivación económica experimentada a finales del XIX, dio lugar a la creación de una infraestructura de servicios portuarios, a la construcción de edificios públicos y privados, un ferrocarril y la canalización del canal del Dique, que en conjunto motivarían un mejor desempeño comercial local. La crisis del siglo XIX había impedido por más de 50 años una redefinición estructural del espacio urbano donde la ciudad no logró recuperar la vitalidad de su centro amurallado ni mucho menos expandirlo hacia sus alrededores, ya

---

<sup>35</sup> URIBE CELIS, Carlos. *Los años veinte en Colombia. Ideología y Cultura*. Bogotá: Editorial Colombia Nueva Ltda., 1984, pág. 13 y 14.

que el nulo crecimiento demográfico y la poca importancia comercial y política de la ciudad durante buena parte del siglo XIX, incidieron en ello.<sup>36</sup> La lenta recuperación portuaria a finales del siglo XIX, fue un síntoma de su recuperación comercial puesto que ponía a la ciudad en el reciente punto de enlace entre los mercados internacionales y los grandes centros de producción regional del país<sup>37</sup>.

Del puerto dependía, por un lado, un tráfico de exportaciones e importaciones de mercancías y productos según la demanda externa y la producción regional del momento y, por el otro, se desarrollaban a su alrededor algunas actividades económicas de tránsito<sup>38</sup> u ocasionales que dependían de la llegada de barcos, vapores y comerciantes. La prosperidad portuaria concernió, en primer orden, a las exportaciones de ganado de las sabanas de Bolívar hacia Cuba junto a la demanda extraregional de tabaco y café.<sup>39</sup> Estas medidas se fortalecieron con la construcción del Muelle de la Machina en 1894 cuya ampliación permitió la entrada de barcos de mayor calado a la bahía y a las bonanzas temporales del canal del Dique que sirvió como punto de entrada y salida de bienes y productos desde y para el puerto. De igual manera el auge de la navegación entre Cartagena y los ríos Atrato y

<sup>36</sup> CALVO STEVENSON, Haroldo. "A la sombra de la Popa: El declive de Cartagena en el siglo XIX". En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Eds.) **Cartagena de Indias en el siglo XIX**. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002, pág. 189-200; BELL LEMUS, Gustavo. "El impacto económico de la Independencia de Cartagena, 1821-1830" y "El Canal del Dique, 1810-1840". En: **Cartagena de Indias de la Colonia a la República**. Fundación Guberek, 1991, 105-129 págs.; SEGOVIA SALAS, Rodolfo. "Teoría de Cartagena. Porque se pierde un siglo". En: BOSSA HERAZO, Donaldo. **Cartagena Independiente. Tradición y Desarrollo**. Bogotá: Tercer Mundo, 1967.

<sup>37</sup> POSADA CARBO, Eduardo. "Progreso y estancamiento, 1850-1950". En: MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) **Historia Económica y social del Caribe colombiano**. Bogotá: Ediciones Uninorte y ECOE Ediciones, 1994, pág. 242.

<sup>38</sup> *Ibid.* Págs. 243-244.

<sup>39</sup> POSADA CARBO, Eduardo. "Núñez y Cartagena en la política nacional, 1886-1894" En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Eds.) **Cartagena de Indias en el siglo XIX**. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002, pág. 45.

Sinù jugaron un papel fundamental en estas políticas económicas<sup>40</sup>, aunque no se instituyeran por sí mismas en el eje articulador de una bonanza exitosa como en el caso de Barranquilla.

El canal del Dique y el puerto fueron las dos herramientas urbanas desde las cuales se intentó mejorar las condiciones económicas de la ciudad. Del buen desempeño del canal dependía un tráfico constante de mercancías atraídos desde el río Magdalena tanto que para 1914, ante el interés comercial que suscitaba la apertura del canal de Panamá, la Nación planeó destinar algunos recursos para la rehabilitación, recuperación y rescate del canal mediante la *Junta de de limpia y canalización del Dique*.<sup>41</sup> El canal del Dique se convertiría en una herramienta del puerto y en general del comercio pero dadas sus dificultades y la deficiencia que presentó durante su historia, fue necesaria la construcción de un ferrocarril que conectara directamente al puerto con el río Magdalena con tan mala suerte que “ninguna de las dos vías, ni la del canal ni la terrestre satisfizo plenamente las necesidades del puerto y de su comunicación con el Magdalena.”<sup>42</sup>

Aunque la estimulación del comercio local se daba a pasos lentos, no podría decirse lo mismo con respecto al espacio urbano de la ciudad, ya que este iba modificándose de acuerdo a la coyuntura económica. El revivir del comercio internacional había estimulado

<sup>40</sup> POSADA CARBO, Eduardo. “Progreso y estancamiento 1850-1950”. OpCit. Pág. 18-19.

<sup>41</sup> LEMAITRE, Eduardo. *Historia del Canal del Dique. Sus peripecias y vicisitudes*. Bogotá: Ediciones Constructora Sáenz & Cía. Ltda., pág. 49

<sup>42</sup> *Ibíd.* Pág. 47. Este lento resurgir comercial era poco exitoso y satisfactorio dada las rivalidades y la importancia y supremacía nacional que ostentaba el puerto de Barranquilla. NICHOLS, Theodore. *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1973, 300 Pág.

la formación de algunas industrias y el crecimiento demográfico,<sup>43</sup> presionando así una nueva configuración espacial y territorial hasta ese momento no causado. Las nuevas industrias se destinaban a la demanda de productos básicos locales<sup>44</sup> como jabón, calzado, farmacia, papel y alimentos y a servicios generales como, luz, teléfono o correo. Este desarrollo industrial fue posible cuando algunas familias pertenecientes a la elite local lograron procesos de acumulación de sus fortunas, lo que les permitió establecer empresas manufactureras y de servicios destinadas al consumo y al servicio. Junto a estas pequeñas industrias se originó un sector trabajador urbano que desempeñó labores productivas a cambio de un salario, según la especialización del trabajo y el género.<sup>45</sup> Estas industrias fueron cambiando el viejo panorama colonial en la medida en que se iban levantando enormes edificios modernos para su funcionamiento como el de Telefonía, Talleres Mogollón o la Andian.

**1.1. Crecimiento demográfico y Periferización en Cartagena.**

Esta reconfiguración urbana y comercial trajo como consecuencia el aumento demográfico y por ende, la periferización de los espacios. Si bien desde finales del XVIII Cartagena poseía algunos espacios extramuros ocupados por haciendas, tejares, hornos, canteras, huertas, fincas y estancias,<sup>46</sup> ello no implicaba un aumento demográfico en esas zonas, ya

<sup>43</sup> POSADA CARBO, Eduardo. *El Caribe colombiano. Una historia regional, 1870-1950*. Bogotá: Banco de la República y Ancora editores, 1998, Pág. 248.

<sup>44</sup> MEISEL ROCA, Adolfo. *"A la sombra de la Popa: El declive de Cartagena..."*. OpCit. Pág. 206.

<sup>45</sup> SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio. *"Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano"*. En: *El Taller de la Historia*. N° 1. Facultad de Ciencias Humanas y Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, pág. 79-121.

<sup>46</sup> SAMUDIO TRALLERO, Alberto. *"La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX"*. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Eds.) *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002, pág. 128-143.

que solo existían como parte de los aprovisionamientos temporales de mercancías y otros productos como agua, cal y ciertos alimentos. La verdadera concentración poblacional del siglo XVIII estaba dentro del recinto amurallado, actuando la muralla como el límite entre las zonas distantes y el centro de poder político y económico. Pero al finalizar el siglo XIX, la proporción de esta relación cambiaría casi por completo ya que el crecimiento expansivo y demográfico de la ciudad si bien se daba dentro del casco amurallado también ocurría fuera de él con una fuerte tendencia a la ocupación de tierras firmes continentales, es decir, hacia las zonas surorientales y siguiendo las orientaciones de caminos preexistentes<sup>47</sup> de lugares próximos como la isla de Manga, el Pie de la Popa, Pie del Cerro y El Espinal.

La población de la ciudad crecía y necesitaba nuevos espacios que habitar y donde vivir. Según el censo local de 1875 existía una población cercana a los 9000 habitantes. El barrio de la Catedral era el más ocupado del recinto al concentrar 3.113 habitantes; la mayoría de ellos, miembros de la elite de la ciudad. Entre tanto, el barrio extramuros mas importante era Pie de la Popa con una población cercana a los 2.300 habitantes<sup>48</sup> y que poco a poco emergía de estatus social. El censo nacional realizado en 1905, revelaba que en Cartagena, a comparación con el censo de 1875, no presentaba serias modificaciones cuantitativas de su población, pues esta vez se estimaron 9.681 habitantes, cifra casi igual a la anterior que sin embargo, deber mirarse con algo de suspicacia. Pero el censo de 1912, primer censo

<sup>47</sup> REDONDO GOMEZ, Maruja. **Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística.** Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 2004, pág. 65-67.

<sup>48</sup>AGUILERA DIAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. **“La ciudad de las mujeres: Una análisis demográfico de Cartagena en 1875.”** En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N° 17. Banco de la República, 2006, Pág. 5-15.

estadísticamente operativo del siglo XX<sup>49</sup>, demostraba fuertes cambios, el primero de ellos fue que el aumento demográfico sobrepasó todos los límites ya que la población había crecido en un 400%. La precaria ciudad del siglo XIX, había dado paso a una urbe moderna con altos índices de natalidad; 36.632 habitantes se calcularon para 1912<sup>50</sup>.Cifra bastante dinámica y alentadora.

Para 1912, el Cabrero y Pie de la Popa eran las nuevas opciones residenciales de la elite de la ciudad, al igual que Manga, donde era posible hallar a familias de prestancia como los Vélez Danies, los Pombo o Román<sup>51</sup>. Mientras ello sucede, Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo, tugurios que crecían a espaldas de la muralla sin planificación ni orden, se convertían en la morada de la gente trabajadora y popular de niveles socio-económicos bajos; al igual que Getsemaní y Chambacu, barrio de negros, inmigrantes, pobres y excluidos. El censo de 1918, demostraba que pese a la creciente periferización, los barrios de la Catedral y Getsemaní seguían consolidando el mayor número de habitantes, mientras que Manga y Pie de la Popa eran los mejores barrios extramuros. El Espinal, la Quinta y el Cabrero se destacan por su creciente escala.

En el marco del crecimiento urbano y demográfico, las murallas seguían definiendo de manera simbólica lo extramuros de lo intramuros. De un total de 51.382 habitantes

<sup>49</sup> PRIETO, Fabián. "Una anatomía de la población colombiana: La técnica estadística en Colombia y el levantamiento del censo de la población de 1912". En: **Memoria y Sociedad**. N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9, 2005, pág. 56

<sup>50</sup> MEISEL ROCA, Adolfo. "Cartagena a remolque de la economía nacional 1900-1950". En: **Cuadernos de Historia Económica y Empresarial**. N° 4. Cartagena: Banco de la República, (Trabajo presentado en el II Simposio de Historia de Cartagena), 1999, pág. 7.

<sup>51</sup> ORTIZ CASSIANI, Javier. "Modernización y desorden en Cartagena, 1911-1930". En: **Desorden en la plaza. Modernización y Memoria urbana en Cartagena**. Editorial Lealon-Instituto Distrital de Cultura de Cartagena, 2001, pág. 89.



Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes,  
Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.

registrados en el censo de 1918, 17.653 eran parte del casco amurallado, mientras que 23.830 vivían en espacios circundantes por fuera de los bastiones históricos. A pesar de que los barrios del centro conservaban la supremacía y la importancia histórica y comercial heredada de la Colonia, eran los barrios extramuros los que empezaban a ocupar interés e importancia dentro de las políticas poblacionales del momento. Aunque gran parte de la periferización se dio de manera voluntaria hubo casos donde la planeación y el orden urbano también fueron posibles. Tales fueron los inicios de la urbanización de la isla de Manga y la península de Bocagrande, donde el interés privado y particular intervino decisoriamente en la construcción de edificaciones y en la planeación espacial. Estas construcciones crearon elementos y barreras de clase y de distinción entre uno y otro barrio<sup>52</sup>

En la isla de Manga, los terrenos que a través de la historia habían quedado en pocas manos por medio de herencias y contratos de compra-venta<sup>53</sup> fueron ideados urbanísticamente por Dionisio Jiménez, quien trazó calles y avenidas con el fin de levantar manzanas y lotes<sup>54</sup> para el levantamiento de grandes viviendas republicanas. Se construyen, enormes quintas con vistosos jardines, muy al estilo de las villas del sur de Francia y de influencias alemanas e italianas<sup>55</sup> De igual manera, en Bocagrande la *Andian Corporation* proyecta y edifica para mediados de 1920, hoy avenida Malecón, casas al estilo californiano para los

<sup>52</sup> ORTIZ CASSIANI, Javier. "Distinción y mecanismos de ascenso social en Cartagena de Indias a finales del siglo XIX: El manual *El Buen Tono*". En: SANCHEZ MEJIA, Hugues y MARTINEZ DURAN, Leovedis (Editores) **Historia, Identidades, Cultura Popular y Música en el Caribe Colombiano**. Valledupar: Ediciones de la Universidad Popular del Cesar, 2004, págs. 203-209.

<sup>53</sup> Corporación Vecinos de Manga. ASOMANGA "Comentario Historial del Barrio de Manga". 2007, pág. 1

<sup>54</sup> *Ibid.* Pág. 1.

<sup>55</sup> SAMUDIO TRALLERO, Alberto. **El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande**. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. N° 7. Departamento de Investigaciones de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999.

empleados de su compañía residentes en esta ciudad. Sobre la tenencia en propiedad de esta amplia faja de terreno, dicha Compañía la había adquirido en posesión desde 1925 a través de la compra que le hicieron al Consejo Municipal por la suma de \$25.000.00.<sup>56</sup> De esta manera la Andian aparte de tener el control de la península, también tenía heredad sobre el puerto, un club y un enorme edificio en la plaza de la Aduana.<sup>57</sup>

*Cuadro 1.2 Censo del Municipio de Cartagena en el año de 1918.*<sup>58</sup>

Descripción del espacio	Computo general por número de habitantes en el año de 1918
Ciudad Intramuros ( <i>Comprende los barrios que están dentro del recinto de las murallas o los que constituían la antigua población española.</i> )	17.653 habitantes.
Ciudad Extramuros ( <i>Comprende los barrios situados por fuera del recinto de las murallas</i> )	23.830 habitantes.
Población Rural ( <i>Se incluyen haciendas, fincas y casorios y en general toda edificación o habitación que se halle a distancia de la ciudad</i> )	9.899 habitantes
<i>Total habitantes</i>	<i>51.382 habitantes.</i>

### **1.2. Transformaciones urbanas en el centro colonial.**

El viejo recinto colonial también experimentó su consolidación espacial y material aproximada a como lo conocemos hoy. Los cambios que se operarían estaban directamente relacionados con el funcionalismo moderno de los edificios, los primeros ensayos de planificación urbana y la valoración negativa que hicieron de los viejos bastiones y de la arquitectura colonial<sup>59</sup>. La poca simpatía por los preceptos arquitectónicos españoles frente

<sup>56</sup> LEMAITRE, Alberto. *Estampas de la Cartagena de ayer*. Editorial Grafilaser, 1994, 2ª Edición, pág. 113.

<sup>57</sup> MEISEL ROCA, Adolfo. *Cartagena a remolque de la economía nacional*. OpCit. Pág. 37-41.

<sup>58</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 571. 16 de Noviembre de 1918. "Censo del Municipio de Cartagena"

<sup>59</sup> URIBE CELIS, Carlos. OpCit. Pág. 114.





al apego de los conceptos arquitectónicos americano y francés<sup>60</sup> implicó trasmutaciones que atentaron contra la estructura del viejo recinto colonial. En el lugar de los antiguos diseños españoles se erigieron plazas, locales comerciales, edificios o cómodas residencias familiares muy al estilo de las influencias extranjeras.

Los nuevos elementos y valores arquitectónicos se fueron imponiendo sobre el sistema urbano español, visto este como elemento de escaso valor ante las nuevas tendencias estéticas y de construcciones modernas. Un ejemplo de ello ocurre con las adquisiciones civiles del comerciante italiano Juan Mainero y Trucco, quien aprovechando los momentos de inestabilidad económica por los que pasaba la municipalidad local, realizó la compra y venta de casas coloniales para luego derribarlas o modificarlas y levantar en su lugar otras nuevas edificaciones. Ante la ausencia de una visión patrimonial y una total preponderancia de una visión lucrativa capitalista, este negocio significó la desaparición de decenas de casas de tipo colonial.

En este sentido, el recinto colonial no se conservó sino que por el contrario, se le demolió, reedificó y reestructuró.<sup>61</sup> Muestra de ello fue también la Casa de la Isla ubicada en la plaza de la Aduana, cuyas instalaciones albergaron la sede de la Real Contaduría durante la Colonia. Este edificio, que contaba con dos pisos, 28 alcobas, un patio central y una bodega, fue demolido para dar paso a uno mucho más alto y de propiedad de la *Andian National Corporation*. Lo mismo aconteció con las instalaciones del Hotel Washington en

---

<sup>60</sup> *Ibíd.* Pág. 115.

<sup>61</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. "Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930". En: *Historia y Cultura*. N°3. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1994.

la calle de la Universidad, cuya demolición dio paso al edificio Salomón Ganem a mediados de siglo.<sup>62</sup> Paralelo a ello, la vieja traza colonial, junto con todos sus elementos circundantes, ve alterado su carácter simbólico al establecerse en su lugar nuevos elementos que marcarían un supuesto inicio del “progreso”.

La ciudad empezaba a modificar sus viejas estructuras y las dotaba de nuevos simbolismos y funciones. Para Germán Téllez, la permanencia de las edificaciones coloniales en el nuevo panorama urbano donde priman las ideas del progreso solo es posible mediante una transformación superficial o “epidérmica” de la edificación colonial.<sup>63</sup> Es decir, lo colonial no permanece intacto. Téllez se refería a la idea de que los nuevos valores arquitectónicos traídos del exterior como el cemento, varillas, acabados, decorados y tendencias, van imponiendo una especie de moda que termina acabando con lo histórico, es decir, con lo colonial y lo deja como algo pre-existente. En este sentido, “el movimiento de expansión urbana no tiene consideración con el espacio histórico. Lo demuele. Los monumentos que hasta entonces empiezan a ser percibidos como documentos históricos...solo se tienen en cuenta como áreas de reserva para la avenida y los modernos edificios republicanos”<sup>64</sup>

<sup>62</sup> LEMAITRE, Alberto. *Estampas de la Cartagena de ayer*. OpCit. Pág. 112.

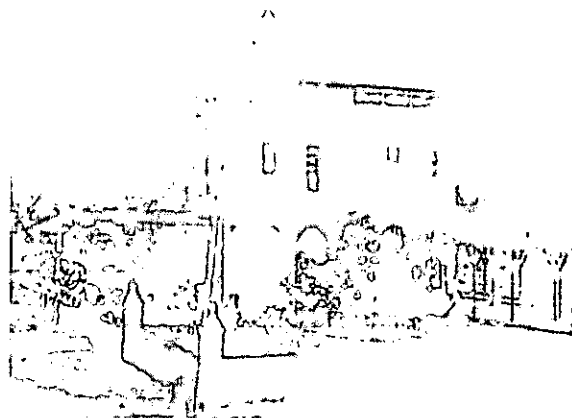
<sup>63</sup> Tal es el caso de la Puerta de las Tres Bocas, que si en tiempos coloniales sirvió como puerta de conexión entre el centro y de Getsemaní, sufriría una superposición de su fisonomía al serle instaurada un Reloj, símbolo del progreso comercial y material de ese entonces, llamándose a partir de entonces, Torre del Reloj. Igual sucede con la Catedral y la Iglesia San Pedro Claver cuando se le instalan torres, acabados en cemento y pintura, cúpulas y hasta se demuelen viejas casas coloniales, para levantar plazas en sus frentes. Ver: TELLEZ, Germán. *“La arquitectura y el urbanismo en la época republicana 1830-40/1930-45”*. En: *Manual de Historia de Colombia*. Tomo N° 2. Bogotá: Procultura y TM Editores, 1992, Pág. 544

<sup>64</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. *“Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias...”* OpCit. Pág. 57.



Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.

Uno de los cambios más significativos de finales del XIX ocurriría con el viejo sector de la Matuna, en donde se empezaron a erigir algunos elementos de cambio y transición hacia una urbe moderna y patriótica. Este viejo espacio se renovaba y reconstituía con parques, plazas, monumentos, edificios y proyecciones que empezaban en su conjunto



Principal estación del Ferrocarril en la Matuna. Hoy Banco Popular.

a revitalizar y buscarle un nuevo uso a este espacio, adquiriendo así la supremacía como espacio útil y ventajoso. El primer gran elemento de cambio de imagen del sector, fue la puesta en marcha de un costosísimo ferrocarril cuyas líneas férreas junto con vagones y locomotoras transitaban a lo largo de las murallas de la Matuna. Al ser el puerto y la Torre del Reloj punto de confluencia masiva, la *Cartagena Terminal Company* construye para 1891 la estación de carga y pasajeros más importante de dicha Compañía,<sup>65</sup> ubicada diagonal al hoy Parque Centenario.

A esta obra se le sumó la construcción del moderno Muelle de la Machina en 1893 con 500 pies de largo y 120 pies de ancho, bodega incluida y conectado a los rieles centrales del ferrocarril a través de una carrilera alterna.<sup>66</sup> Otra obra de trascendencia fue el mercado municipal en 1905 que junto con el nuevo puerto y la estación de trenes y línea férrea, produjeron un fenómeno de aglomeración de actividades comerciales y de diversiones con

<sup>65</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. "Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias..." OpCit. Pág. 51.  
<sup>66</sup> MEISEL ROCA, Adolfo. *Cartagena a remolque de la economía nacional*. OpCit .Pág. 22.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

tendencia al aumento,<sup>67</sup> lo que significó para la mayoría de cartageneros, trabajadores, empresarios y comerciantes un espacio de socialización de todas las clases sociales y el punto comercial por excelencia. <sup>68</sup> De esta manera, la zona aledaña al puerto y la Matuna iba poco a poco ocupándose con todo tipo de construcciones de trascendencia para el correcto funcionamiento de una ciudad moderna.

El espacio comprendido en el sector de la Matuna se revaloró con la conmemoración del centenario de la Independencia y el centenario del fusilamiento de los Mártires en 1911 y 1916 respectivamente. El primero de los festejos albergó la inauguración de obras públicas como el parque del Centenario, la resignificación del camellón de los Mártires y la creación del monumento de la Bandera. Al recién inaugurado parque de la Independencia, según cuenta Eduardo Lemaitre, se le rindieron honores, con desfiles militares, fuegos artificiales y entonación del Himno Nacional en cuyo alrededor se levantó un obelisco precedidas de “elegantes tribunas para la autoridades, las señoras y para los invitados de honor”.<sup>69</sup>

La socialización de este festejo se complementó con bailes públicos, veladas musicales, batallas navales y carreras deportivas en distintos sitios de la vieja y la nueva ciudad, además de obras de ornamentación, pavimentación y alumbrado público. Con respecto a la celebración del centenario del fusilamiento de los Mártires, la dirigencia política de la ciudad pretendía darle un homenaje a los mártires ejecutados por Pablo Morillo cerca del

<sup>67</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. OpCit. Pág. 58

<sup>68</sup> SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. **Puertos, Sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano.** Observatorio del Caribe Colombiano y Universidad de Cartagena. (Beca de Investigación Cultural Héctor Rojas Herazo 2001), 2003. Pág. 3-10.

<sup>69</sup> LEMAITRE, Eduardo. **Historia General de Cartagena.** Tomo IV. Bogotá: Banco de la República, 1983, Pág. 525.

baluarte de San Andrés en 1816, con obras de envergadura como lo miraremos posteriormente. Fu en este marco de festividades donde el principio del fin de los muros tenía sus días contados. Es por ello que la evolución del sector de la Matuna está fuertemente ligada a distintas obras patrióticas y de modernización, siendo el derribo solo una parte del cambio y evolución de aquella primitiva traza.

### **1.3. Las demoliciones en Latinoamérica**

La demolición de la monumentalidad colonial en Cartagena, que tiene lugar desde finales del siglo XIX, si bien es la única para el caso colombiano, no es la regla de la excepción para el conjunto Latinoamericano.<sup>70</sup> Las viejas construcciones militares españolas en América, especialmente las ciudades puertos con un movimiento comercial próspero como Veracruz, San Juan o la Habana, atravesaban también por un conflicto por razones de funcionalidad urbana: los bastiones no servían para nada, solo estorbaban al progreso. Por tanto, la apertura del capitalismo comercial y la modernización urbana entre 1870 y 1915<sup>71</sup> desencadena funcionalidades espaciales que convierten y juzgan posteriormente la permanencia del conglomerado urbano colonial, renovándolo o interviniéndolo de manera tal, que pierde esencia y presencia en el panorama de la ciudad correspondiente. La naciente industrialización, la urbanización y la higienización terminan por comprometer la existencia de lo colonial. El nuevo orden urbano era prioridad en los planes progresistas.

<sup>70</sup> MEJIA PAVONY, Germán. *“Los itinerarios de la transformación urbana. Bogotá, 1820-1910”*. En: **Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura**. N° 24. 1997, pág. 10.

<sup>71</sup> GLADE, William. *“América Latina y la economía internacional, 1870-1914”*. En: BETHEL, Leslie (Ed.) **Historia de América Latina: economía y Sociedad**. Tomo N° 7. Barcelona: Editorial Crítica, 1991.

**Dstrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes,  
Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

En este orden urbano se perfila una urbe que crea espacios propios en función de las nuevas dinámicas organizativas, estableciéndose un raciocinio espacial alterno distinto al colonial, representado por un progreso material hacia lo “moderno” en donde tiene aceptación recientes obras constructivas, ornato y embellecimiento. Ciertamente esto va modificando y transformando la traza fundadora,<sup>72</sup> de manera que la demolición va implicando un cambio en la manera de percibir la ciudad y sus espacios no solo para el caso nuestro sino de gran parte de los antiguos virreinos y provincias de la Corona española. Las murallas se cuestionan y se extrapolan de todo funcionamiento moderno que tuviese implicación en nuevas estrategias y bondades comerciales, higiénicas y urbanísticas.

Tal es el caso de las murallas de San Juan, las cuales se derriban por doble sentido. Por un lado, obedecía a los ideales del poderío burgués en querer construir espacios únicos y propios, esto es alamedas, paseos y bulevares, que le imprimieran elegancia y comodidad al centro.<sup>73</sup> Por el otro lado, se hallaba el discurso de los obreros y trabajadores boricuas, que indistintamente al ideal burgués, visionan el derribo como una ruptura material y sustancial con el legado colonial que solo oprimía, dominaba y avasallaba al esclavo en sus faenas constructivas o domesticas. Dichos obreros ambicionaban acabar con un pasado común, convertido alegóricamente en ignorancia y servidumbre, y en cuya representación las murallas eran elemento que evocaba esas tradiciones. El nuevo modelo comercial e industrial al imponer nuevos valores del trabajo y del oficio industrial (tiempo, salario)

<sup>72</sup> BARBOZA CRUZ, Mario. “*Proyecto de modernización y urbanización en México y Bogotá 1880-1930*”. En: **Memoria y Sociedad**. N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9. 2005, pág. 19-33.

<sup>73</sup> RODRIGUEZ-JULIA, Edgardo. “*San Juan, ciudad lacustre*”. En: **Revista Nueva Sociedad**. N° 120. San Juan: 1992, 128-133 págs.

tiene que acabar con el sistema amurallado ya que solo rememoraba la desdicha de los antepasados. Por ello la demolición, que era del pueblo y para el pueblo en su conjunto, termina convertido en un festejo público donde cada trabajador regalaba una hora diaria de su oficio para acometer este rompimiento material, expresado en lo simbólico<sup>74</sup>. Es en este momento cuando la burguesía boricua visiona los elementos constitutivos del nuevo uso espacial.

Ahora bien, del caso suramericano, el de la ciudad de Lima resulta ser uno de los más documentados bibliográficamente. Un empresario norteamericano, Henry Meiggs, es quien vislumbra la idea de la demolición para así dar paso a un sistema de conexión vehicular a través de alamedas de circunvalación, amplias avenidas y secciones interconectadas que funcionarían como punto de comunicación entre el puerto y la capital burócrata y de poder limeña.<sup>75</sup> Esta perspectiva de movilidad entre puntos distantes había sido propuesta a mediados del XIX por el europeo Barón Georges Haussman a petición de Napoleón II, quien en medio de la revolución Industrial parisina, formuló una reordenación urbanística a través de la configuración.

Esta configuración constaba de cinco redes operacionales: servicio de agua, alcantarillado, paseos, plantaciones y viabilidad.<sup>76</sup> Con respecto a la red vial el Barón propuso conectar el centro de la urbe con la periferia de la ciudad por medio de calles y grandes avenidas

<sup>74</sup> DAVILA SANTIAGO, Rubén. **El derribo de las Murallas. Orígenes intelectuales del Socialismo en Puerto Rico**. San Juan: Editorial Cultural, pag.15-80.

<sup>75</sup> JOFFRE, Gabriel Ramón. *“El guion de la cirugía urbana: Lima 1850-1940”*. En: **Ensayos en Ciencias Sociales**. Lima: 2004, 25 págs. Hallado en Internet Explorer: [www.cholonautas.edu.pe](http://www.cholonautas.edu.pe).

<sup>76</sup> MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. **Las ciudades y su Historia. Una aproximación**. Chile: Universidad Católica de Chile y Alfa Omega Editores S.A., 1999, pág. 173

rectilíneas adornado por suntuosos bulevares y paseos,<sup>77</sup> nudos de enlace y carriles de salida.<sup>78</sup> Para ello se asumía la demolición de las murallas parisinas y todo aquello que se lo interpusiese a esta obra de envergadura. Cabe destacar que esta planeación obedecía a fundamentos defensivos y de seguridad que solucionaran el problema de la circulación y el ordenamiento de los espacios públicos<sup>79</sup>. Ocurrida la demolición, Paris revalorizó muchos de sus terrenos por lo que se desató una gran especulación de los bienes inmuebles<sup>80</sup> alrededor de los espacios que se configuraron.

José Luis Romero ha enfatizado que estos ideales de ciudad moderna y prospera crearon fantasías sobre la ciudad latinoamericana, que aunque influenciadas, no alcanzaron el mismo grado de realismo europeo. La realidad europea distaba mucho de ser apropiable para Latinoamérica. No obstante, la ilusión de una ciudad moderna, ubicada dentro de cánones mundiales y a la vanguardia, cobraba vigencia dentro de todos los sectores, siendo casi imposible desconocer su realidad. “El ejemplo del barón de Haussman de su impulso demoleedor alimento la decisión de las nuevas burguesías que querían borrar el pasado, y algunas ciudades empezaron a transformar su fisionomía: Una suntuosa avenida, un parque, un paseo de carruajes, un lujoso teatro, una arquitectura moderna, revelaron esa decisión aun cuando no lograran siempre desvanecer el fantasma de la vieja ciudad”<sup>81</sup>

<sup>77</sup> TOMAS UCEDO, José María. “Paris, capital del siglo XIX”. En: **Revista de Estudios Sociales**. N° 100. San José: Universidad de Costa Rica, 2003, pág. 89.

<sup>78</sup> RONCAYOLO, Marcel. “Las murallas después de las murallas. Realidad y representación de la muralla entre los siglos XIX y XX; Marsella y Paris”. En: DE SETA, Cesare y LEGOFF, Jacques. (coord.) **La ciudad y las murallas**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1991, pág. 396.

<sup>79</sup> OpCit. MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. Pág. 174.

<sup>80</sup> Ibid. Pág. 92.

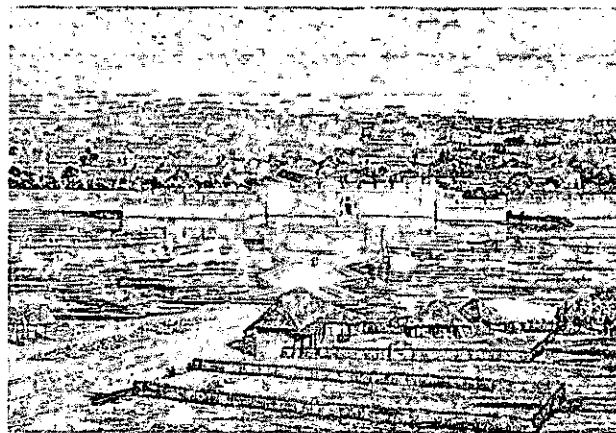
<sup>81</sup> ROMERO, José Luis. **Latinoamérica: Las ciudades y las ideas**. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 1999 (Clásicos del pensamiento Hispanoamericano), pág. 198.



### *1.3.1 Las primeras demoliciones en Cartagena*

De las transformaciones urbanas más radicales y trascendentales entre 1883 y 1925, la demolición de una serie de revellines, murallas y baluartes ocupa un lugar destacado en la vida y transformaciones urbanas de Cartagena. Estas demoliciones, justificadas por distintas y variadas ideas, tuvieron durante el siglo XX un momento cumbre justo cuando se impulsa una fase crucial del desarrollo patriótico y modernista. Los derribos del siglo XX, a excepción del ocurrido con los baluartes de Barahona y Santa Isabel, traen como inmediata consecuencia denuncias públicas que critican el acto destructivo y vandálico, especialmente en el periodo de 1916 a 1925. Estas acciones demoledoras se encausaban bajo los preceptos del progreso, la expansión espacial, el embellecimiento de la ciudad y la higiene de manera que se les demuele, reconstruyen y transforman<sup>82</sup> en busca de otro significado, acorde con las políticas progresistas del momento.

Los primeros derribos ocurridos en Cartagena desde finales del siglo XIX corresponden a dos revellines, situados de manera estratégica en las afueras de la ciudad amurallada. En ese entonces, la demolición no significó traumas o disputas locales, antes por el contrario se



Oleo. Revellin de la Media Luna antes de ser demolido en 1883.

veía como una imperiosa necesidad local que debía realizarse dada las circunstancias caóticas viales y peatonales de aquellos lados. Se trataba en primer lugar del revellín de la Media Luna ubicado en las afueras del barrio Getsemaní cuya demolición se dio en el año

<sup>82</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. *Al paso de los siglos*. Cartagena: Impresora Marina Ltda., pág. 31.

de 1884 mediante la Ley 21 de 1883 expedida por el Congreso de la República Este revellín era paso obligado de quienes querían o necesitaban trasladarse hacia las afueras del recinto, por lo que su paso se convirtió en un obstáculo desde el momento mismo que la población empezaba a aumentar y a trasladarse hacia los nuevos barrios periféricos. El viejo revellín era, por lo tanto, muy justo y angosto para el paso vehicular y peatonal pues las carretas, coches, carruajes y transeúntes se aglutinaban en su entrada para poder salir o por ende, entrar a la ciudad.

Autorízase a la Municipalidad de Cartagena para que demuela las ruinas del Rebellín que de propiedad de la Nación existen en dicha ciudad, fuera de la puerta de la Media Luna al lado del antiguo puente levadizo; así como también para que aproveche los materiales que de la expresada fortaleza se extraigan con el objeto de que puedan llevar a cabo la construcción de un nuevo puente o el ensanchamiento de la vía pública que allí existe<sup>83</sup>.

Esta autorización que fue sancionada por el Presidente del Congreso, José E. Otálora, se cumplió a cabalidad. Se levantó en su lugar, como lo expresó la orden, el *Puente Heredia*, mucho más amplio y extenso con imponentes columnas de piedra tomadas del puente levadizo anterior<sup>84</sup> Entre tanto, el otro revellín demolido fue el del Cabrero en el año de 1887, ubicado en el barrio que lleva el mismo nombre, ubicado frente a los baluartes de San Lucas y Santa Catalina. La demolición de este monumento, único en Cartagena y del cual no queda nada, ocurrió paralelo a la importancia socio-político que empezó a tener el Cabrero como lugar de residencia del Presidente Rafael Núñez, quien para 1884 termina tomando las riendas del país.

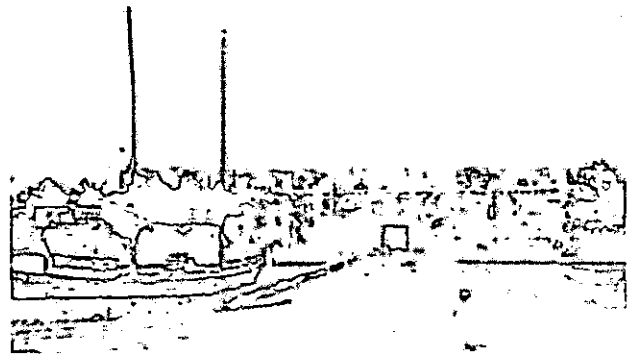
---

<sup>83</sup> ARAUJO, José Dionisio y BOSSA HERAZO, Donaldo. **Compilación de Documentos referentes a los bienes del Departamento y otros asuntos del ramo de Hacienda**. Edición oficial, 1968, pág. 39. Encontrado en la Biblioteca Bartolomé Calvo de Cartagena.

<sup>84</sup> ALVAREZ MARIN, Fidias. "*Otro desacierto urbano en Cartagena*". En: **Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena de Indias**. N° 163. 1992, pág. 60-65

Cartagena era para 1886 el otro centro político de la República después de Bogotá<sup>85</sup>, dada la permanencia del presidente en esta ciudad. Funcionarios, alcaldes, gobernadores, obispos, amigos y visitantes transitaban a diario por la trocha que desde el caso amurallado iba hasta El Cabrero, con el objetivo de visitar o informar los últimos acontecimientos del país al ilustre personaje.<sup>86</sup> El problema consistía en que para poder llegar a su residencia, era necesario y dispendioso atravesar un terreno anegadizo y fangoso a causa de su cercanía con el mar. Por esa razón se sentenció la vida del revellín, lo que genera la “satisfacción de los áulicos que iban a visitar (lo) a diario”.<sup>87</sup> Recuperado el espacio era posible el tránsito hacia aquella zona enmotada. Con los materiales resultantes de la demolición se realizó la parcial construcción de la escollera del Cabrero.

Para 1893 el problema de la conexión entre por la salida de Getsemaní seguía persistiendo. Se determina así el derribo de la puerta de la Media Luna, conocida también como San Antonio, junto con los medios baluartes Santa Teresa y Santa Barbará. No obstante, el aumento del



Puerta de la Media Luna vista desde la parte interior de Getsemaní.

sistema automotor y peatonal desde finales del mismo<sup>88</sup> en una ciudad que empezaba a tener grandes distancias entre su centro y su periferia, indicaba la posibilidad de abrir

<sup>85</sup> POSADA CARBO, Eduardo. “Núñez y Cartagena en la política nacional 1886-1894”. OpCit.. Pág. 41

<sup>86</sup> POSADA CARBO, Eduardo. “Rafael Núñez: Sus últimos días”. En: **Revista Credencial Historia**. N° 57. Revista Digital del Banco de la República, 1994.

<sup>87</sup> LEMAITRE, Eduardo. “El siglo XX. La década de 1910”. OpCit. Pág. 530.

<sup>88</sup> JOHNSON DE ESPINOSA, Dorothy. **Modos y medios de transporte en Cartagena**. Cartagena: Biblioteca Digital del Banco de la República, 2003.

caminos, vías y conexiones futuras a pesar de la vida de los bastiones. Una visitante que por esos días se hallaba en la ciudad, veía estos derribos como una necesidad sustancial para el crecimiento de la urbe, especialmente el derribo de la puerta de la Media Luna que aparte de ser “derribada por iniciativa del Prefecto de la Provincia” se constituía en “una ancha salida para el Pie de la Popa” por lo que “le da mucha importancia a aquella parte de la ciudad”<sup>89</sup> Pero una crítica a estos derribos estaría a punto de suscitarse durante las tres primeras décadas del siglo XX.

***1.3.2. El derribo de los Baluartes de San Ignacio y San Javier***

Las primeras demoliciones no representaron conflictos entre los organismos oficiales y la ciudadanía en general, puesto que los intereses públicos argumentaban necesidades coyunturales que en aquel entonces no preveían la importancia estratégica y el valor histórico monumental que tendrían estas para el desarrollo futuro de la ciudad. Luego que en 1905 se derribaran los baluartes de Barahona y Santa Isabel, la población centro su mirada en la preparacion de los festejos del Centenario de la Independencia en 1911. Durante esos años, tuvo lugar el derribo de los baluartes de San Javier y San Ignacio, ubicados frente a la laguna del Limbo en inmediaciones de la entrada de Bocagrande, cuya idea daría pie al levantamiento de un monumento dedicado a la bandera.

Los motivos, circunstancias e intereses en juego que rodearon este hecho resultan totalmente distintos a los ocurridos desde finales del XX, en donde una obra patriótica de

---

<sup>89</sup> Biblioteca Bartolomé Calvo de Cartagena. (En adelante B.B.C.). En: Diario El Porvenir. Rollo N° 832. Julio 6 de 1893. “*De paso por Cartagena*”

enaltecimiento heroico dedicada al Centenario estaría presente, en razón de la inexistencia de las murallas. El derribo de estos dos baluartes daba pie a un proyecto de dos direcciones: "Ensanchar el patio del Cuartel, y de construir un Monumento a la Bandera en la forma de un obelisco de 30 metros de altura que se levantaría sobre el baluarte de San Ignacio"<sup>90</sup> El gestor de esta idea fue el general Francisco Burgos Rubio quien siendo Presidente de la Junta Patriótica de Militares propuso y lideró "una reducción" de los muros, a favor de una idea personal en la coyuntura del homenaje a los cien años de la Independencia.

El Monumento a la Bandera se proyectaba entonces, como un aporte simbólico al festejo, cuya inauguración fue prevista para el día 12 de Noviembre de 1911, junto con discursos, recitaciones y ofrendas florales.<sup>91</sup> La ubicación de este monumento resultaba representativa justo en ese sitio, pues mostraría la exhibición simbólica que se haría de la Nación al quedar próxima del Regimiento, fiel representación de la defensa militar, y en cercanías al puerto. De este modo, "atraería la atención de extranjeros y nativos, que alcanzarían a divisarlo desde la entrada del puerto y desde el ángulo norte del Parque de Bolívar"<sup>92</sup>.

Entre tanto, el otro objetivo que se perseguía, más ajustado a los intereses del general y su tropa, era el ensanche o expansión del patio del Regimiento, que no era más que la hoy Plaza de Armas, el cual consistía en el relleno de una parte de la laguna del Limbo, ubicada

<sup>90</sup> LEMAITRE, Eduardo. "El derribo parcial de las murallas de Cartagena: Como y cuando se llevo a cabo". OpCit. Pág. 15.

<sup>91</sup> LEMAITRE, Eduardo. "El siglo XX. La década de 1910". OpCit. Pág. 525.

<sup>92</sup> La realización del monumento fue acogido por matronas cartageneras entre ellas: Concepción Jiménez de Araujo, Carmen Jiménez de OByrne, María C. de Lecompte y Carme OByrne de Gómez. todas ellas muy ligadas al poder comercial y político de ese entonces. Archivo Histórico de Cartagena. (En adelante A.H.C.) Diario El Porvenir. Mayo 21 de 1911. A.H.C. En: Diario El Porvenir. Mayo 25 de 1911. "El monumento a la Bandera"

al frente, con los materiales resultantes de la obra. Para Burgos, este relleno era fundamental porque con ello se acabaría el estercolero y los focos de infección que había en dicha laguna que estropeaban las labores de la tropa.<sup>93</sup> Cuando la demolición comenzó, ello no contaba con la previa autorización del Gobierno Nacional. Al llegar las noticias a Bogotá y a oídos del secretario del Ministro de Guerra, Jesús M. Sosa, se condena las actuaciones del general, la de particulares involucrados y se vetó el derribo mediante un cese definitivo.

El comunicado expedido por dicho el ministerio indicaba lo siguiente: “Murallas declaradas Monumento Nacional no pueden destruirse sin facultad Ejecutivo. ¿Quién autorizó regimiento Sucre para destruir fuerte San Javier, primer baluarte ciudad? Ordene suspensión....cuyos antecedentes ignoro por completo e informar inmediatamente”.<sup>94</sup> Sin embargo, el general Burgos Rubio convenció al gobierno de las bondades que traería consigo el derribo y el entusiasmo que había generado en la ciudadanía, toda vez que el monumento a levantarse contaría con todas las disposiciones de embellecimiento posible. Burgos lamentaba no haber consultado la reforma prevista por no “estimar indispensable” ya que eran básicamente alteraciones “que no comprometían la seguridad de la plaza”<sup>95</sup>

Con esta defensa, el Ministerio de guerra, en común acuerdo con el Presidente, Carlos E. Restrepo, terminan aprobando la realización del monumento. “Impuesto de su telegrama relacionado con trabajos murallas está de acuerdo con el Sr. Presidente, lo autoriza para

<sup>93</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 3953. Mayo 21 de 191. “Ministro de Gobierno”.

<sup>94</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. Mayo 21 de 1911. “Ministerio de Guerra. Oficial N° 9189. Bogotá 18 de Mayo de 1911. General Burgos Rubio. Cartagena”

<sup>95</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. OpCit. N° 3953

proseguir obra”<sup>96</sup>. Un soldado de dicho Regimiento, Marco Tulio Escobar, opinaba que fuera de estar cubiertos de orín, las murallas junto con las viejas piezas de artillería no desempeñaban la misma labor ante las nuevas técnicas militares; por ende, los muros eran inútiles como obra de defensa militar que no prestaban ningún servicio. “Querer aprovechar el material de unos pocos metros de muralla para la construcción de un monumento, despejando además gran parte de terreno utilizable, en nada debilita esa supuesta obra de defensa”<sup>97</sup> Sin embargo esta defensa se realizaba pocas semanas antes de que una polémica y un debate local estuviera a punto de estallar y permear la opinión pública sobre el tema del derribo de pedazos de muralla.

### *1.3.3. El debate sobre la importancia del derribo en 1911.*

Una discusión pública y oficial se manifestó cuando *El Penitente*, prensa local, convocó la opinión de todos sus lectores para que emitiesen su sentir sobre lo que ocurría en los baluartes de San Ignacio y San Javier y lo que estaba proyectándose y previéndose contra las murallas de la Matuna.. Esta convocatoria, aunque destinada a “gente respetable y honorable”; se convirtió en objeto de participación de muchos habitantes, que representaban diversos sectores cartageneros, quienes por medio de anónimos, nombres reales o pseudónimos manifestaban sus inquietudes. Uno de esos anónimos, que se autodenominaba “cartagenero”, señalaba lo exclusiva y preferencial que era la invitación de la prensa al convocar gente honorable y altas personalidades locales para que expresasen sus opiniones:

---

<sup>96</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 3953. 25 de Mayo de 1911. “*El Monumento a la Bandera*”

<sup>97</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 3960. 30 de Mayo de 1911. “*Las murallas y nuestros monumentos*”.

No somos de los elegidos por PENITENTE, ni nos tildamos de escritores sesudos, ni creemos que nuestra opinión pese un tomín, ante las que ha de exponer otros escritores de más aplomo y reflexión que nosotros, pero como hijos de la Heroica tierra de Heredia, creemos un deber hablar y un crimen callar.<sup>98</sup>

Este “cartagenero” quien defendía y asumía una actitud de protección hacia los muros, expresaba que la indolencia y la dejadez del gobierno, la alcaldía y sus funcionarios en conservar los bastiones, eran inadmisibles, más aun, cuando esas piedras evocaban un pasado glorioso y también heroico. Esta encuesta, publicada semanalmente, fue realizada entre finales del mes de Julio y principios de Septiembre de 1911; pocos meses antes del Centenario. Si bien en ella no se presenta una cantidad considerable de opiniones emitidas, pues solo se reportan doce opiniones a razón de tres o cuatro por semana, es posible encontrar manifestaciones diversas que difieren en posición, visión y perspectiva acerca del futuro de los muros. Una de esas opiniones, y de las más extensas, fue emitida por Gabriel Jiménez Molinares, miembro de la Academia de historia de Cartagena, quien apoyaba la obra argumentando el beneficio colectivo, más que personal, para no “incurrir en el desagrado de amigos de toda nuestra estimación y aprecio”<sup>99</sup>

Jiménez Molinares era consciente que la corriente modernista predominaba, hasta el punto de sentir horror por todo lo viejo “tanto en lo material como en lo intelectual y hasta en lo moral”. Para él, como uno de los proponentes más radicales, el derribo debía partir desde el baluarte de San Javier hasta el baluarte de San Pedro Mártir, indicando que toda esa amplia

<sup>98</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 199. 29 de Julio de 1911. “Las murallas”.

<sup>99</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 201. 12 de Agosto de 1911. “Las murallas”.



faja de murallas, incluso los restos de San Ignacio y la muralla de la Contaduría, donde hoy se ubica la alcaldía distrital, debía desaparecer “Eliminada esa barrera, esa división material desaparecería como paulatinamente va sucediendo en virtud de la Ilustración”<sup>100</sup>.

Miguel Díaz Granados, un prospero y distinguido comerciante local, consideraba el derribo como un acto de profanación a la historia.<sup>101</sup> Inversamente a la opinión de G. Jiménez, y cuestionando la obra destructora, señala que ni la idea del ensanche ni de la salubridad pública pueden exigir en ningún momento derribar las murallas. Además, el derribo de San Ignacio sería riesgoso porque al estar expuesto en cercanías al mar, inundaría aquella zona en periodos de mar de leva. La carta que envió este comerciante a *El Penitente* se refería en líneas extensivas a las ideas publicas suscitadas por el posible derribo de las murallas de la Matuna agregando que “Es imposible olvidar que esos muros legendarios no tienen una sola piedra que no esté manchada con alguna gota de sangre inmaculada, que los hace conservar como sagrarios de santos recuerdos, y que su destrucción solo puede obedecer a una necesidad imperiosa”.<sup>102</sup>

Esta era la misma opinión que compartía Alejandro Amador y Cortes, destacado político liberal, quien veía el derribo como “el mayor disparate y el crimen menos perdonable, si tal destrucción la lleváramos a cabo nosotros mismos”<sup>103</sup> Las murallas le otorgaban a la Heroica su importancia militar y si bien las técnicas defensivas habían avanzado desde entonces, seguro brindarían asilo en casos emergentes. Era un acto de vandalismo el querer

<sup>100</sup> B.B.C. Diario El Porvenir. N° 2259. 3 de Mayo de 1905. “Beneficio”.

<sup>101</sup> A.H.C. diario El Penitente. N° 198. 25 de Julio de 1911. “Las murallas”.

<sup>102</sup> *Ibíd.*

<sup>103</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 200. 5 de Agosto de 1911. “Nuestra encuesta”

demolerlas, “las más grave ofensa que pudiera inferírseles y el dolor más hondo que seríamos capaces de sufrir”, por tanto, no se puede exigir su destrucción. Este político termina exponiendo el papel defensor que le competía al Gobierno sobre los muros y que pese a tener los derechos de su propiedad solo seguirían siendo suyos a merced de que las conserve y les brindara el apoyo necesario.

El tema del derribo era crucial e igual de importante para todos los sectores de la población y fue por lo mismo que la encuesta tiene un importante valor como documento histórico ya que permite discernir sobre los diversos intereses y posiciones inapreciable que suscitó la idea de preservar o destruir los históricos muros. Una de las opiniones emitidas que no apoyaba ninguno de los dos puntos de vista, que se autodenominaba “*espectador imparcial*” reprochaba la actitud de los cartageneros que se llamaban así mismo patriotas pero que eran incapaces de rendir homenaje a la gloria más hermosa de su patriotismo. “Efectivamente, si veneramos nuestras murallas ¿Por qué no las respetamos? ¿Por qué no las conservamos decentes para que así correspondan los hechos a las palabras?”<sup>104</sup> Por último, creía que si el derribo se llevaba a cabo en el mismo año que tenía lugar el festejo Centenario, ello exhibiría a un pueblo “indolente, ingrato y degenerado”<sup>105</sup> que no entiende el valor del patriotismo.

El recuerdo patriótico era la justificación que tenían algunos sectores para atacar la ejecución del derribo, pues los muros recordaban el pasado sangriento de quienes habían construido dicha obra. En este sentido, las murallas eran una remembranza representativa

<sup>104</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 198. 25 de Julio de 1911. “*Nuestra encuesta*”.

<sup>105</sup> *Ibíd.*



de la urbe y la construcción de un monumento a la bandera no simbolizaba un recuerdo justo. Jules Murcie, un reconocido psicólogo francés que había estado en Cartagena meses antes del Centenario, estaba convencido que las murallas eran la mejor obra de patriotismo que poseía la ciudad. “Esas murallas son la fuente más pura en que colmaran su sed de patriotismo y de grandeza de nuestros pueblos; allí se precisa en una forma real la más alta evocación patriota”<sup>106</sup>.

Este psicólogo era enfático en descalificar el derribo porque ello correspondía al interés de la generación actual. Atentar contra los muros era atentar contra el pasado y contra el futuro de las nuevas generaciones, quienes querrán revivir y evocar las grandes gestas históricas y no una alameda o un paseo. “Yo consideraría como un gran mal la demolición, porque detesto de la tradición cuando ellas se relaciona con las tendencias filosóficas que persigue cada generación con respecto a sus ideales políticos o sociales, pero cuando se trata de los objetos que perpetúan el recuerdo de un hecho importante en el pasado de los pueblos, entonces amo la tradición”<sup>107</sup>

El papel jugado por las murallas cobra importancia en los argumentos de los defensores, sobre todo cuando se recuerda que su construcción fue un acto heroico dado las penurias y lo fatigante que fue edificarlas por artesanos y negros esclavos. Para otro lado, las murallas tuvieron un formidable papel en las gestas independistas y por ello debían conservarse como un acto de gloria y fidelidad. “Las murallas son en nuestro concepto, monumentos sagrados que denuncian la majestad de las glorias de Cartagena, la indomable de 1811 y

---

<sup>106</sup> Ibid.

<sup>107</sup> Ibid.

1815”<sup>108</sup> No obstante, para Celedonio Piñeres, miembro cercano a la Academia de historia, consideraba que el único fin patriótico que necesitaba la urbe era un buen embellecimiento y el ensanche espacial periférico, por tanto, creía que “debiera suprimirse, oportunamente, el lienzo que divide los barrios de Jetsemani y de la Catedral”<sup>109</sup> puesto que llevaría al fin ideado. Es difícil saber cuáles fueron las motivaciones que tuvieron los representantes de la Academia de historia para el ensanche y la modernización local y, aun más, defender y proponer la demolición del patrimonio histórico más importante en aquellos años.

Otro de los argumentos que se esgrimía para defender la permanencia de los muros, era para el Conde Bois Bore, viejo militar de la guarnición, la importancia militar que ellos aun guardaban. Señalaba que si bien la artillería moderna implicaba un cambio en el sistema defensivo, las murallas de Cartagena seguían siendo defensivas ante la inexistencia de otro sistema en la ciudad. Las murallas seguían resguardando la integridad y soberanía nacional. “Dejemos esas piedras como están. No las toquemos. Cuidémoslas. ¿Qué sabemos del porvenir?”<sup>110</sup> Esta última inquietud se refería a las nuevas estrategias comerciales que se empezaban a imponer como lo era el turismo.

Otro militar, quien no enuncia su nombre, ataca verazmente la posición de Bois Bore al sugerir que este militar ha echado al suelo “los argumentos que en contra de los vetustos bastiones se han formulado algunos oficiales de la escuela Militar”.<sup>111</sup> Las murallas no correspondían al moderno principio defensor, argumentaba, ya que “están hechas con dos

<sup>108</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 201. 12 de Agosto de 1911. “*Nuestra encuesta*”

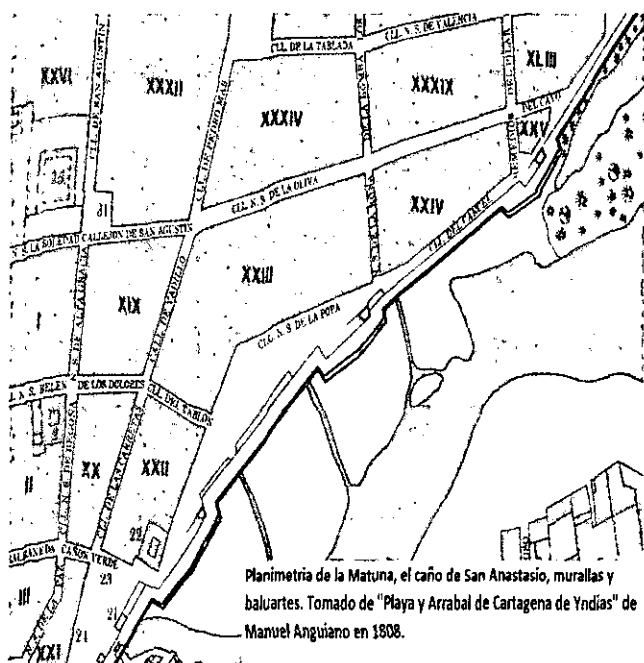
<sup>109</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 202. 19 de Agosto de 1911. “*Nuestra encuesta*”

<sup>110</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 203. 26 de Agosto de 1911. “*Nuestra encuesta*”.

<sup>111</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 204. 5 de Septiembre de 1911. “*Nuestra encuesta*”

muros de piedra y un relleno de piedra” por lo que abrir una brecha resultaría muy fácil en tiempos de guerra. Finalmente, las últimas misivas de *El Penitente* critican o aprueban de una u otra manera el acto por las mismas razones ya expuestas<sup>112</sup>. El tema del derribo fue realmente polémico y conflictivo. Sin embargo pese a la voz de aquellos que lo cuestionaban dentro y fuera de la ciudad, los visionarios de la ciudad seguían echando tierra a los viejos bastiones e ilusionando con una ciudad sin los muros.

#### 1.3.4. Paso a paso la demolición de 1916 hasta mediados de la década del veinte.



Las primeras ideas que desde la oficialidad y desde los ideales colectivos justificaron el derribo de las murallas de la Matuna, aunque pensadas a inicios del XX, surgieron con carácter propio previo festejo del Centenario del Fusilamiento de los Mártires en el año de 1916, cuando se da inicio al derribo de los emblemáticos baluartes de San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y

parte de San Pedro Mártir de manera gradual y lenta dada las implicaciones que ello se contenía. Según la creencia popular, el baluarte de San Andrés había sido el lugar en el que

<sup>112</sup> A.H.C. Diario El Penitente N° 199, 200 y 205. “9 de Julio, 5 de Agosto y 9 de Septiembre de 1911.

Pablo Morillo en 1816 fusiló a los próceres independentistas. Cien años después, este sitio debía resignificarse por medio de una obra conmemorativa y de necesidad colectiva.

Aprovechando el caos vehicular que se generaba en las calles de la Carretas, del Colegio y Román y la esquina de la plaza de los Coches,<sup>113</sup> el gobernador del Departamento, Ramón Rodríguez Diago, sugiere a la junta directiva del Centenario, la pertinencia de inaugurar una vía vehicular que desahogase las anteriores calles, proponiendo la calle del Tablón como la única alternativa acomodada a dicho plan, por estar estratégicamente situada. Esta idea implicaba destruir una parte del lienzo de la muralla dispuesta al final de la vía, cuya ubicación impedía que la obra llegara a buen término. El objetivo central consistió por tanto en abrir una amplia puerta en la antigua muralla<sup>114</sup> que comunicara el viejo recinto colonial y los nuevos espacios de la Matuna.

La apertura de esta puerta, era una extensión de los nuevos avances viales, el aumento automotor y el uso de las primeras reglamentaciones para el control del tráfico vehicular.<sup>115</sup>

La nueva puerta se situaba diagonal a la plaza de la Independencia y al Camellón de los Mártires, frente a la principal estación del ferrocarril y en cercanías a la plaza de los Coches, siendo esta última, el sitio donde se estacionaban los coches y líneas de ómnibus a la espera de pasajeros. Era, por ende, una vía bien situada y una puerta estratégicamente abierta. Por el otro lado, la puerta de acuerdo a la exaltación de la memoria del mártir patrio

---

<sup>113</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5179. 23 de Junio de 1915. "Esos coches".

<sup>114</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5314. 11 de Enero de 1916. "Una mejora conveniente"

<sup>115</sup> MASTRASCUSA ORTEGA, Julio. **Elementos dinamizadores de la cotidianidad cartagenera, 1900-1930**. Tesis del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2004, pág. 29-30.

y la rememoración histórica, llevaría el nombre de unos de los próceres de la Independencia, “¿y quien menos que García de Toledo, el patriota humilde y abnegado?”<sup>116</sup>

Esta parcial demolición también se llevó a cabo sin la autorización previa del Gobierno, pues recordemos que las murallas eran bienes en propiedad de la Nación. Pero, en 1917 el Ministro de Hacienda barranquillero Tomas Suri Salcedo a petición del alcalde Enrique Grau, otorga la autorización para demoler otra parte de ellas cuyo objetivo material, ya había empezado meses atrás. Se trataba, de tumbar los muros que iban desde la recién inaugurada puerta de Toledo, por donde casualmente había un desagüe colonial, hasta la puerta del Boquete, donde también existía otro parecido (Éxito Matuna). Por ende, pese a que la autorización indicaba el trazo a demolerse, esta se extralimitó y terminó demoliéndose mucho más espacio del autorizado.<sup>117</sup> Había una necesidad por demoler las murallas de la Matuna.

Para 1920 las demoliciones continuaron. Las murallas de Pedro Apóstol y San Pablo, o lo que es mejor, antigua plaza de Carnicería, habían desaparecido del recinto amurallado. Solo quedaban algunos paredones junto con el baluarte de San Pedro Mártir, cuya demolición a sus pies ya se había iniciado. En 1922 se demuele la muralla entre la puerta del Boquete y San Pedro Mártir. Para 1924 prácticamente el lienzo de murallas de la Matuna había desaparecido por completo hasta que el Ministro de Instrucción y Salubridad, Juan Corpas, ordeno suspender la obra, en momentos que la pica se dirigía firmemente hacia el derribo total del baluarte San Pedro Mártir.

<sup>116</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. OpCit .Nº 5314.

<sup>117</sup> A.H.C. Diário La Época. N1 2873. 28 de Septiembre de 1918. “*La demolición de las murallas*”

Cabe indicar que durante estos años, también se abrió una puerta en la muralla de la Calle del Baloco que comunicaba el barrio extramuros de Pueblo Nuevo y el puerto de la Machina<sup>118</sup>. A finales del mismo año, también se abrió un pequeño pasadizo en la muralla al final de la calle San Juan de Dios<sup>119</sup> en los alrededores del hoy Hotel Santa Teresa. Igualmente esta serie de acontecimientos da pie a las especulaciones en materia de derribos, como por ejemplo, cuando un anónimo expresó mediante la prensa que se estaba planeando el derribo de una parte del baluarte de Santo Domingo para poder alargar la pista del campo de aterrizaje aparte de que su mantenimiento resultaba costoso para el erario.<sup>120</sup> Del asunto nunca más se volvió hablar.

#### 1.4. Idealizaciones del derribo de 1916 y el énfasis en las nuevas justificaciones

Las primeras demoliciones del siglo XX, dieron paso al interés por la demolición de los históricos muros de la Matuna proyectado en la diversificación de justificaciones e intereses a su alrededor y por ello en un substancial debate público. En 1905, encontramos las primeras evidencias de idealización para el derribo de los muros de la Matuna cuando algunas personalidades locales empezaron a percibirlo como una “necesidad” y urgencia pública ya que comprometía el embellecimiento y la expansión de los espacios. Las murallas lejos de incluirse en este soberbio panorama, se consideraban como un obstáculo

<sup>118</sup> A.H.C. Diario La Época N° 3300 y 3301. 8 y 20 de Marzo de 1920. “La nueva Puerta”.

<sup>119</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 6687. 6 de Diciembre de 1920. “Ese hoyito”

<sup>120</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 938. 27 de Marzo de 1920. “El baluarte de Santo Domingo”



que va en detrimento de las nuevas ideologías espaciales, comerciales, higiénicas y por ende urbanístico del siglo XX.<sup>121</sup> Por tanto, se les condena y estigmatiza.

Uno de los primeros personajes públicos en manifestar abiertamente su idea al respecto fue el progresista Henrique L. Román, quien siendo Gobernador del Departamento de Bolívar en 1904, manifiesta ante el Consejo de Cartagena la urgencia y la premura para la realización de algunas obras que necesitaba la ciudad, entre las que indicaba la defensa del Cabrero, dado los constantes mares de leva que día a día socavaban estos terrenos hasta hacerlos peligrosos, la demolición del tramo de murallas que separaba los barrios de la Catedral y Getsemaní y la apertura de la tercera de de las bocas de la Torre del Reloj.<sup>122</sup> Los dos últimos objetivos debía acometerlos la junta de teatro, presidida por Román, junta que también tenía proyectada la construcción de un teatro en un lugar cerca de la Plaza de los Mártires en los actuales teatro Bucanero y Colon.

La solicitud de Román, utilizaba como justificación que el Cabrero necesitaba con sumo apremio una defensa de piedras y arena ante las constantes entradas de mar y arena al barrio, la que podía ser resuelta a partir del suministro y extracción de piedras que se hiciera de las murallas. El Consejo estimó indispensable poner el asunto en manos de un tercero, ya que era un proyecto muy comprometedor. En un comunicado, este organismo

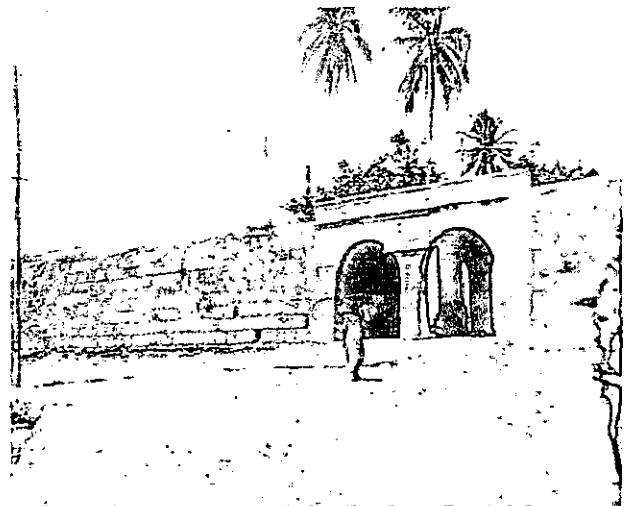
<sup>121</sup> VIDAURRE, Carmen V. **El Modernismo. Arquitectura de finales del siglo XIX y principios del XX.** México: Universidad de Guadalajara, 2002, 203 págs.; NORBERG-SHULZ, Christian. **Principios de la arquitectura moderna.** (Sobre la nueva tradición del siglo XX). Barcelona: Editorial Reverte, 2005, 283 págs.; VALDERRAMA, Jorge Márquez. "Políticas, tráficos y epidemias en Colombia a comienzos del siglo XX". En: MARQUEZ, Jorge, CASAS ORREGO, Álvaro y ESTADA, Victoria (Editores) **Higienizar, medicar y gobernar. Historia, medicina y sociedad en Colombia.** Medellín: Universidad de Colombia-Sede Medellín e IME, 2004.

<sup>122</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena. N° 349. 31 de Octubre de 1904.

**Dstrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes,  
Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

manifestaba que “La Municipalidad de Cartagena, ha conocido el proyecto del Señor Gobernador de este Departamento para defender la ciudad de las invasiones del mar, aprovechando los materiales que suministren la demolición del muro que divide los dos barrios, proyecto que ha sometido a la consideración de la Asamblea Nacional por conducto del Diputado por Bolívar General Dionisio Jiménez”<sup>123</sup>.

Mientras ello ocurría, Soledad Román de Núñez, hermana del Gobernador y quien residenciaba en el Cabrero, acudiendo a sus lazos políticos y familiares, decide impulsar una de las obras más importantes para beneficio de su barrio pero que atentaban contra los viejos muros. Siendo Presidenta de la *Junta de Mejoras*



Puerta Paz y Concordia a principios del siglo XX.

*Materiales y Ornato del Cabrero* tomó la iniciativa junto con otros vecinos de abrir una brecha en la muralla. Esta brecha, conocida como hoy en día como *Puerta Paz y Concordia*,<sup>124</sup> alusivo al lema presidencial de Rafael Reyes, tiene las mismas justificaciones que los derribos del XIX: el sistema de la comunicación vial. Esta gestión, al igual que la ornamentación del parque Apolo, contó con el apoyo financiero del departamento, de algunos vecinos y del suyo propio<sup>125</sup>. En este sentido, la familia Román había regularizado

<sup>123</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena. N° 362. 30 de Abril de 1905.

<sup>124</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena. N° 368. 31 de Julio de 1905.

<sup>125</sup> B.B.C. Diario El Porvenir. N° 2259. 3 de Mayo de 1905. “Beneficio”.

decisiones y estrategias en función aparente a su provecho familiar y grupal.<sup>126</sup> Táctica común en el ambiente local.

A partir de entonces empezaron a llegar a la capital del país las noticias de lo planeado y ejecutado por órdenes del Gobernador de Bolívar, Enrique Román en relación con las murallas de la Heroica. Estas noticias produjeron lamentos, ya que la obra había sido ideada aun sobrepasando el sentido histórico. Una de las primeras censuras la hizo el General Diego Euclides de Angulo, quien siendo Ministro de Guerra concedió una entrevista al *Diario Nuevo Tiempo* en donde manifestaba su “inmensa pesadumbre al ver el destrozo que se hace en las murallas” de la Heroica.<sup>127</sup> Esta crítica se fundamentaba en la historia que contenía cada muro, lleno de sacrificio, epopeya y patriotismo de quienes la habían legado, razón por la que debía conservarse y no vedarse a favor del falso embellecimiento. Las justificaciones del embellecimiento fueron fuertemente cuestionadas desde que comenzaron a ser utilizadas.

Cada una de las piedras que forman esos muros sagrados, lleva el sello de sangre que el patriotismo les impuso; cada baluarte es una epopeya, y cada reducto un ara que se consumó el sacrificio de los que se ofrecieron en holocausto para legarnos patria; por lo mismo no puede convenirse en que a pretexto de indiscutible embellecimiento, la pica eche por tierra lo que encuadró esa misma obra, que dió pie a la heroicidad que sirve de son a la noble ciudad. Esa clase de monumentos debiera quedar a salvo de toda profanación, como que son propiedad nacional”<sup>128</sup>

<sup>126</sup> Sobre una visión más detallada de la familia Román y Picón en Cartagena ver a: RIVERO SENA, Maryelis. “*La botica Román en Cartagena*”. En: *Revista Credencial Historia*. N° 218. Bogotá: Biblioteca Digital del Banco de la República, 2008.

<sup>127</sup> Edición reproducida en: A.H.C. Diario El Porvenir. 2 de Junio de 1905. “*Las murallas de Cartagena*”.

<sup>128</sup> *Ibíd.*

Mientras el ministro censuraba la posible materialización de la idea, el Consejo Municipal con el firme propósito de conseguir apoyo oficial, hizo pública mediante las publicaciones de *El Porvenir*, una carta que dicha entidad había enviado semanas antes al General Jiménez en Bogotá. Estas notas eran en esencia el apoyo que el Consejo a las ideas del Gobernador pero por falta de apoyo eran difícil de acometer. El Consejo le reiteraba al General que “las obras de defensa de la ciudad necesitan preferente atención si se quieren prevenir lamentables resultados”, ya que los mares de leva podían hacer desaparecer el barrio del Cabrero si ello no se realizaba. Para realizar la obra con gran economía lo mejor era extraer las piedras de “la demolición del lienzo de la muralla que va del Reloj Público al baluarte de San Pedro Mártir”<sup>129</sup> y de paso, las muralla demolida interpuesta entre los dos barrios, daría espacio para poder edificarse.<sup>130</sup> La propuesta quedaría relegada ante la falta de apoyo oficial y financiero y porque el interés crucial del gobierno central estaba orientado hacia la celebración del Centenario del 20 de julio de 1910 y del gobierno local hacia el 11 de noviembre de 1911.

Luego del derribo de una pequeña parte de las murallas en 1911 y del festejo Centenario que se sustentó en la realización de algunas obras urbanas que magnificaban la esencia del carácter heroico y patriótico de la urbe,<sup>131</sup> las elites económicas de la ciudad analizaron las ventajas que traería la apertura del Canal de Panamá y de los beneficios que ello podía generar para la economía local dada la relativa proximidad de ambos puertos. Desde 1913,

<sup>129</sup> *Ibíd.*

<sup>130</sup> *Ibíd.*

<sup>131</sup> ROMAN ROMERO, Raúl. “*Memorias enfrentadas: Centenario, Nación y Estado 1910-1921*”. En: *Memorias*. Nº 2. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte, 2005, 22 págs.

el diario *El Porvenir*, con el apoyo de su fundador Álvaro Araujo, empezó a destacar las bondades geó-comerciales del puerto local y de los requisitos faltantes para categorizarlo como puerto internacional. Para Araujo León, esas murallas tenían que ser derribadas en aras del ideal proyectado: la llegada de vapores, comercialización y crecimiento futuro.<sup>132</sup> La influencia que ejerció dicho diario sobre este tema no quedaría solo aquí, a partir del momento redefinía los argumentos para derribar estas murallas, por lo que fue incorporando el discurso y la idea de que los muros se constituían en un elementos antihigiénico e insalubres que atentaban contra la salud e impedía que los comerciantes y visitantes arribaran a la ciudad, alejando con ello la posibilidad de potenciar las condiciones económicas de la ciudad.

La falta de higiene fue valida como argumento justificable que bien podía encausar lo urgente de la demolición, era un factor determinante para el comercio internacional.<sup>133</sup> Por ende, si Cartagena quería la inclusión de su puerto dentro de las rutas comerciales internacionales, la higiene y la salubridad pública debían ser una realidad y no un sofisma dentro de la mente de los cartageneros. En una de las publicaciones, dicho diario explicaba que pese a la realización de algunas obras urbanas que tenían como fin higienizar los espacios, adoquín y arreglo de calles y plazas, el verdadero obstáculo para ese fin seguían siendo las murallas. Por esta razón, para poder gozar de etapas ininterrumpidas de salud y

---

<sup>132</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 4663. 23 de Octubre de 1913. "*Por Cartagena. Hablan los hechos y los números. Nos morimos de viejos*".

<sup>133</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. "*Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930*". En: *Historia y Cultura*. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1996, pág. 100.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

aniquilar focos de infección se tenía que acceder a la obra de demolición, pese al patriotismo y veneración que se pudiera sentir por los muros.

...y, si apartando un poco de nuestro espíritu el quijotismo patriotero, preocupándonos bien en serio por nuestras necesidades imperiosas, echamos abajo todo el lienzo de murallas comprendido entre las Bocas del Puente y la Puerta del Cabrero, nuestras condiciones higiénicas mejorarían notablemente y respiraríamos un aire mas puro y libre: Por que esas murallas permanecen siempre en el más deplorable desaseo, son lugares de inmundicia, focos de infección, albergue de gentes inmorales que van allí a dejar parte de sus harapos y de su pocedumbre y son, en síntesis, un estorbo. Una atención más para el Municipio<sup>134</sup>

Para el año de 1914, *El Porvenir* solicitó de manera oficial, en publicación del 14 de enero, el permiso ministerial necesario para el derribo. “Queremos volver a ocuparnos en el asunto motivo de este nuevo artículo para pedir al Gobierno del Departamento solicite del Nacional la autorización plena para proceder a los trabajos de demolición de la parte de las murallas en que nos hemos venido ocupando”<sup>135</sup> Esta solicitud se daba días después que el Gobierno mandara a Cartagena una comisión de ingenieros ingleses, *Pearson and Son Limited*, para que levantara los planos de la ciudad futura e hiciera un presupuesto sobre las obras de saneamiento y de embellecimiento general. Algunos apartes de los resultados de este estudio servirían para demostrar que el saneamiento portuario era inaplazable y que el derribo de las murallas era requisito indispensable para la higiene y la vida útil de aquellos espacios.

<sup>134</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. OpCit. N° 4663.

<sup>135</sup> Biblioteca Bartolomé Calvo. Diario El Porvenir. 14 de enero de 1914. “*Por Cartagena. Saneamiento de la ciudad. El ingeniero enviado por el Gobierno Nacional*”

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

En ese sentido, el proyecto de la *Pearson and Sons Limited*, firma de ingenieros ingleses contratados por el Gobierno para que hiciera el levantamiento de los planos del puerto de Buenaventura en 1914, proponía, para el caso cartagenero, el derribo de las murallas por motivos de salubridad y en consecuencia urbanizar los terrenos de la Matuna. Fuera de ello, la *Pearson and Sons* también estimaba la construcción de un puente entre Manga y Bocagrande y ampliar la capacidad del puerto<sup>136</sup> El presupuesto estimado para el total de las obras era de 767.378 libras esterlinas y que en pesos colombianos equivalía a \$ 3.836.890, cifra desorbitante difícil de costear por el Gobierno.

*Cuadro 1.1 Obras más esenciales para Cartagena según la Compañía Pearson and Sons<sup>137</sup>*

<b>Obras más esenciales para Cartagena</b>	<b>Valor estimado de la obra en Libras esterlinas</b>
<i>Dragaje del Canal de Bocachica hasta la Machina</i>	161.500
<i>Protección contra el bajo Salmedina</i>	3.474
<i>Colocación de boyas y alumbrado del Canal</i>	6.178
<i>Protección de la playa del Cabrero</i>	9.462
<i>Estación de Cuarentena</i>	14.248
<i>Aduana</i>	6.787
<i>Arrasar las antiguas murallas como lo indica el plano N° 25.</i>	5.207
<b>Total</b>	<b>206.656</b>
<b>Total en pesos colombianos.</b>	<b>\$ 1.033.280</b>

Ante la carencia de recursos fiscales la Compañía elaboró otro presupuesto anexo donde versaban “las obras más esenciales y de vital importancia” cuyo monto ascendía a 206.656 libras; es decir \$1.033.280 de pesos. Entre estas sobresalía la demolición, la protección de la playa del Cabrero, el dragado del Canal de Bocachica, la protección del bajo Salmedina y

<sup>136</sup> LEMAITRE, Eduardo. “El derribo parcial de las murallas de Cartagena...”. OpCit. Pág. 26-27.  
<sup>137</sup> Ibid.

la estación de cuarentena. Las obras destinadas al puerto fueron las más trascendentales en este proyecto, porque aparte de ser la ruta de epidemias como el cólera y la fiebre amarilla,<sup>138</sup> el puerto local no contaba con las disposiciones internacionales en materia de navegabilidad, iluminación y defensa portuaria.

La propuesta de los ingenieros “no constituyeron propiamente un Plan de Desarrollo, permitieron ejecutar planteamientos importantes en momentos coyunturales para el desarrollo urbano y portuario”<sup>139</sup> El proyecto de la casa de ingenieros fue el primer intento de planificación urbana en toda Colombia y en el contexto en que apareció sirvió para reforzar los ideales de destrucción de las murallas argumentando razones de carácter higiénico sanitarias para el progreso portuario de la ciudad de Cartagena. Para Eduardo Lemaitre, uno de los ingenieros se encontraba “muy presionado por los dirigentes locales, los cuales ya habían decidido que el cáncer podrido se extirpara de raíz”.<sup>140</sup> Los ingenieros eran conscientes de su valor histórico tanto así que expresaban lo siguiente:

Tenemos que pedir excusas especialmente a los cartageneros por habernos permitido tocar las antiguas murallas construidas por los españoles; comprendemos perfectamente el interés histórico que tienen y solo por considerar este sacrificio necesario, y muy provechoso para la salubridad pública, hemos podido resolvernos a recomendar su demolición parcial<sup>141</sup>

<sup>138</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. “Epidemias y salud publica en Cartagena en el siglo XIX”. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Editores) *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002, pág. 84.

<sup>139</sup> ABELLO VIVES, Alberto y GIAIMO, Silvana (Compiladores). “Cartagena de Indias, sobrellevando la crisis”. En: *Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano*. Coedición con el Fondo financiero de Proyectos de Desarrollo, Fonade y la Universidad del Atlántico. Octubre de 2000.

<sup>140</sup> LEMAITRE, Eduardo. “El derribo parcial de las murallas de Cartagena: Como y cuando...” OpCit. 27.

<sup>141</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5818. 27 de Septiembre de 1917. “Cartagena futura.”



## CAPITULO II

### 2. JUSTIFICACIONES HIGIENICO-SANITARIAS Y MULTIPLES INTERESES EN EL DERRIBO DE LAS MURALLAS

*“Tenemos pues, que habiéndose querido mejorar la ciudad quitándole un lienzo de muralla que se juzgo conveniente para la higiene y para la estética, resulta que quedamos en peor situación”<sup>142</sup>.*

Para proseguir con el derribo de las murallas de Cartagena se necesitó más de una justificación viable y acertada. Estas excusas tenían como argumento central encausar una obra progresista por encima de los intereses de los amantes de los recuerdos históricos y de las ideas conservacionistas, que por aquellos años ya empezaban a cobrar importancia dentro de la mente de algunos colombianos. Algunas de estas justificaciones iban a favor del embellecimiento, la estética y el ensanche espacial, pues la ciudad tenía que engalanarse, extenderse y proyectarse. Sin embargo después de la celebración centenaria de la independencia el discurso probatorio más importante por ese entonces lo constituyó la idea de la necesidad higiénico-sanitaria que tenía Cartagena, el cual hacia mella incluso desde la Colonia.

Este discurso tomaba fuerzas y extrapolaba las barreras de las tres primeras defensas, sobre todo, en momentos previos a la apertura del Canal de Panamá en 1914, apertura que suponía la creación de nuevos entes y mecanismos higiénicos y de salubridad, para comprobar que la ciudad, sus habitantes y, en general, sus espacios periféricos se hallaban

---

<sup>142</sup> A.H.C. Diario La Época. 28 de Septiembre de 1918. “La demolición de las murallas”.

aptos para el comercio “ solo que el moderno trafico requería terminales bien equipadas y, sobre todo, puertos salubres; la ciudad reprueba ambos exámenes. Como terminal, hace ya varios lustros que no compite con Barranquilla, y la insalubridad sigue siendo, como en los tiempos de Vernon, su arma secreta contra marinos nórdicos.”<sup>143</sup> Por ello, las murallas al ser una representación de oposición al progreso de la “ciudad”, por su estado de desaseo, poco higiénico y de olores fétidos incesante, tenían que derribarse. ¿Cómo se dio y como ocurrió? He aquí parte de la esencia de este capítulo.

El argumento higiénico-sanitario se encausa en la escena pública y urbana como razón suficientemente válida para el derribo, ya que se procesa como una “necesidad” social y urbanística, siendo “como un vendaval, como una verdadera obsesión, que se apoderó sin admitir razones en contra, de los principales dirigentes de la ciudad”.<sup>144</sup> La mejor solución consistía en derribar las murallas de la Matuna y optimizar sus condiciones antihigiénicas e insalubres a partir del aseo y la limpieza de los mismos. Ante estas justificaciones y defensa de lo beneficioso de la higiene cabría preguntarnos ¿Cómo se articula en teoría el discurso de la higiene y la salud pública en el panorama urbano de la ciudad?

**2.1. La higiene pública: Necesidad o estrategia comercial?**

Los discursos higienistas se constituyeron desde finales del siglo XIX en campos de acción y de poder dirigidos a la conformación de sectores sociales modernos y a la materialización de propuestas urbanas ideadas desde instituciones públicas o privadas. El “higienismo” era

<sup>143</sup>SEGOVIA SALAS. *Las fortificaciones en Cartagena de Indias: Estrategia e Historia*. OpCit.

<sup>144</sup> LEMAITRE, Eduardo. “*El derribo parcial de las murallas de Cartagena...*”. OpCit. Pág. 23

una corriente de pensamiento político y medico-social, que buscaba ordenar el funcionamiento del espacio social y físico a partir de criterios positivistas como la salud y el bienestar de las poblaciones”<sup>145</sup> Es decir, la higiene era un dispositivo de poder utilizado como estrategia de control y gestión social que actuaba sobre los espacios, fueran estos habitados o deshabitados. En este sentido, la demolición de las murallas surge como una estrategia medico-política cuyo despliegue se hizo a través del discurso del higienismo, la moralización y la urbanización.<sup>146</sup> Estos dispositivos modernizadores se ampararon en los códigos, leyes e instituciones que por lo menos en teoría, intentaban beneficiar la salud pública y erradicar los espacios propensos a infecciones, como el caso de la Ley 77 de 1912 que dictaba algunas medidas especiales para el saneamiento portuario, y la creación del Departamento general de saneamiento e higiene municipal de Cartagena, creado en 1914.

En una ciudad como Cartagena, que desde tiempos coloniales definió su actividad económica en función del puerto, por lo menos hasta 1950,<sup>147</sup> el saneamiento portuario fue prioridad, dado los beneficios que traía. Por un lado, la Aduana recibía la mayoría de recaudos de impuestos de renta del sector comercial<sup>148</sup> y, por el otro lado, beneficiaba a un grupo de comerciantes y empresarios, quienes acumulaban ciertos capitales.<sup>149</sup> Por esta razón “la preocupación de las autoridades... giró en torno a la solución de los problemas de

<sup>145</sup> KIGMAN GARCES, Eduardo. *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, Ornato y Política.* Ecuador: FLACSO y Universidad Riviera C. Virgili, 2006, pág. 326

<sup>146</sup> NOGUERA, Carlos Ernesto. “*La higiene como política*”. En: *Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura.* N° 25. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas y Departamento de Historia de la Universidad Nacional de Colombia, 1998,. 188-215 págs.

<sup>147</sup> MEISEL ROCA, Adolfo. “*Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional*”. OpCit.

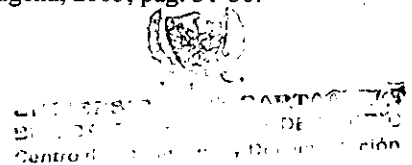
<sup>148</sup> AGUILERA DIAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. “*La ciudad de las mujeres: Un análisis demográfico de Cartagena en 1875*”. OpCit. Pág. 33.

<sup>149</sup> Para un caso en específico ver a: RIPOLL LEMAITRE, María Teresa. “*El Central Colombia: Los inicios de la industrialización en el Caribe colombiano*”. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico.* N° 45. Biblioteca Digital de Banco de la República, 1998.

la higiene pública y al control de las epidemias que llegaban por el puerto”<sup>150</sup> La preocupación tomó mucha presencia en los diarios privados y oficiales, de modo que se convirtió en una inquietud colectiva, sobre todo para los comerciantes, para quienes existían intereses económicos claros en relación con la ciudad y el saneamiento portuario. Sobre las nuevas instituciones higiénicas estatales sobre las que recaía el saneamiento de los espacios y sobre los médicos, especialmente los egresados de la Universidad de Cartagena, la recuperación de la salud de la población<sup>151</sup>.

Una de esas instituciones oficiales fue la Sociedad de medicina y ciencias naturales de Bolívar, creada en 1888, y cuya misión era actuar como cuerpo consultivo del Gobierno en temas de higiene y salubridad y dictaminar medidas sobre policía y sanidad del puerto.<sup>152</sup> Diariamente se dictaban controles para el consumo del agua y alimentos, el control de las enfermedades, las pestes y los hedores de alcantarillas. Estas políticas públicas que en materia de salubridad intentaban solucionar y dar respiro al hábitat cartagenero, fueron constantes pero poco efectivas. Los males siempre persistían. Controlar las epidemias por medio de la popularización de las ideas médicas y del cuidado del cuerpo, fueron algunas de las actividades diarias realizadas por esta entidad, además de las recomendaciones urbanas para evitar los brotes epidémicos, en lo que la industria química y farmacéutica buscaba generar respuestas.<sup>153</sup>

<sup>150</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. “Epidemias y salud pública en Cartagena...” OpCit. pág. 84.  
<sup>151</sup> LIGARDO VEGA, Rubén Darío. **Los discursos, saberes y prácticas de los médicos de la Universidad de Cartagena en la salud pública de Cartagena 1920-1940.** Tesis del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2005.  
<sup>152</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. “Sociedad Medica y Medicina Tropical...” OpCit.  
<sup>153</sup> RIVERO. Maryelis. “Henrique L. Román y la industria farmacéutica en Cartagena 1883-1900”. En: **Unicarta.** N° 102. Revista de la Universidad de Cartagena, 2005, pág. 31-36.



En este sentido, la prosperidad urbana también había significado una popularización de las ideas médicas e higiénicas, ideas que en teoría parten de las novedades y de la transmisión de conocimientos provenientes de Europa. El más claro ejemplo fue la influencia que ejercieron las teorías del francés Louis Pasteur quien a mediados del siglo XIX había comprobado que la causa de todas las enfermedades se debían a unos microorganismos llamados gérmenes o microbios, que se hallaban en los alimentos y en lugares y objetos desprovistos de aseo y lavado.

La idea de prevenir las enfermedades mediante la higiene y la puesta en marcha de mecanismos destinados a la defensa de la vida<sup>154</sup> fueron importantes en la definición de la vieja ciudad pero poco sana para ciertos habitantes que estaban rodeados de muros que prohibían e impedían su libre circulación. Es en este momento cuando la idea de una ciudad insalubre, malsana, encerrada y enferma cobra fuerzas.<sup>155</sup> Por ello, parte de la población con comodidades económicas empezó a preferir los espacios libres en donde la salud, la higiene y el descanso fuera prioridad. Las creencias comunes señalaban que la población de ciudades “cerradas” como Cartagena, no lograba un excelente desempeño anatómico y de todas sus funciones orgánicas al no respirar un aire lo suficientemente oxigenado libre de bacterias y gérmenes, por estar encerrada entre bastiones y rodeada de un puerto infesto.

---

<sup>154</sup>Sobre el tema de la degeneración de la raza, eugenesia, la higiene y el papel y apropiación de las ideas progresistas, ver: RUNGE PEÑA, Andrés Klaus y MUÑOZ GAVIRIA, Diego Alejandro. “*El evolucionismo social, los problemas de la raza y la educación en Colombia. Primera mitad del siglo XX*”. En: **Revista Iberoamericana de Educación**. N° 39. Madrid: Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2005, págs.127-168

<sup>155</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. “*Epidemias y salud pública en Cartagena en el siglo XIX*”. OpCit.

De ahí que los innumerables intentos por crear un cuerpo médico-sanitario tuvieran como objetivo el saneamiento de la población y del puerto mismo.<sup>156</sup> Este pensamiento medico-higiénico y su accionar sobre el espacio, se vio condicionado y regulado por el sentido común civil y por unos intereses que desde lo económico y lo político, intentaron legitimar, proyectos imaginarios y acciones en la ciudad.<sup>157</sup> En las políticas de higiene urbana el objetivo no sería el individuo sino el conjunto de espacios y áreas en los que se ve inmerso ese habitante,<sup>158</sup> tratándose entonces de la salud del cuerpo social y de los espacios infestos. Por ello los higienistas y el cuerpo médico organizado tenían la autoridad sobre el manejo del espacio de manera que sus decisiones influyen sobre él. “Identificarse con un proyecto científico, inspirado en la solución de problemas concretos del desarrollo urbano y económico, daba al cuerpo médico organizado....la fuerza y la legitimidad necesarias para formar entes autónomos que intervinieran en el ordenamiento urbano”.<sup>159</sup>

Traemos las anteriores ideas para mirar de que manera el discurso de la higiene se vuelve importante y punto cumbre del ideario social cartagenero y como se manifiesta en la presencia urbana. Tomando como ejemplo la carencia de un moderno acueducto, vemos que los médicos e higienistas de finales del siglo XIX veían en su construcción el remedio a epidemias y enfermedades, así como lo fue en su momento la idea del levantamiento de un mercado público que minimizara el caos, el desorden y la insalubridad. El gran problema

<sup>156</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León y MARQUEZ VALDERRAMA, Jorge. “*Sociedad Medica y Medicina Tropical en Cartagena del siglo XIX al XX*”. En: *Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura*. N° 26. . Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas y Departamento de Historia de la Universidad de Nacional de Colombia, 1999

<sup>157</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. “*Higiene y ciencia sanitaria en Cartagena a comienzos del siglo XX*”. En: *V y VI Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Memorias*. Versión Digital. 2007. Pág. 7.

<sup>158</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León. “*Agua y aseo en la formación de la salud...*” OpCit.

<sup>159</sup> CASAS ORREGO, Álvaro León y MARQUEZ VALDERRAMA, Jorge. “*Sociedad Medica y Medicina Tropical en Cartagena del siglo XIX al XX*”. OpCit. Pág. 121.

siempre había sido la carestía del agua y las penurias que ello ocasionaba a la higiene pública. No obstante, el problema de la higiene fue constante ya que el servicio de acueducto fue limitado<sup>160</sup>, no se previó la construcción de un sistema de evacuación de aguas residuales, el mercado resulto ser un caos y el puerto siguió siendo insalubre por lo menos hasta que fue trasladado para Manga. Otras medidas implementadas, aunque desconociendo su efectividad, fue la reubicación del cementerio y el matadero, la limpieza semanal de algunas calle y la creación de un barrio de tolerancia.

## 2.2. Las murallas un obstáculo para la higienización de los espacios.

Gabriel Jiménez Molinares, siendo Concejal en 1911, impulsó el derribo de estas murallas como mecanismo para lograr el embellecimiento, esplendor y hermosura de todo el conjunto espacial de la Matuna. La iniciativa de Jiménez contó con el apoyo decidido de Generoso Jaspe, quien siendo Presidente de la Academia de historia, creía pertinente el derribo para la higiene y para dotar de vistosidad a este espacio. Generoso Jaspe estaba motivado también por la doble valorización que estos espacios y sus construcciones ganarían si el derribo se llevaba a cabo.<sup>161</sup> De esta manera, los edificios de la Alcaldía, Agencia Postal, Aduana y Telefonía, al quedar descubiertos por el derrumbe del muro, ganarían en imagen, valor y ubicación, ya que tendrían acceso directo al muelle y a la ciudad central<sup>162</sup> Esta panorámica, le daría a la urbe un aire cosmopolita y de desarrollo,

<sup>160</sup> La misma situación de cobertura la presentaba el sistema de alumbrado público cuya función mediaba además entre “suspensiones, constantes daños a la maquinaria y sobretodo, cobertura muy limitada”. CASTAÑO MADERO, Marceliano. *Servicios públicos. Modernización de la vida urbana en Cartagena 1910-1930*. Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2005.

<sup>161</sup> ANONIMO. “*Las murallas de Cartagena*”. OpCit. Pág. 217

<sup>162</sup> A.H.C. Diario El Penitente. 12 de Agosto de 1911

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

propio de las ciudades puertos; siendo complementado por lo atractivo de las plazas de Rafael Núñez (Aduana), los Coches y la Carnicería, que le imprimirían en su conjunto elegancia, aireación y comodidad a esos sitios.<sup>163</sup> Esta visión del derribo que entreteje factores como el ensanche espacial, se refuerza con los aspectos higiénicos de gran importancia para la ciudad en ese momento.

Para Bossa Herazo, alcaldes, gobernadores, académicos, propietarios, demócratas y cartageneros influyentes<sup>164</sup> visionaron la existencia de las murallas como una barrera para el progreso. Estas visiones no deben perderse de vista porque resultan esenciales al momento de definir las otras justificaciones y los diferentes intereses que actuaron en el momento que se daba un nuevo reordenamiento espacial. En un escrito publicado por el órgano de difusión de la Academia de historia de Cartagena a mediados de 1980, Eduardo Lemaître ofreció una descripción detallada de los sucesos que higiénicos que rodearon estos derribos. En este documento expone la necesidad y los hechos que rodearon lo higiénico como factor preponderante del derribo.<sup>165</sup>

Nos relata Eduardo Lemaître que la faja de murallas de la Matuna se encontraban en “pésimas condiciones de conservación e higiene”. A lo largo de sus 500 metros, existían factores higiénicos difíciles de ocultar y perceptibles a la opinión pública. Por un lado, al situarse las murallas paralelas y frente al caño de San Anastasio que funcionaba este como

---

<sup>163</sup> *Ibid.*  
<sup>164</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. **Construcciones, demoliciones, Restauraciones y Remodelaciones en Cartagena de Indias.** Cartagena: Graficas El Faro, 1975, pág. 8.  
<sup>165</sup> LEMAITRE, Eduardo. “*El derribo parcial de las murallas de Cartagena...*” OpCit.



**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

vertedero natural y, por el otro, al existir un inclinado desnivel geográfico hacia esta banda, generaba en periodos de marea alta e invierno, inundaciones y anegamientos dado que los muros represaban las aguas residuales generando el inconformismo de los habitantes. Las murallas, por lo tanto, funcionaban como un muro artificial que retenía y detenía las aguas, actuando como una barrera material y obstruyendo el libre paso de las aguas hacia el caño mencionado. A los largo de los muros se encontraban zonas de expendio de carnes, (Plaza de Carnicería), un expendio de pescados, (Hoyo del Pescado)<sup>166</sup> y una estancia de animales (Portal de los Burros). Este cuadro fastuoso lo complementaban dos calles de prostitución, (Cuatro Estacas y Reculada del Ovejo), frente al baluarte de San Pedro Mártir,<sup>167</sup> el cual era criticado como un espectáculo moral y antihigiénico degradante. El viejo murallón ocultaba un panorama relacionado con lo antihigiénico difícil de ocultar, según Lemaitre.

Para 1918 un anónimo que estaba directamente implicado en el ambiente del derribo, escribía en el *Diario de La Costa* que las murallas aparte de viejas, estaban carcomidas, ruinosas y carecían de toda utilidad, fuera de ser el cuartel general de “la pocedumbre, la pestilencia, el desaseo y todo aquello que conspira contra la higiene”.<sup>168</sup> Con la demolición planeada, las charcas fétidas, el excusado público y las basuras que se destinaban a esos sitios, acabarían de una vez por todas.<sup>169</sup> Agregaba, además, que el panorama grotesco que ello brindaba se apoyaba también en la existencia de los edificios públicos de la Carnicería y el Matadero Público, en donde sacrificaban, expedían y vendían todo tipo de carnes de res

<sup>166</sup> LEMAITRE TONO, Eduardo. “*Miasmas y desagües*”. En: **Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena de Indias**. N° 155. Vol. 67, 1982, pág. 43.

<sup>167</sup> *Ibid.* Pág. 18

<sup>168</sup> A.H.C. *Diario de La Costa*. N° 427. 22 de Mayo de 1918. “*Las murallas*”.

<sup>169</sup> *Ibid.*

u otros, con escasos controles oficiales y policiales y de reglamentaciones higiénicas. Aunque el tema central para diagnosticar el derribo era la condición insalubre de la ciudad, los argumentos finales presentados por este anónimo indican que las murallas no eran del todo, parte sustancial del problema sino más bien las situaciones, ambientes e imágenes proyectadas alrededor de ellas. Quitada la muralla todos esos contextos desaparecerían y la ciudad renovaría esos espacios. Observemos como ocurría esta ambiente.

El problema higiénico-urbano más intenso que tenía la banda de murallas de la Matuna, eran las constantes inundaciones o charcas que se formaban debido a la inexistencia de un óptimo sistema de evacuación de aguas residuales, que estuviera acorde con la nueva dotación de servicios públicos que empezaba a tener la ciudad desde principios del siglo XX.<sup>170</sup> A lo largo del pie de estos muros, el sistema de alcantarillados heredado de tiempos coloniales se obstruía en ocasiones de lluvia y marea alta. Esto se daba porque los viejos tubos de desagüe eran artesanales, insuficientes para cubrir la demanda de aguas residuales al ser angostos y estrechos, y finalmente porque no consistían en conductos rectos sino que se hallaban en forma de *zigzag*, lo que provocaba que muchas de las corrientes perdieran fuerza, se detuvieran, se estancaran y se pudrieran posteriormente<sup>171</sup>. Se necesitaba, por lo tanto, un nuevo sistema de evacuación en donde las nuevas tuberías fueran rectas con mayor anchura y profundidad y absorbieran la oferta de aguas residuales de sus habitantes.

Uno de las soluciones para que charcas y corrientes tuvieran cauce y salieran del recinto, consistía en pequeños caños o husillos, ubicados debajo de la muralla, que vertían las aguas

<sup>170</sup> CASAS ORREGO, Álvaro Leon. "Agua y aseo en la formación de la salud pública" OpCit. Pág. 91-93.

<sup>171</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 343. 8 de Febrero de 1918. "La alcantarilla".

al caño de San Anastasio, siendo la Plaza de la Carnicería, el Boquete y las inmediaciones del Cabrero y Chambacu, los puntos más críticos de la zona. Los dos últimos puntos eran utilizados además, como destino final de animales muertos, letrina, basuras y desperdicios humanos.<sup>172</sup> Estos husillos tenían forma de arquillo o pasadizo y resultaba que en ocasiones también se obstruían porque el caño San Anastasio conectado a la laguna del Cabrero y este a la bahía, se rebosaba a causa de las mareas altas. El hedor o los miasmas que estos producían resultaban perjudiciales para la supervivencia humana.<sup>173</sup> El número de husillos tampoco eran numerosos pues solo se sabe de la existencia de tres de ellos. Uno frente a la Calle del Tablón, otro frente a la Calle del Boquete y otro cerca del baluarte de San Pedro Mártir, llamado Schroeder.

Los husillos eran pocos e insuficientes y produciendo el estancamiento de las aguas y con ello, indignación pública. En el informativo periodístico *El Porvenir*, un anónimo opinaba que el hedor que emanaban los husillos cada vez que pasaba por aquellas bandas era molesto y fastidioso: “Ya es llover sobre mojado decir nada referente a la fetidez que despiden los dichos caños que corren paralelos a la muralla del Reloj a Santa Catalina, especialmente el pedazo del Boquete, donde se represan las aguas pudriéndose.”<sup>174</sup> La importancia de este asunto también se explicaba por la necesidad que tenían las autoridades de mostrar una imagen civilizada a los visitantes de otras naciones, en especial a los europeos, por los lodazales aparte de ser un riesgo local podían tener repercusiones en la imagen que el extranjero y el visitante podía percibir de la ciudad. La imagen positiva o

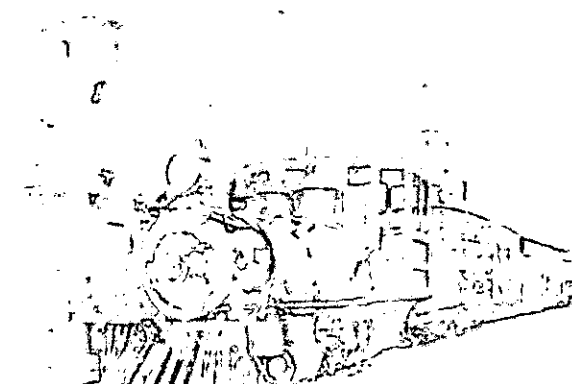
<sup>172</sup> AHC. Diario de la Costa. N° 462. 4 de Julio de 1918. “Calles inundadas. Fangos, desagües”

<sup>173</sup> CORBIN, Alan. “La revolución perceptiva y el olor sospechoso”. En: **El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX.** México: Fondo de Cultura Económica, 1987, pág. 20-23.

<sup>174</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. 25 de Abril de 1916. “Los husillos”.

negativa sobre la ciudad era esencial porque por medio de ella, el visitante podía apreciar una gran parte de lo que era la nación colombiana, a través de sus espacios salubres y dispuestos al comercio.<sup>175</sup>

Algunos extranjeros “forman malísimo concepto del adelanto del pueblo que ven sumido en la suciedad”<sup>176</sup> Por ello, esta situación generaba impaciencia e inquietud pública y oficial, ya que se ponía en juego la imagen de la ciudad en el exterior, su desarrollo y



Acuarela del Ferrocarril junto al Baluarte de la Contaduría.

prosperidad económica<sup>177</sup> La higienización implicaba eliminar el barrio de prostitución que se hallaba frente a Chambacu, porque aparte de estar en condiciones inaceptables de hacinamiento y en habitaciones pútridas, era para la vista de todos una zona antiestética, antimoral y deplorable tanto para habitantes del Cabrero, como pasajeros del Ferrocarril y del extranjero y visitantes en general. Por tanto, se fue construyendo una imagen sobre su control moral, higiénico y de orden<sup>178</sup> que se esgrimía como justificación loable y estimable para el derribo. La prostitución más que un caso de de higiene pública un caso de higiene moral y privada.

<sup>175</sup> McGRAW, Jasón. “Purificar la nación: Eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano”. En: **Revista Estudios Sociales**. N° 27. Bogotá: Universidad de los Andes, 2007, pág. 64

<sup>176</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5256. 21 de Octubre de 1915. “Basuras”

<sup>177</sup>. CASTAÑO MADERO, Marceliano. **Servicios Públicos. Modernización de la vida urbana en Cartagena 1910-1930**. OpCit. Pág. 18

<sup>178</sup> OROZCO PADILLA, Jorge Armando y ORTIZ MARTINEZ, Juan Manuel. “Dudosa ortografía, cuerpos antihigiénicos y espacios insalubres. Prostitución e Higiene pública en Cartagena, 1880-1920”. En: **XVI Congreso colombiano de Historia**. (Memorias en versión digital). Universidad Pedagógica y Tecnología de Colombia y Asociación colombiana de Historiadores, 2008, pág. 6.

El barrio de prostitución que estaba detrás de las murallas de San Pedro Mártir, establecido a finales del XIX<sup>179</sup>, era visto por algunas señoras de prestancia del barrio el Cabrero como un atentado social e inmoral que ennegrecía el panorama. En ocasiones, elevaron su voz de desagrado ante las autoridades,<sup>180</sup> reclamando el traslado de estas mujeres a otros sitios de trabajo menos visible. La excusa era que no tenían el menor recato y pudor público al mostrar sus cuerpos semidesnudos y hacer poses de coquetería, divirtiendo de esa manera el ojo de los transeúntes, señores y soldados que pasaban por allí. Por esa razón había que cambiar de domicilio “a estas hijas del vicio...y evitar así espectáculos que atentan contra la moral y las buenas costumbres”<sup>181</sup> Pese a la existencia de leyes que reglamentaban su trabajo en aéreas alejadas de los barrios céntricos de la ciudad,<sup>182</sup> estas mujeres siempre se resistieron a irse demasiado lejos del sector. En síntesis, la eliminación de este barrió venia de una justificación social de percepción de hechos desagradables que de salud e higiene pública propiamente dicha, pues los muros funcionaban como escondite y madriguera de estas mujeres, de sus escándalos y palabras obscenas.

El Personero municipal de 1918, Gabriel Eduardo OByrne, enfatizaba en un memorándum dirigido a la Alcaldía, donde relacionaba algunas obras urbanas pendientes para la urbe, que el derribo de una parte de las murallas eran de urgencia y apremio porque con ello se daría pie a la eliminación del barrio en mención. Ese derribo “después de verificado obligará a la

<sup>179</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. **Nomenclátor cartagenero**. Bogotá: Editorial Planeta, 2007, pág. 215.

<sup>180</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5156. 31 de Julio de 1915. “*inmoral*”.

<sup>181</sup> Ibid.

<sup>182</sup> OROZCO PADILLA, Jorge Armando y ORTIZ MARTINEZ, Juan Manuel. *Dudosa ortografía, cuerpos antihigiénicos y espacios insalubres. Prostitución e Higiene pública en Cartagena*” OpCit. Pág. 11

**Dstrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes,  
Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

retirada de esas mujeres para otros sitios"<sup>183</sup> ya que vivían en inquilinatos insalubres de mal aspecto material, por lo que era más fácil sacarlas. Además, con el derribo efectuado los dueños de dichos inquilinatos estarían en la obligación de darle un mejor aspecto a estas fachadas, dado lo carcomidas, antiestéticas y desagradables que resultaban. Para el Personero, estas mujeres y los espacios que habitaban constituían un peligro público y moral, pero también un atentado contra la higiene, la estética y la imagen de la ciudad.

Porque aquellos sitios están, casi en su totalidad, poblados por mujeres de mal vivir y en sus habitaciones que son verdaderas barracas inmundas y peligrosas para la salubridad pública. Ese derribo, después de verificado obligara a la retirada de esas mujeres para otros sitios, y también a los dueños de esas habitaciones a darles un mejor aspecto, ya por propia conveniencia y voluntad o bien por imperativo mandato de la autoridad respectiva.<sup>184</sup>

En 1918, dos años después que se diera inicio al derribo de las murallas, surgen nuevas voces inconformes, desacuerdos y críticas contra la demolición por lo que se vuelve más latente y se revelan serias oposiciones y divergencias al respecto ya que se anunciaba el parcial fracaso de las justificaciones higiénico-sanitarias. A nivel sanitario, se argumenta que la demolición lejos de obedecer a necesidades de higiene, obedecía a otras situaciones del desarrollo urbano de mucho más interés. En primera instancia, el problema de la higiene no se remediaba ni mejoraba con el derribo sino más bien que se optimizaría con la construcción de un moderno sistema de desagües que solucionara el problema. Por tanto, el derribo no era la solución para la higiene de la ciudad. Lo segundo es que se denunciaban

<sup>183</sup>A.H.C. Diario de la Costa. N° 583. 30 de Noviembre de 1918. "*Memorándum que presenta a la Municipalidad de Cartagena el Personero Municipal*". *Sobre el tema de la prostitución en Colombia, su control sanitario y los mecanismos de control social*

<sup>184</sup> Diario de la Costa. OpCit. N° 583.

ciertos intereses por la apropiación legal o ilegal de las piedras resultantes del derribo con el fin de ser utilizadas para el relleno de algunas zanjas, macadamización de calles o construcciones privadas, lo que conllevaba de paso a problemas de higiene mucho más agudos. Y por último, se acusaban intereses privados como la apropiación del espacio y el levantamiento de construcciones, edificios y vías para diversos fines.

### 2.3. El parcial fracaso de las justificaciones higiénico-sanitarias y la revelación de múltiples intereses.

El 29 de septiembre de 1918 en una publicación hecha en el *Diario de la Costa* se indicaba lo siguiente: “Desde hace algún tiempo se viene discutiendo acerca del derribo de las murallas de esta ciudad, el que ha continuado dolorosamente por motivos de infundado progreso e higienización falsa”.<sup>185</sup> Esta acusación fue hecha por un articulista del periódico, Luis Calvo Medina, quien había hecho seguimiento minucioso a la discusión sobre el derribo. Calvo Medina veía que las causas originarias del derribo iban en línea distinta a la que se había dispuesto y programado desde tiempos atrás, previa apertura del Canal de Panamá. Argumentaba que el derribo obedecía a causas distintas a las higiénicas cuando objetaba “que el derribo de las murallas en el frente de las Plaza de la Carnicería y a lo largo de la Calle del Cancel, obedece a imperiosas necesidades urbanas”<sup>186</sup>, indicaba que si bien se querían obras de higiene en la ciudad, ellas no debían efectuarse derribando por aquí y por allá, sino “ha menester primeramente para conseguir ese fin, un servicio adecuado y completo de alcantarillas, la pavimentación de calles, (y) el acueducto”<sup>187</sup>

<sup>185</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 1092. 29 de Septiembre de 1920. “Destrucción de las murallas”.

<sup>186</sup> *Ibíd.*

<sup>187</sup> *Ibíd.*

Otro columnista anónimo manifestaba lo contradictorio que resultaban ser las excusas higiénicas para acometer el derribo porque mientras la pica y la pala, junto con el vandalismo extractor de piedras, hacían lo suyo en las murallas; la alcantarilla verdadera amenaza para la salud pública seguía taponada y con problemas de obstrucción sin que hasta ese momento, ninguna autoridad oficial hubiera emitido leyes para su cegamiento. Este anónimo terminaba poniendo en tela de juicio las verdaderas razones que en 1918 se estaban estimando para la demolición y que no eran casualmente higiénicas. “¿Qué hay en el fondo de todo esto? ¿Será verdad lo que se murmura por abajo? ¿Quien se atreverá a decir lo que hay?”<sup>188</sup> Hasta este momento, la sociedad empezaba a percibir de modo confuso pero aproximado los intereses que estaban en juego. A propósito de ello, señalaba el anónimo:<sup>189</sup>

Cuando se hablo de derribar una sección de las murallas para airear una parte de la población, y allí mismo contribuir a su embellecimiento, creíamos que esa sería obra, buena y la aplaudimos, pero realizado en parte el derribo, hemos sufrido la mayor de las desilusiones, porque ese trabajo se ha hecho sin orden, sin plan y no ha llenado el objeto con el que se le perseguía”<sup>190</sup>

Los pronunciamientos anteriores revelan hechos significativos que ponen en tela de juicio las razones higiénico-sanitarias para realizar el derribo del tramo de murallas frente a la Matuna. Lejos de higienizarse el panorama, lo que provocó el derribo fueron mayores problemas sanitarios y un funcionamiento más deficiente del sistema de evacuación de

<sup>188</sup> A.H.C. Diario de la Costa. Nº 483. 30 de Julio de 1918. “Piedra, tierra y fango”.

<sup>189</sup> MIANI ULUHOGIAN, Franca. “De la ciudad amurallada a la ciudad funcional. Demolición de las murallas y expansión urbana”. En: DE SETA, Cesare y LEGOFF, Jacques. (Editores) **La ciudad y las murallas**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1989, pág. 367.

<sup>190</sup> A.H.C. Diario de la Costa. Nº 531. 26 de Septiembre de 1918. “Tierra, piedra y lodo”.



aguas residuales. Las críticas sobre el hecho material del derribo y de los intereses suscitados permiten examinar las transformaciones del discurso demolicionista. Si bien en 1913 se recomendó el derribo por motivos de salubridad, para mediados de 1920 este se relaciona con la necesidad de un funcionamiento óptimo del sistema de alcantarillado moderno, tal como lo sugiere la siguiente consideración del Consejo Municipal:

Que es indispensable llevar a cabo la completa higienización de todos los lugares comprendidos en las inmediaciones de la alcantarilla que pasa al pie de las murallas. Que para hacer tal obra se necesita tumbar los dos pedazos de muralla que quedan frente al edificio de la antigua Carnicería y al frente de Chambacu Grande que presentan un aspecto ruinoso y amenazan desplomarse, a fin de poder arreglar las dimensiones y dirección de la alcantarilla que queda al pie y conseguir el fácil curso de las aguas y evitar lo que hoy sucede que con el estancamiento de estas viene la descomposición y consiguientes emanaciones perjudiciales para la salud pública.<sup>191</sup>

La anterior consideración tenía como fin, argumentar y justificar ante el Ministro de Gobierno la premura del derribo de otra parte de los muros. El Consejo al final de esta consideración resolvió: "Solicitar respetuosamente al señor Ministro de Gobierno permiso para llevar a cabo la demolición de lo que queda en pie de la muralla a que se ha hecho referencia en la parte motiva de esta resolución, y emplear los materiales en arreglo de la citada alcantarilla como medida de higiene pública. Comuníquese en telegrama extraordinario al señor Ministro de Gobierno".<sup>192</sup>

<sup>191</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 790 del 20 de Junio de 1920. Sesión del 8 de Octubre de 1920.  
<sup>192</sup> *Ibíd.*

Nueve meses después de haber enviado esta petición, el Consejo, ante la falta de respuesta, solicitó al Gobernador del Departamento, Gerónimo Martínez, una súplica para que este reiterara al Gobierno y agilizara la autorización en pro “no solo para la urbanización de esos terrenos...sino más que todo para eliminar la alcantarilla como medida de salubridad pública”<sup>193</sup>. Si bien para 1920 el problema del alcantarillado era un tema trascendental para viabilizar el derribo, para 1913 la excusa estaba ligada a la higiene y salud pública del puerto como ya lo hemos demostrado. Dicha autorización fue otorgada y el paredón fue tumbado sin que se conozca la ley o acto legal de ejecución. Sin embargo una vez tumbada la muralla el alcantarillado no llegó sino 30 años más tarde.

La situación del deficiente alcantarillado se tornó caótica una vez empieza a ocurrir el derribo. Resulta que este sistema, ocasionaba malestares en la población dado los taponamientos que generaba desde el momento en que empezó a ocurrir el derrumbe. Sumado a los taponamientos en épocas de invierno, mar de leva, de desperdicios materiales y aguas sucias que arrojaban algunos pobladores especialmente las lavanderías chinas ubicadas en la Matuna<sup>194</sup>, el alcantarillado también se taponaría dado el arrastre hacia sus tuberías de piedras y arenas como resultado de la demolición.<sup>195</sup> Es decir, los materiales que quedaban del derribo, al no ser recogidos, eran arrastrados por la brisa o el agua lluvia, hacia las viejas tuberías ocasionando que el mal al que supuestamente se quería dar fin

---

<sup>193</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 803 del 20 de Septiembre de 1921. Acta del 5 de Julio de 1921.

<sup>194</sup> LEMAITRE, Eduardo. *Estampas de la Cartagena de ayer*. OpCit. Pág. 76

<sup>195</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 2095. 26 de Abril de 1916. “*El desagüe esta defectuoso*”

persistiese sin pena ni gloria y ofendiendo cada vez más “la vista de los cientos de personas que a diario transitan por aquellos sitios”.<sup>196</sup>

Un lector local del diario *El Porvenir*, quien criticaba la actitud de indiferencia del Consejo sobre el tema, expresaba lo siguiente sobre la insalubridad y el perjuicio ocasionado por tales obstrucciones: “Largos meses, se me dice, permanecieron dichas alcantarillas llenas de tierra y las aguas llegaron a corromperse tomando un color verdoso y despidiendo un mal hedor insoportable. Ahora que he dado mis paseos por esos lados noto que esas mismas alcantarillas están más o menos en igual estado”.<sup>197</sup> Por esta razón, el lector recomendaba hacer un trazado más recto de las mismas con mayor amplitud y profundidad cuyas tuberías no se dirigieran hacia a la bahía para evitar su contaminación, pero si hacerse sobre las lagunas de Chambacu y el Cabrero.

En esta misma dirección, otro escrito anónimo publicado en el informativo *La Época*, estaba convencido que era el alcantarillado la verdadera amenaza para la salud pública, el cual era preciso sanear en aras de la salud de la población. “Esa alcantarilla, es un deposito pestilente de inmundicias; allí como que se hacen ciertas limpiezas; allí derrama el agua pestilente de dos lavandería chinas, allí arrojan animales muertos, allí no corre sino que permanece una cantidad de agua todos los colores, y allí tenemos el asiento de muchas epidemias”<sup>198</sup>.

<sup>196</sup> *Ibíd.*

<sup>197</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 6716. 19 de Enero de 1921. “*Notas de Cartagena*”.

<sup>198</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 949. 9 de Abril de 1920. “*La alcantarilla*”.

Entre tanto otro lector anónimo opinaba e informaba al público, que al Consejo Municipal habían llegado múltiples peticiones civiles para que solucionase el problema de las tuberías sin que hasta ese momento dicha entidad hubiese emitido alguna disposición legal para hacerlo.

El público de Cartagena debe estar suficientemente enterado de lo que por medio de la prensa se ha solicitado infinidad de veces de las autoridades correspondientes, respecto al aseo y la limpieza de las alcantarillas que corren por el lado de los cimientos que sirvieron de muralla comprendido entre los baluartes de San Pedro y San Pablo, pero como hasta ahora nada se ha hecho, nosotros nos permitimos insinuar al actual Consejo que tan interesado se muestra por el bien de la ciudad, dicte una disposición que remedie en algo el mal tantas veces apuntado.<sup>199</sup>

Mientras esto ocurría varias solicitudes empezaron a llegar al Consejo, entre ellas la del Gerente de la Compañía Telefónica, quien pedía se cegara la alcantarilla que corría al pie de la muralla que se encontraba cerca de su compañía.

El señor Gerente de la Compañía Telefónica le solicita haga desaparecer los baches que existen alrededor de la Telefonía, así como también pide la limpieza de la alcantarilla, pues las emanaciones que despiden esos focos, son una amenaza para la salud de sus empleados. Paso en comisión al señor Ingeniero y Director de Sanidad.<sup>200</sup>

Atendiendo esta suplica y sin pérdida de tiempo, el Consejo determinó sanear la alcantarilla y prohibir las “aguas sucias, basuras y otras materias que puedan transformar en fermentos infecciosos”<sup>201</sup> en el área de la Compañía. Pasarían ocho meses para que en el mes de

<sup>199</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 3249. 17 de Enero de 1920. “Por la consideración del Consejo”

<sup>200</sup> A.H.C. Gaceta Municipal. N° 853. 25 de Abril de 1923. “Acta del día 18 de Enero de 1923”.

<sup>201</sup> A.H.C. Gaceta Municipal. N° 799. 30 de Agosto de 1911. “Acta del día 22 de Marzo de 1921”.

Noviembre de 1921 se empezaran unos trabajos parciales para cegar la alcantarilla<sup>202</sup> solo que sin mayores éxitos. Si bien las piedras y la arena como resultado del derribo generaban la obstaculización de las tuberías, ello también incidía en un panorama de desaseo, falta de estética e higiene, pues las piedras permanecían a la vista de todos, ya que la Alcaldía era poco lo que hacía para retirarlas de esos sitios: “Montones de escombros por todas partes, pilas de tierra aquí y allá, obstrucción de la vieja alcantarilla y la descomposición de las aguas allí estancadas, violentas desigualdades del terreno, porque todo eso ha traído la suspensión del pedazo de muro que ya estaba al terminarse.”<sup>203</sup> Este panorama se revela quizás, ante la falta de planeación oficial observada durante todo el proceso, lo que incide en un panorama inesperada de lo que se creía, iba a servir en beneficio de la ciudad.

Entre 1918 y 1920 permanecieron en el sector montañas de tierra y arena en espera de ser recogidos pese a que la apropiación de piedra legal o ilegal era constante. Parte de estos escombros eran los que se iban hacia la alcantarilla. Con los desagües tapados, el derribo se había frustrado. Por tanto, el derribo demostraba que en ello no se hizo con planeación, transmitiendo así “nuestro modo de ser alocado, fallo de orden, enemigo de la estética de la cual nos pregonamos amantes decididos... una burla y falta de seriedad que no dice bien de esta población”<sup>204</sup>.

Desde el informativo *El Penitente*, una publicación anónima decía que el estado en que se encontraba este sector había permanecido igual o peor luego del derribo. “No decimos nada

<sup>202</sup> A.H.C. Gaceta Municipal. N° 809 de 1 de Diciembre de 1921. “Acta del día 22 de Noviembre de 1922”

<sup>203</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 1055. 17 de Agosto de 1920. “Las murallas”

<sup>204</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 531. 26 de Septiembre de 1918. “Tierra, piedra y lodo”

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

del vergonzoso estado en que se encuentra la entrada de la ciudad que queda detrás de la Estación del Ferrocarril hasta la calle del Tablón y toda la plaza de la vieja Carnicería, desde la esquina del Boquete hasta la esquina de la Plaza de los Coches”<sup>205</sup> En este caso la mejor solución consistía, según algunos, en sanear y no derribar, pues la muralla no era la verdadera razón si se le miraba desde ese ángulo sino “los pozos sumideros y demás lugares excusados, las alcantarillas y muladares que lo rodean y que causan horror a cuanto extranjeros nos visitan, es lo que debemos suprimir, no las murallas”<sup>206</sup>

Un ejemplo de ello fue el sitio conocido como Detrás de Carnicería ubicado entre la Puerta García de Toledo y la Puerta del Boquete, que después de abierta se convierte en uno de los problemas más críticos tanto de higiene como de mala planeación . Al momento del derribo se dejaron los niveles disperejos, entre el nuevo parque de



Panorámica de la zona del derribo para 1928. Obsérvese la vieja Plaza de Carnicería mas despejada y las "calles" de los cimientos de las murallas.

diversiones y la vieja ciudad, ocasionado el estancamiento de aguas sucias y generando por consiguiente “amenazas de inundación” a todo momento.<sup>207</sup> Los desniveles eran tan obvios que sumados a un desagüe fétido que había en ese sitio, generaba irritación por todo lo que ello ocasionaba. Por tanto ese sitio estaba propenso a “un criadero de mosquitos y demás

<sup>205</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 462. “Calles inundadas, fango, desagües” OpCit.

<sup>206</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 201.

<sup>207</sup> Diáριο La Época. N° 2095. 26 de Abril de 1916. “El desagüe esta defectuoso”. OpCit.

bichos molestos para la epidermis” cuya supresión solo podía atacarse con capas diarias de creolina. El personero Municipal, recomendaba a la Alcaldía hacer los trabajos pertinentes de desagüe y nivelación pertinente “arreglando los desagües para evitar las inundaciones periódicas en épocas de lluvias que allí, se están haciendo inevitables.”<sup>208</sup>

### 2.3.1 Un interés particular: robo y apropiación de piedras.

En el año de 1918, la prensa de la capital del país formulaba una denuncia ante la opinión pública y, en general, ante las autoridades gubernamentales nacionales por medio de sus órganos de prensa. Esas denuncias la habían planteado en un principio los reconocidos médicos Miguel Jiménez López y Alfredo Ortega, quienes dos meses antes habían asistido al tercer congreso medico llevado a cabo en Cartagena y de vuelta a su ciudad, Bogotá, manifestaron y corroboraron abiertamente por medio de comunicados, lo que por ese entonces se planeaba dentro de la esfera política municipal en Cartagena y de lo que se guardaba “deliberadamente silencio...”<sup>209</sup>

Los médicos manifestaban su inconformismo ante la destrucción de lienzos enteros de murallas y de baluartes, como una estrategia particular para la apropiación de piedra de cimiento, elemento escaso para las construcciones y reparaciones que se llevaban a cabo por aquel entonces en Cartagena. Objetaban, además, la inexistencia de derechos que dispusiesen de tal forma la destrucción de aquel tesoro artístico, histórico y monumental y acusaban a las autoridades de defraudar a las futuras generaciones que no se conformarían

<sup>208</sup> Diario de la Costa. OpCit. N° 583.

<sup>209</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 381. 23 de Marzo de 1918. “*Los sagrados muros*”.

con ver una amplia avenida, una hermosa plazoleta o un fastuoso edificio en el sitio que ocuparon aquellas murallas.<sup>210</sup> Parte de la denuncia indicaba lo siguiente:

Con el fin de comunicar la ciudad antigua, con los barrios modernos, se están destruyendo lienzos enteros de murallas, si mayor objeto. La obra no se detendrá probablemente hasta no concluir con el último baluarte, pues se ha encontrado que es una mina abundante de piedra de cimiento, allí en donde ese elemento de construcción es bastante escaso.... Denunciamos la Academia de Historia este hecho, para que procure evitarlo y poder aquellas bajo el amparo de una Junta nacional de la cual pueden formar parte ilustrados cartageneros.<sup>211</sup>

Junto con esta carta se fue creando una especie de “referéndum periodístico” con el objetivo último de crear una opinión censuradora de la obra. Como era de esperarse, muchas de las cartas tuvieron posiciones encontradas entre quienes desde una posición radical, defendían el progreso de la ciudad bajo los ideales de la higiene y la salud pública y quienes por el contrario defendía a ultranza los muros como parte del pasado. La defensa del derribo, elaboraba bajo el ideal de “conveniencia pública”, manifestaba públicamente las bondades que traería consigo la obra, dejando de lado, las voces de inconformismo y reprobación local y nacional que habían surgido en ese momento. En este caso, desde la redacción del *Diario de la Costa* y sin esperar que pasaran más días, se esgrimió la siguiente respuesta a los dos destacados médicos y en conjunto, a todos aquellos escépticos que reprobaban y censuraban las obras:

---

<sup>210</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5942. 9 de Marzo de 1918.

<sup>211</sup> *Ibíd.*



...hubieran soportado el asfixiante calor que reparten ellos cuando el sol tórrido caldea sus piedras; hubieran visto la suciedad, la asquerosidad, la porquería que en ellos había y muy especialmente en esa parte hoy derribada, y todos habían pedido a gritos la quitada del arruinado murallón. Pecaba contra el aseo y contra la higiene y contra la estética la montaña intrincada de malezas que la incuria, y en cuyo seno se abrigan y nacían y se reproducían nidadas de moscas, mosquitos y otras alimañas, entre ellas algunas venenosas...y si hubieran sabido las desvergüenzas y las escenas indescriptibles, porque la decencia lo prohíbe, a que la soledad y obscuridad en que siempre se encuentran esos sitios daban lugar... y porque hemos de sacrificar la salud de los habitantes, el ensanche de la ciudad, la belleza del conjunto y darle luz y aire a la población, tan solo por el ridículo placer de que cuatro o cinco turistas indiferentes vengan a recrearse en nuestras ruinas y tomar vistas de paredones derrumbados y fortalezas desmanteladas y carcomidas?...<sup>212</sup>

Ante la denuncia de los médicos y la respuesta que manifestó dicho diario, surgieron muchos interrogantes sobre los intereses que se habían formado alrededor de la demolición de la muralla como una mina de piedras, por un lado, y como una situación de apropiación espacial urbana, por el otro. ¿Cuáles eran los intereses surgidos alrededor de la demolición de los tramos de murallas que se encontraban frente a la Matuna? Esta era sin duda una de las preguntas que se formulaban en la época pero que desarrollaremos en el posterior capítulo. Entre tanto la destrucción de los históricos muros tenía una resonancia crucial de la crítica en otros contextos del país, por ejemplo cuando desde Ciénaga-Magdalena un anónimo preguntaba por las causas que motivaban un trabajo tan costoso y estéril: “Por tanto deseamos conocer los argumentos que deben aducir en su favor los interesados en el asunto del cual nos ocupamos. ¿En que perjudican esos muros a Cartagena? ¿Se opone acaso a su progreso material, moral e intelectualmente? ¿Qué interés hay, en hacer

<sup>212</sup> A.H.C. Diario de La Costa OpCit. N° 381.

exequible semejante proyecto de demolición?... Somos pues, contrarios a idea tan peregrina y elevamos nuestro grito de protesta”.<sup>213</sup>

Luego de abierta la puerta García de Toledo, cuya justificación es motivada por la conexión vial entre el viejo centro y la Matuna más no por temas higiénicos, se dió la demolición de otro amplio tramo de muralla, la que iba desde la esquina de la puerta Toledo hasta la calle del Boquete, en inmediaciones del actual edificio Éxito-Matuna. En este derribo hay una fuerte presencia de decisiones tomadas por los organismos estatales, esto es Alcaldía-Ministerio las cuales en apoyo mutuo condenan los muros. Enrique Grau, Alcalde de la ciudad desde 1915, tenía un fuerte influjo en la sociedad del momento, además como Presidente de los clubes Cartagena y Miramar<sup>214</sup> y forjador de las primeras organizaciones deportivas de corte popular entre ellas el béisbol<sup>215</sup> cuya acogida dentro de algunos colegios y planteles educativos era todo un éxito. Para 1916 y teniendo en cuenta que la ciudad no tenía un escenario adecuado para la práctica de este deporte<sup>216</sup>, dispuso de un amplio terreno frente al sector de la Matuna entre la calle del Boquete y el actual Palacio Nacional el cual fue denominado *Campo Grau* por los aficionados por ser el Alcalde su principal patrocinador. Este fue el primer campo de béisbol que tuvo la ciudad.<sup>217</sup>

La mayoría de los aficionados se sentaban en las murallas de San Pablo y del Boquete a observar el espectáculo que semana tras semana traía el deporte de la pelota caliente. Pero

<sup>213</sup> A.H.C. Diario El Penitente. N° 205. 9 de Septiembre de 1911. “Las murallas”  
<sup>214</sup> AGUILAR COLLAZO, José Antonio. *Ocio y elite en Cartagena, 1920-1930*. Tesis de Grado del programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2004, pág. 26 y 59.  
<sup>215</sup> Ibid. Pág. 47.  
<sup>216</sup> Ibid.. Pág. 50.  
<sup>217</sup> OpCit. BOSSA HERAZO, Donaldo. *Nomenclátor Cartagenero*. Pág. 231.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

como siempre, el gran problema seguía siendo la higiene, pues la muralla del Boquete se ubicaba sobre uno de los pocos husillos y desagües de la zona. Estas murallas eran frecuentadas por jóvenes, niños, damas y caballeros “que quieren no perder un solo detalle de los matchs, pero sucede que a veces es imposible el permanecer en ella, pues los malos olores que despiden ciertos desperdicios humanos, son poco más que insoportables”<sup>218</sup> El incremento de la vida social en espacios abiertos como plazas, calles y en especial el nuevo campo, exigían condiciones mínimas de atracción y limpieza, y en ese sentido, el Alcalde Grau estaría dispuesto a otorgárselas. La ciudad se proyectaba de esta forma hacia un futuro promisorio en materia de salud pública.<sup>219</sup>

Dadas las circunstancias, el Alcalde Grau solicita en 1917 al Ministerio de Obras Públicas el permiso para derribar los muros. El Ministro de obras públicas, el barranquillero Tomas Suri Salcedo, luego de estudiar la solicitud por medio de fotografías y un oficio, decide otorgar



Aspecto parcial del derribo de las murallas en 1922.

su aprobación. Dicha aprobación fue enviada al Gobernador de Bolívar, Rodríguez Diago. La aprobación decía: “Estudiada la solicitud hecha a ese Despacho por el señor Alcalde apoyada por usted en el oficio que contesto, este Despacho esta en un todo de acuerdo con la eliminación del lienzo de muralla comprendido entre la puerta García de Toledo y la del

<sup>218</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5786. 13 de Julio de 1917. “Murallas del Boquete”.

<sup>219</sup> Memoria visual y vida social en Cartagena, 1880-1930. Bogotá: Banco de la República, 1998, pág. 10.

Boquete y autorizo la obra".<sup>220</sup> La eliminación de esta faja de muralla quedaba frente con frente con el mencionado Campo Grau. ¿Pero cuál fue la justificación que el Alcalde Grau tuvo para con el Ministerio de Hacienda de pretender la quitada de una parte de los muros?

Algunas opiniones emitidas por la prensa permiten acercarnos al interés que existía por el derribo de los muros. El Director del *Diario La Época* criticaba la forma como algunos particulares se estaban apropiando de las piedras de las murallas aun cuando el Consejo Municipal se había reservado el derecho de otorgar los permisos para hacerlo, ya que no habían obtenido la autorización correspondiente del Ministerio de hacienda; es decir, la extracción y ventas de las piedras. El Consejo en vista de lo que denunciaban, pidió al tesorero del Departamento y al administrador de hacienda un informe sobre los ingresos de sus respectivas oficinas donde constatará los provenientes de la venta de piedras y en cuanto ascendían sus ingresos. Los funcionarios no emitieron respuesta.<sup>221</sup>

Inmediatamente el alcalde envió una respuesta a la oficina del director, en donde aclaraba la información divulgada y daba a conocer otros tópicos desconocidos por la ciudadanía sobre el derribo. En la misiva que otorga el Alcalde a este diario, apreciamos que la justificación del derribo esta intrínsecamente relacionada con la vida y obra del parque Centenario, en donde los baches existentes requerían de medidas extremas. Expresa el Alcalde, que el Consejo municipal había sacado a licitación en 1916 un contrato para adjudicar el relleno total del parque Centenario sin mayores éxitos, puesto que la suma que

<sup>220</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 2687. 14 de Febrero de 1918. *Oficio N° 570 emitido al Señor Gobernador del Departamento de Bolívar por el Ministerio de Hacienda el 3 de Mayo de 1917.*

<sup>221</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 2683. 9 de Febrero de 1918. "*Las piedras de las murallas*"

algunas compañías pedían, como la Compañía del ferrocarril que requería \$10.000.00 para tal fin, eran difíciles de conceder por no estar el erario público en “condiciones de hacer una erogación tan fuerte”<sup>222</sup> aplazándose entonces la continuación de los trabajos que se le venían haciendo desde 1911 a dicho parque. Viendo que las obras cada día se retrasaban, el Alcalde apela y decide llevar a cabo su continuidad a través de una idea que concibe siendo a la vez Presidente de la Junta del parque Centenario:

Deseoso de llevar a feliz término la obra del Parque y estudiando la manera de conseguirlo, sin que el Municipio de gravara en suma consideración, se me ocurrió que bien podía servir para el indispensable relleno parte de la tierra contenida en el lienzo de muralla comprendida entre la puerta de García de Toledo y el Boquete y al efecto solicite del señor Gobernador del Departamento, como agente inmediato del Gobierno Nacional, el permiso correspondiente. Este funcionario estimo justa y loable mi petición y la paso, a su vez, al Ministerio respectivo.<sup>223</sup>

Esta fue la justificación que Grau estimó conveniente para el Ministerio de Hacienda: el relleno del Parque Centenario. Ya sabemos de antemano que dicha petición fue justamente correspondida y de inmediato empezó la demolición de este lienzo de murallas celebrando la Alcaldía un contrato con el Director de la Penitenciaría por la suma de \$900.00 a cambio de unos cuantos presos para llevar a cabo dicha diligencia. Rellenó el parque y con material suficiente de sobra, la Alcaldía realizó algunas obras públicas como las calzadas del Pie de la Popa, Cabrero y Cementerio, así mismo, pavimentación de la Calle Real, Manchuria y Flora en Manga y del Tabaco y San Andrés en el centro de la ciudad. Anexo a

<sup>222</sup> OpCit. Diario La Época. N° 2687.

<sup>223</sup> Ibid.

ello, se arregla la avenida oriental externa del parque Centenario.<sup>224</sup> En general, parte de las piedras de las murallas se emplearon en obras públicas, aunque no siempre fue así. Era demasiado piedra y arena resultante. Para el *Diario El Porvenir* esta demolición parcial obedecía al ideal estético.<sup>225</sup>

Era tan importante para el municipio llevar a cabo la demolición, que ciertas veces la justificación del relleno del parque mencionado, se pierde cuando se les entregan a algunos particulares la extracción y acarreo de piedras mediante permisos. “Como queda todavía un gran tramo de muralla por demoler y como la parte demolida presenta aspecto antiestético y ruinoso, resolví, para activar la demolición, conceder permisos a los particulares, para sacar la piedra y la tierra que necesitasen”.<sup>226</sup> Estos permisos dados por el Alcalde Grau a particulares para tomar las piedras sin pagar un peso resultan muy significativos para entender el descontento ciudadano., pues la demolición no se llevaba a cabo por la higiene faltante sino más bien por otros intereses radicados. Finalmente, este tramo de murallas se demuele por iniciativa particular y se legaliza mediante “permisos” dados por la alcaldía, careciendo “de toda facultad legal para ello, por ser las murallas de propiedad nacional.”<sup>227</sup>

Los intereses particulares alrededor de la demolición estaban dados por los materiales que proporcionaban los muros para diversas obras de concreto, relleno o defensa. A menudo se extraía tierra y arenas de otros lugares como en el Boquetillo, Castillo de Manzanillo, la

<sup>224</sup> *Ibid.*

<sup>225</sup> A.H.C. *Diario El Porvenir*. N° 6204. 20 de Febrero de 1919. “*Murallas*”.

<sup>226</sup> *Ibid.* (El subrayado es mio.)

<sup>227</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. *Construcciones, Demoliciones, Restauraciones y Remodelaciones en Cartagena*. OpCit. Pág. 20.

Escollera y la colina de la Popa, pero el control ejercido por la prensa y por la policía inhibían la continuación de la misma<sup>228</sup>. La muralla ofrecía lo mejor en piedra, caracolejo y arena de mar para llevar a cabo los múltiples propósitos convenidos. Por ejemplo cuando Constantino Pareja, miembro del tertuliadero *El Clavel Rojo* que funcionaba en la calle del Tablón<sup>229</sup>, solicita al Consejo un permiso para tomar la tierra y la piedra de la parte derrumbada de la muralla que estaba en la esquina de la calle del Cancel, argumentando que con esos materiales era posible arreglar la vía que del Cabrero conduce a los barrios Rodríguez Torices y Marbella<sup>230</sup> la cual se había deteriorado por las altas mareas. En vista que la situación era ineludible, el Alcalde otorga al Sr. Pareja la orden de tomar “diez piedras grandes de las del lienzo de muralla que se está derribando, para que sean colocadas a fin de reforzar el malecón de ese lugar”<sup>231</sup> Sabemos de antemano que el señor Pareja tenía varios solares y casas de concreto en el barrio Torices tal como lo demuestran los protocolos notariales del año 1924.<sup>232</sup>

Ciertamente las obras de defensa del Cabrero a través de la construcción de una escollera, había sido una de esas obras esenciales recomendada por la casa de ingenieros *Pearson and Son* y que en ningún momento había sido resuelta satisfactoriamente por alguna entidad oficial. Solo algunas incitativas particulares se observaban a ratos cuando había un riesgo inminente de las olas. Este peligro no podía ser resuelto con dinero “sino simplemente en unas cuantas toneladas de piedra de nuestras murallas... para que nos defienda de los

<sup>228</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 375. 16 de Marzo de 1918. “Abriendo paso al mar”; Diario La Época. N° 1254, 1478, 1504 y 1960. 4 y 22 de Enero de 1915 y 12 de Enero de 1916. “Saqueo de tierra en el Boquetillo”, “Escollera”, “Que se prohíba” y “Extracción de piedras”.  
<sup>229</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. *Nomenclátor cartagenero*. OpCit. Pág. 116.  
<sup>230</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 847 del 10 de Febrero de 1923. “Acta del día 17 de Octubre de 1922”  
<sup>231</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 847 del 10 de Febrero de 1923. “Acta del día 23 de Octubre de 1922”.  
<sup>232</sup> A.H.C. Protocolos Notariales. Notaria Primera. Año 1924. *Protocolos N° 14, 17 y 22 de 1924.*

ataque indomables del mar.”<sup>233</sup> Un anónimo que escribía en la prensa *El Porvenir*, expresaba que estas piedras deberían conservarse intactas y visibles por ser una muestra importante de nuestra historia, pero quizás estimando su conveniencia, recomendaba ponerlas en la escollera como parte de su defensa, la belleza de la zona y el recuerdo de la historia. “En ninguna parte quedan mejor que sobre la carretera a todo lo largo del mar, donde pueden servir de defensa al paseo más hermoso de Cartagena”.<sup>234</sup>

A finales del año de 1923 el tema toca fondo en el Consejo y en los habitantes de el Cabrero, por que los constantes mares de leva de los meses de Septiembre y Octubre habían destruido nuevamente la carretera que une a esta ciudad con Barranquilla e inundado una veintena de casas a lo largo de ellas. Los vecinos del Cabrero solicitan entonces un auxilio nacional del Gobernador para las obras, pero previendo la demora de estos recursos, uno de los concejales, De la Vega, propuso se destinaran \$2.000.00, producto de las rentas para la realización de los trabajos mientras se recibían los fondos. Pero el Alcalde de ese entonces, Rodrigo Sánchez, estimó correcto que “el señor Ingeniero Municipal dirigiera las obras y suministrar(a) las piedras de las murallas.”<sup>235</sup> Dicha proposición fue acogida por todos. El interés por las piedras no solo quedaba allí.

Mientras el notable medico y ex presidente del Consejo en 1916, Manuel F. Obregón, solicitaba formalmente al Consejo tomar media docena de piedras de las murallas y el

<sup>233</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. 18 de enero de 1919. “*Mucho mar... y mucho viento*”.

<sup>234</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7504. 18 de Octubre de 1918. “*Las amenazas del mar*”.

<sup>235</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 871 del 1 de Noviembre de 1923. “*Acta del día 24 de Octubre de 1923*”.

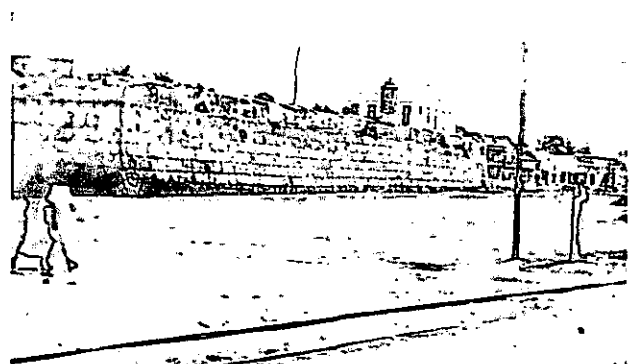


**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

Alcalde notificaba su aprobación<sup>236</sup>, otros personajes se hacían a las piedras mediante el hurto. El Alcalde acusaba que ciertos días como sábados y domingos “aprovechando la ausencia de los trabajadores” los individuos amigos de lo ajeno se hacían a las piedras, ante la cual pedía las sanciones pertinentes. Cierta día el Inspector de Obras Públicas ponía en conocimiento al Consejo, que “el camión marcado con el numero 76 se había estado llevando la piedra que esta retirada en la calle del Cancel”. Por tal motivo el Consejo estimó que era imprescindible y urgente que se hiciera la debida averiguación de quien era la persona que se había llevado el material que estaba destinado a las distintas obras que llevaba a cabo el Municipio. Se exigía la devolución de las piedras, el pago de ellas o una sanción equivalente<sup>237</sup> puesto que iban a ser utilizadas para el cegamiento y la construcción de la zona anegadiza que rodeaba la estación del ferrocarril.<sup>238</sup>

La resistencia a concebir una obra de magnitud como se pensaba, les daba a algunos cartageneros la autoridad de reclamar y divulgar su descontento so pena del embellecimiento, la idealización y el progreso tan anhelado. El tema fue de trascendencia por todo lo que ello involucraba, “tantas veces tratado, y

*Alcalde - Cid. derribo de muralla en donde se fundieron los muros del 24 de febrero de 1919*



Baluarte de San Pedro Apostol. Al fondo una garita y el edificio de la Telefonía.

<sup>236</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 833 del 25 de Agosto de 1922. “Acta del día 12 de Junio de 1922”.

<sup>237</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 852 del 20 de Abril de 1923. “Acta del 12 de Enero de 1923”.

<sup>238</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 3104. 16 de Julio de 1919. “Sobre relleno de baches y pantanos”.

acerca del cual tantas opiniones han sido emitidas en ocasiones varias”.<sup>239</sup> No todos los cartageneros estuvieron de acuerdo con la obra, de allí parte de la crítica causada, y aunque algunos callaran por temor a críticas plausibles otros eran más lanzados y se manifestaban utilizando anónimos o pseudónimos para divulgar su opinión. Por lo tanto, callar no era sinónimo de aprobar y no todos lo cartageneros aprobaron la obra ni estaban de acuerdo con el “progreso”. Las voces de protesta se elevaban porque se conocía el valor de los muros, tanto así que se utilizaba dinamita para la destrucción de los muros a altas horas de la noche con el fin de “evitar las protestas de desagrado de la ciudadanía”.<sup>240</sup>

Durante algo más de ocho años que duro este proceso, solo se conoce un contrato oficial ejecutado por la Alcaldía para la extracción de piedras. Este contrato se llevo durante el mandato de Alejandro Amador en 1918, quien le otorgo al señor Benjamín Puche, la exclusividad para la extracción de las piedras de las murallas. Cabe indicar que este contrato consistía en la extracción de piedras más no de recolección de materiales que había dejado la demolición,<sup>241</sup> pues la alcaldía también necesitaba piedras para construir. Dicho contrato radicada en el suministro de 1000 metros cúbicos al municipio por parte del contratista, de los cuales 500 metros serían extraídos de las murallas en un tiempo de 90 días. Cada metro cúbico extraído tendría un valor de \$90.00 que sería en total \$450.00 al finalizar el acometido. Finiquitado el contrato en pocas semanas, dado lo fácil y la poca cantidad de extracción de piedra ordenada, la Alcaldía siguió otorgando permisos esta vez a

---

<sup>239</sup> ANONIMO. *Las murallas de Cartagena*. OpCit. Pág. 208.

<sup>240</sup> BOSSA HERAZO, Donaldo. *Construcciones, Demoliciones, Restauraciones y Remodelaciones en Cartagena*. OpCit. Pág. 21.

<sup>241</sup> A.H.C. Sección Acuerdos Municipales. Acuerdo N° 33 de 1918.

los particulares siguieran extrayendo las piedras por lo menos hasta 1924. Las piedras eran un elemento vital de las construcciones y la macadamización de las calles.

La macadamización era un novedoso sistema de pavimentación que requería de piedras machacadas aglomeradas por un rodillo compresor<sup>242</sup> utilizado desde finales del XIX en algunas ciudades del país como Bogotá o Medellín, cuya utilidad en Cartagena sirvió para algunas vías centrales como los alrededores del Camellón y del parque de la Independencia y algunas calles nuevas de la periferia como la calle Real del Pie de la Popa. El interés por las piedras hace que se apropien de ella por cualquier medio, fuese legal o no. Esto se convierte en otro motivo de desagrado, pues se difundían públicamente intereses colectivos para justificar la demolición de los históricos muros. De esta manera, los ideales del progreso y modernización colectiva se convirtieron en un instrumento que utilizaron varios sectores de la elite local para apropiarse de terrenos y construir nuevas propiedades y mejorar las condiciones de las existentes. Estos hechos le permitieron a los sectores hegemónicos de la ciudad construir y apropiarse de distintos espacios donde termina afianzando su poder, su personalidad y su voluntad dominante<sup>243</sup>. Los espacios dejados por las murallas de la ciudad no fueron la excepción.

---

<sup>242</sup> SANCHEZ, Consuelo. **De la aldea a la metrópoli: Seis décadas de vida cotidiana en Bogotá, 1900-1959**. Instituto Distrital de Cultura y Turismo de la Alcaldía Mayor de Bogotá y Tercer Mundo Editores, 1997, pág. 15.

<sup>243</sup> Ver ROMÁN ROMERO Raúl. "Espacio público y conflictos en la construcción de la memoria política de Cartagena". En: **Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica**. Barranquilla, Universidad del Atlántico. 2008. Pág.51-63. SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. "*Trabajo y ocio en el Caribe Colombiano 1880-1930*". En: **Historia y Cultura**. N° 4. II Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1998, pág. 66-67.

### CAPITULO III

#### 3. PRIMERAS MANIFESTACIONES CONSERVASIONISTAS, PROYECTOS E INTERESES URBANOS Y FIN DEL PROCESO

La discusión y las contradicciones de opinión generadas frente al derribo, revelaron la presencia de manifestaciones conservacionistas y de valoración patrimonial que no solo se evidencian para nuestro caso, sino para el conjunto Latinoamericano.<sup>244</sup> Estas expresiones, que van comprobando una valoración por lo colonial, se materializaron con la puesta en marcha de una reglamentación jurídica y legislativa con fines de protección histórico - urbano. Dicha connotación, que surge bajo pretexto comercial o turístico, como creación de una historia común con raíces españolas<sup>245</sup> o de evocación del patriotismo heroico, van revelando que lo colonial, en este caso lo histórico, se va afianzando en la mente de algunos cartageneros interesados en su conservación, preservación y divulgación. No obstante, como lo hemos demostrado, estas ideas conservacionistas se proyectan en un ambiente de decisiones radicales sobre el futuro de la ciudad que anhelando ser moderna, irrumpe con el sistema colonial urbano de modo que lo fracciona y lo segmenta hasta hacerlo poco objetable como material histórico y funcional.

La presión de la ciudadanía para crear una política de conservación, suscitado por la demolición, conllevó a la creación de estrategias que desde la oficialidad, abogaban por su

---

<sup>244</sup> HARDOY, Jorge Enrique y DOS SANTOS, Mario. **Impacto de la urbanización de los centros históricos Latinoamericanos**. Santo Domingo: Proyecto Regional de Patrimonio Cultural y Desarrollo PNUD y UNESCO, 1983, pág. 21.

<sup>245</sup> GRANADOS, Almer. "*Hispanismos, Nación y proyectos culturales. Colombia y México: 1886-1921*". En: **Memoria y Sociedad**. N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9, 2005, pág. 5-18.

permanencia, siendo la conformación de juntas una de las alternativas las cuales iban acompañadas de un reglamento que regulaba sus funciones. Estas juntas esperaban que el Gobierno les brindara un real apoyo económico con algún proyecto de ley que destinara partidas mensuales para su labor. Entre 1918 y 1924 se destacan por su papel ejercido, la Junta de Conservación de las murallas y la Junta de Embellecimiento. Todo indica que estas primeras juntas no se crearon con el fin o el ánimo de detener las obras de demolición, sino más bien para la preservación de los “otros” muros que quedaban en pie como las Bóvedas o el castillo San Felipe de los que se creía, tenían la importancia histórica y comercial más importante de la ciudad.

Con las iniciativas para el desarrollo del turismo en los inicios del siglo XX, las peticiones para tener en buen estado las murallas, castillos y baluartes se fueron acrecentando. Una de ellas fueron las peticiones que reclamaban el embellecimiento y la construcción del paseo de las Bóvedas, sitio indispensable para la recreación del turista y del cartagenero.

Hay que tener en cuenta...que es la Bóvedas el paseo más frecuentado, por extranjeros y nacionales, y hasta por paseantes de la localidad, en razón de su importancia, de la belleza del panorama que desde esa muralla se contempla, de las tradiciones en que está envuelta la tradición de la fortaleza, y también porque es uno de los caminos obligados de los amantes del deporte del base-ball<sup>246</sup>

Dicho lugar se hallaba en un lamentable estado de deterioro, con desprendimientos de ladrillos en vigas, arquerías y techo,<sup>247</sup> que lo convertían en una “pamplina verdosa y descolora que causaba cierto repudio social” por lo que ciertas veces era llamada “ulcera

<sup>246</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 6100. 27 de Septiembre de 1918. “Ulceras urbanas”.

<sup>247</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5093. 14 de Abril de 1915. “En ruina”.

urbana” dada su caracterización física. Junto a las ruinas de las Bóvedas estaba el legendario Castillo de San Felipe rodeado de malezas como el *tumbapared*, cuyas raíces había socavado los cimientos y ladrillos de la edificación hasta convertirlo en un promontorio de escombros y suciedades que generaban desconcierto social;<sup>248</sup> el Convento de la Popa también necesitaba especial atención al igual que sus faldas las cuales debían reforzadas.<sup>249</sup>

Lo verdaderamente importante y lamentable es que por causa del abandono indicado se están cayendo, en toda su integridad, el convento de la Popa, las maravillosas minas y fortificaciones de San Felipe y los castillos de Bocachica: pero no es cierto que ello ocurra por voluntad de nadie, y menos de los cartageneros, sino por falta de voluntad en la Nación para impedirlo y por el trabajo incesante de la naturaleza, en tal forma, que pocos años bastaran para hacer inevitable la desaparición definitiva de esas obras en el seño del tiempo. No finca, pues, lo grave, en lo que a sabiendas y limitadamente se deshace, sino en el quebranto profundo y general y en el desmoronamiento indefinido, que se viene realizando por la callada acción de los elementos.<sup>250</sup>

Para mediados de 1918, la reprobación del derribo y la opinión a favor de la conservación comenzó “a operar un cambio en la manera de percibir los monumentos como bienes urbanos”<sup>251</sup> como elementos “atractivos” del turismo y como elementos identitarios. Dentro de los objetivos de las juntas estaba la consecución de fondos para el mantenimiento de las fortalezas, bien fuera por fondos particulares o por las iniciativas que tomaban algunos representantes del Congreso muy ligados a los fines pretendidos de las juntas, y

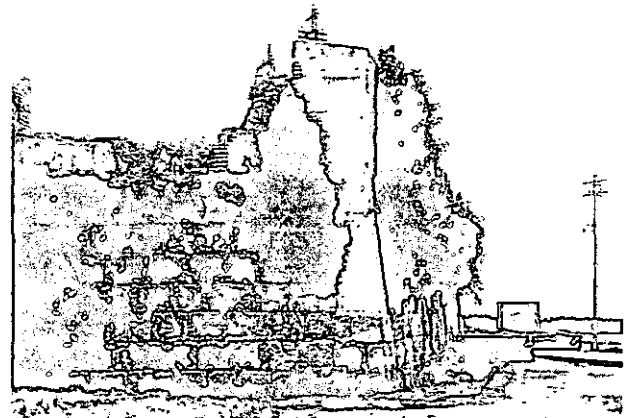
<sup>248</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 4562. 27 de Junio de 1913. “El cerro de San Felipe”.  
<sup>249</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 388. 4 de Abril de 1918. “La Popa”.  
<sup>250</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 2956. 22 de Enero de 1919. “Nuestros Monumentos históricos”.  
<sup>251</sup> VIDAL FORTICH, Claudía. Los inicios de la actividad turística en Cartagena, 1900-1950. Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 1998, pág. 34.

que gestionaban un proyecto de ley para ello. Las murallas se hallaban también en un estado deplorable de conservación que requerían atención.

### 3.1 Juntas y la Ley de Conservación de las Murallas

Una de esas juntas fue creada en 1918 por el Director departamental de higiene de Bolívar, Manuel Pájaro, quien la denominó *Junta de Conservación de las Murallas*, dirigida en sus comienzos por el ciudadano Gabriel OByrne.<sup>252</sup>

Constituida la Junta, se empezó labores realizando una colecta o recaudación



Baluarte de San Pedro Martir a principios del siglo XX. Notese su estado de precariedad y deterioro. Este fortin de salvo de ser demolido totalmente.

entre los comerciantes y la Aduana de la ciudad mientras obtenía los auxilios prometidos por parte del Congreso, cuyo principal gestor era el Senador Antonio Blanco. Con este auxilio se llevaría a cabo la obra del paseo de las murallas de las Bóvedas con jardines y alumbrado público y la conservación y reparación de otros monumentos históricos. “Por muy pequeña que sea la suma que produzca el porcentaje de la Aduana será suficiente para hacer esta y otras obras en esos glorioso monumentos y mantenerlos siempre limpios”<sup>253</sup>. Sin embargo, esta junta emprendía meses después la labor de limpieza aunque las discusiones en el Congreso para probar el proyecto de ley se silenciaban por momentos.

<sup>252</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 529. 24 de Septiembre de 1918. “*Conservación de las Murallas*”.

<sup>253</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 546. 14 de Octubre de 1918. “*El embellecimiento de las murallas*”.

El hecho de que Manuel Pájaro escogiera a Gabriel OByrne para esta labor, radica en la importancia que había tenido este último dentro de las políticas de higiene de la ciudad, pues siendo Personero Municipal se destacó por su labor valiosa en relación con el puerto y la demolición de las murallas. Con respecto al tema del financiamiento, El *Diario de la Costa* consideraba que ello era muy difícil de resolver y sostener por la cuantía requerida y el inmenso equipo que tendría que costearse entre celadores, construcción de letrinas y campañas educativas.

Se necesita de todo un ejército de celadores y una incalculable suma de dinero para conseguir el fin que se propone el Director de Higiene. Cuando se cuente con todos esos elementos, habrá entonces que comenzar a una labor de educación para conseguir que los vecinos se acostumbren a respetar el carácter sagrado de esos lugares, pues aunque muchos se sienten lastimados en su patriotismo cuando se toca una sola de esas piedras, estos no son sino aspavientos insinceros para disimular la más absoluta indiferencia.<sup>254</sup>

En cierta ocasión el tesorero de la Junta, José María Pasos, le escribía al Consejo Municipal solicitándole el pago de la suma de \$125.00, a razón de \$25.00 mensuales por cinco meses, que había destinado de sus ahorros y exigía el pago de las cuotas mensuales destinadas a atender las gastos de las obras que llevaba a cabo la Junta y que hasta ese momento el atendía. El Consejo dispuso abstenerse de entregar los fondos al Señor Pasos y a la Junta, debidos a que el año anterior, es decir 1920, no se votó en el presupuesto anual la partida para tal fin. Por lo tanto, la erogación de Pasos no tenía validez puesto que en el presupuesto no se hallaba una especificación para los gastos de la Junta ni mucho menos para la conservación de los muros de la Heroica.

<sup>254</sup> OpCit. Diario de la Costa. N° 529.





Dígase al señor J.M. Pasos, que el Consejo se abstiene, como se abstuvo el año de 1920, de ordenar el pago de veinte y cinco pesos mensuales para la Junta de Murallas, en atención que no figura en el Presupuesto partida apropiada para tal fin, y que en cuanto al reconocimiento de la suma de \$125.00 que el solicita, el Consejo espera se sirva presentar a la mayor brevedad, las cuentas de su manejo debidamente arregladas, para el conveniente examen de ellas<sup>255</sup>.

Esta junta se constituyó mediante la Resolución N° 41 de 1918, en la cual se difunden sus principales funciones, integrantes y gestiones públicas teniendo como justificación para su conformación el deterioro, insalubridad y descuido en el que se hallaban los muros, además de ser patrimonio nacional y atractivo de los turistas. Esta Junta tenía dentro de otras funciones reparar los merlones, almenas y garitas, nombrar un celador para que vigile las obras de reparación, gestionar un auxilio ante el Gobierno Nacional y “ante los particulares acomodados, donativos en dinero”. La junta quedó conformada por miembros destacados de la dirigencia local: el Alcalde, el Director de la Policía Sanitaria y cuatro ciudadanos más, entre los que se hallaban el ya mencionado Gabriel OByrne(Personero Municipal), Benjamín Moreno (Alcalde de la ciudad en 1924), Antonio Araujo (Dueño del Diario el Porvenir) y José María Pasos (importante político local).<sup>256</sup>

Algunos cartageneros creían en la posibilidad de que esta junta interviniese en el cese del derribo, aunque dentro de sus objetivos esto no se especificase en algún momento. En este sentido, se esperaba que la Liga Costeña en 1919, por medio de sus asambleas ordinarias,

<sup>255</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 803 del 25 de Septiembre de 1921.

<sup>256</sup> A.H.C. Diario La Época. N° 2869. 24 de Septiembre de 1918. “Aseo y conservación de las murallas”; Diario El Porvenir. N° 6098. 25 de Septiembre de 1918. “Junta de Conservación de las Murallas de Cartagena”.

interviniese por medio de sus delegados, aunque ello no se materializó. Paradójicamente en carta enviada a la Liga, por algunas personalidades y órganos de prensa de la ciudad, aparece como firmante H.L. Román, quien en conjunto, declara la necesidad de protección de las fortificaciones cuya petición fue denegada por no tener suficientes firmantes. “Partes bellísimas murallas, Cerro, Popa, Castillos, desmoronase cada año lastimoso abandono Nación. Lustró mas, hora inevitable ruina total. Cartagena sin monumentos, no será Cartagena histórica. Asunto interesa República, pero especialmente Costa. Recomendémosles proponer Liga, apoyar, proyecto ley efectiva vigilancia, conservación, siquiera, estado actual.”<sup>257</sup>

Finalmente dicha Junta se disgrega, al parecer por el tema del financiamiento, y aparece en escena la *Sociedad de Embellecimiento*<sup>258</sup>, sobre la que recaerían posteriormente los fondos esperados por su antecesora. Indistintamente a la *Junta de Conservación* que solo tenía en mente la proyección y protección de las murallas, esta última Junta se dedicaría además al ornato y embellecimiento, modernización y crecimiento urbano de la urbe. Esta Junta, que pasó a llamarse *Sociedad de Mejoras Publica*, fue creada en 1923 a solicitud del Consejo Municipal al Alcalde de entonces, Vicente Martínez Romero. El Consejo procedió a “Autorizar como en efecto se autoriza al señor Alcalde de esta ciudad, para que proceda a, instalar una Junta de Embellecimiento, la cual contara con 30 miembros inclusive 10 damas, los cuales serán designados por dicho funcionario para un periodo de dos años”.<sup>259</sup>

<sup>257</sup> OpCit. A.H.C. Diario La Época. N° 2956

<sup>258</sup> Sobre le Sociedad de Embellecimiento de Medellín ver a: BOTERO HERRERA, Fernando. **Medellín 1890-1950. Historia Urbana y juego de intereses.** Medellín: Colección Clío-Universidad de Antioquia, 1996.

<sup>259</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 875 del 30 de Noviembre de 1923. Resolución N° 11 de 1923.

Una de las labores de la Junta fue hacer “énfasis sobre todo en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de Cartagena, con una referencia al desarrollo de un espíritu cívico”<sup>260</sup>. No por ello, una vez conformada la Junta, un grupo de jóvenes de la Institución El Bodegón gestionó ante este ente, un permiso para poder recuperar parte del área de las Bóvedas, exactamente el baluarte de Santa Catalina, sin que ello implicase comprometer las estructuras y lineamientos básicos ya que consistía básicamente en una adecuación para convertir aquel sitio en lugar de esparcimiento<sup>261</sup>. “Esos jóvenes, cuyas actividades no se pierden vanamente, se han apresurado a solicitar de la Sociedad de Mejoras Públicas la entrega de una parte de las murallas de las Bóvedas para hermosearla convenientemente, estableciendo allí un agradable sitio de recreo”.<sup>262</sup>

Esta recuperación, que consistía en la adecuación y embellecimiento de la misma, guarda su importancia bajo dos aspectos. El primero de ellos, es que la petición fuera de ser formal, se convertía en un acto a favor de la vida de las murallas que se despertaba gracias al entusiasmo que generaba la misión de la nueva Junta y que ponía “en movimiento las voluntades y energías de los jóvenes”.<sup>263</sup> Lo segundo, es que la petición, digna y laudable según algunos, era la primera propuesta pública, colectiva y organizada que pretendía hacer acto de presencia en el embellecimiento y ornato de los muros, independientemente de las labores oficiales o individuales que hasta ese momento se pudiesen haber hecho. Poco a

<sup>260</sup> CUNIN, Elisabeth y RINAUDO, Christian. “Las murallas de Cartagena entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la Sociedad de Mejoras Públicas”. En: *Memorias*. Nº 2. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte, 2005, pág. 9.

<sup>261</sup> Archivo Sociedad de Mejoras Públicas. (En adelante ASMP). Acta Nº 3 del 12 de Diciembre de 1923.

<sup>262</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. Nº 7540. 5 de Diciembre de 1923. “Nuestros proyectos. Cartagena del futuro. El paseo de las Murallas”.

<sup>263</sup> *Ibid.*

poco la Sociedad iba adquiriendo la importancia pública que la anterior había tenido a escasas.

Para finales del año 1923, el Gobernador del Departamento invita a la Sociedad que efectuara la recuperación del Castillo de San Felipe, dado que un ingeniero alemán de apellido Klein y el rector de la Universidad de Cartagena, José Vicente Hernández, estando de visita por el “mítico” castillo se dieron cuenta del estado deplorable en el que se hallaba. El resultado de esta visita dejó como consecuencia la petición que los segundos hicieron a los primeros a beneficio del castillo. Una de las notas editoriales de la prensa decía lo siguiente al respecto:

Como entre las funciones de esa Honorable Junta está la de procurar la conservación de las obras que nos legara España, y hallándose como se halla esa Junta animada de los mas patrióticos anhelos, juzgo conveniente insinuarle la idea del castillo San Felipe de Barajas, sea incluido entre las obras sobre las cuales va a laborar, a fin de continuar en forma más activa el trabajo interesante a todas luces que por su propia cuenta ha emprendido el señor Klein.<sup>264</sup>

El proyecto de Ley era el primero en su tipo dedicado a los monumentos y siendo la Sociedad de Mejoras la encargada de percibir los recursos que dicha ley emitiera por ser el ente encargado por el Gobierno, no obstante, dicha sociedad presionaba y esperaba que la viabilidad de los recursos fuera inmediata. Es en este contexto de valor patrimonial e histórico donde la demolición tendría sus días contados ya que nuevos intereses comerciales empezaban a privilegiar su condición monumental y patrimonial para crear beneficios particulares en materia económica. Tanto la Junta como el proyecto de ley jugaron un papel determinante a la hora de desestimular esta cadena de eventos destructivos

<sup>264</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7549. 17 de Diciembre de 1923. “El Castillo de San Felipe”.

contra los históricos monumentos, sin embargo ya era demasiado tarde, para 1924 se había derribado casi todo lo que se había anhelado y proyectado conservar.

El Alcalde Vicente Martínez, fue el primer mandatario local que manifestaba públicamente al Ministerio de Obras Públicas en 1924, que los viejos castillos y murallas de Cartagena eran invaluable joyas históricas que se encontraban en un estado ruinoso y repugnante, desdiciendo así, del espíritu público ocasionando una impresión ingrata y desagradable a los turistas que tuvieran la de visitar la ciudad. Proponía el Alcalde, teniendo en cuenta el proyecto de ley, que la Guarnición del Ejército era quien debía vigilar y proteger los monumentos, dado que era una labor patriótica y gloriosa y quien menos que ellos para llevar a cabo el acometido. “En consecuencia, permítame suplicarles en nombre del amor patrio que acojan esta insinuación y resuelvan poner bajo la custodia del Ejército nuestro sagrados muros”<sup>265</sup> La salvaguardia del Castillo era de suma urgencia, ya que al igual que las murallas, había sido como un elemento para la reventa de piedras<sup>266</sup>.

Aunque en 1919 el Representante Alejandro Amador había retomado las gestiones del proyecto, este solo se dio en 1924. La propuesta de Amador no solo tenía en cuenta la protección de las murallas por medio del pago de unos derechos, \$3.200.00 anuales, sino que también confiaba la guarda y protección de los castillos y fortalezas al Municipio de Cartagena mediante una Junta especial, cuyo deber estaría hasta ese entonces, en poder del Estado. Amador<sup>1</sup> proponía que al pago de los derechos de conservación se le sumara los

---

<sup>265</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 2103. 9 de Mayo de 1924. “*Conservación de nuestros monumentos históricos*”.

<sup>266</sup> CUNIN, Elisabeth y RINAUDO, Christian. OpCit. Pág. 10.

MO

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

pagos de los derechos de sanidad del puerto, \$2.000.00, conforme a lo dispuesto en la Ley 106 de 1912, ya que no habían sido cancelados. Por tanto, el proyecto de Amador era una especie de objetivo dual en donde las murallas y el puerto tenían una importancia gradual. El Diario *El Porvenir* exponía que la demolición tenía como causa la indiferencia del Gobierno Nacional, pues un siglo después de ocurrida la Independencia, no habían acudido a su aseo y conservación, originando así focos de infección y desagrado público que eran preciso erradicar por medio del derribo.<sup>267</sup>

Posteriormente el proyecto de ley fue apoyado para 1923 por los representantes de Bolívar, Rafael Méndez, Francisco Carbonell y Carlos Arturo Díaz, quienes brindaban su apoyo a la Sociedad y a la Municipalidad en general.<sup>268</sup> Igualmente se esperaba que los Diarios *El Tiempo* y *el Espectador* de Bogotá, que habían tenido una participación destacada en la defensa de los muros, apoyaran desde sus redacciones el proyecto en mente. El primero de los diarios respondió a la iniciativa de esta manera: “Para *El Tiempo* es especialmente grato cumplir con el deber de apoyar el proyecto en referencia, que el Congreso debiera aprobar por unanimidad”<sup>269</sup>. Después de tantos inconvenientes, para finales de 1924, la buena noticia había llegado para la ciudad: el Congreso había votado la ley favorablemente y destinaba \$10.000.00 anuales para la conservación, mantenimiento y embellecimiento de las fortalezas de Cartagena.<sup>270</sup>

---

<sup>267</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 6359. 18 de Septiembre de 1919. “*Labor parlamentaria del Representante Amador y Cortes. Un gran proyecto para Cartagena*” y “*Exposición de motivos relativa al proyecto anterior*”.

<sup>268</sup> AHSMP. Acta de la reunión ordinaria del 29 de Agosto de 1924.

<sup>269</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7770. 24 de Septiembre de 1924. “*Cartagena. Monumento nacional*”.

<sup>270</sup> AHSMP. Acta de la reunión ordinaria del 19 de Noviembre de 1924.

En efecto, las Cámaras Legislativas habían aprobado la Ley 32 de 1924, en donde finalmente no se destinaron los \$10.000.00 como había planeado Carlos Arturo Díaz, sino \$20.000.00 como acuerdo unánime. El Consejo Municipal junto con el Alcalde y la *Sociedad de Mejoras* reconocieron la labor significativa del Representante ya que había “interpretado fielmente los sentimientos del pueblo que representa” en beneficio de la monumentaria colonial. Por ello mismo y según la resolución N° 26 del mismo año el Municipio reconoció la labor “altruista y benéfica en pro de los intereses de esta ciudad legendaria, y declararlo desde este momento como hijo adoptivo y meritorio de Cartagena”<sup>271</sup>. El problema de este proyecto de ley consistió en que para el año de 1925 aun no se había liquidado y puesto en el plan presupuestal de ese mismo año. La Sociedad previendo la utilidad de estos fondos, adoptó para 1925 un plan de conservación y restauración de monumentos<sup>272</sup>, que aunque fue realizada años después, fue la base bajo la cual se sustentó las disposiciones de dicha ley.

El consejo temía que esta disposición no se cumpliera a cabalidad, pues junto a ello, la ciudad necesitaba otras obras de envergadura que habían tomado mucho tiempo para que la nación asumiera sus costos. La canalización del Dique, la construcción de un edificio para la Agencia Postal, el restablecimiento de la comunicación inalámbrica, la línea telegráfica, las obras de acueducto y alcantarillado según las disposiciones de la Ley 77 de 1912, la canalización de los bocas de los ríos Sinú y Atrato y el cumplimiento de la Ley sobre conservación de los castillos y murallas,<sup>273</sup> eran los problemas más apremiantes de la

<sup>271</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 911 del 20 de Noviembre de 1924. “Resolución N° 26”.

<sup>272</sup> OpCit. CUNIN, Elisabeth y RINAUDO, Christian. Pág. 10.

<sup>273</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 939 del 30 de Agosto de 1925. “Resolución N° 56”.



localidad que requerían de atención inmediata a favor de la modernización, el comercio y el patrimonio. Estas labores se esperaban fueran peticionadas por los Representantes de Bolívar ante el Congreso, ya que sin ellas muchas de las disposiciones legales para la urbe serían inútiles sin su debido acometido.

### 3.2 Un adiós definitivo a los derribos

Los constantes derribos ocurridos en buena parte durante las dos primeras décadas del siglo XX van teniendo poco a poco su fin. Desde muy temprano, Cartagena va siendo sede de visitas ilustres y eventos de carácter nacional en donde presidentes, políticos, cardenales, aviadores y cineastas iban llegando al corralito por distintas razones dada la importancia y atracción que suscitaba la ciudad en el ámbito regional y nacional. Ello implicaba tener una ciudad limpia y embellecida, salubre e higiénica, presentable a un público que admirara los adelantos y el progreso de la misma lo que incluía mantener los muros en estado óptimo de y preservación. En este sentido, las murallas demolidas fueron el centro de la crítica y los comentarios, pues de ellas dependía el atractivo local permanente a futuro.

A finales de 1923 Cartagena se alistaba para la visita del Cardenal Benlloch, quien vino con una misión del Vaticano que en conjunto traerían un mensaje de confraternidad del Rey de España, Alfonso XIII, al presidente y al pueblo colombiano.<sup>274</sup> Esta visita exigía en el plano urbano la realización de algunas obras públicas por los sitios donde atravesaría la comitiva como la tapada de baches y huecos, la pintada algunos edificios y la limpieza de la urbe. En ese entonces, el estado de destrucción de las murallas junto con el desorden que había

<sup>274</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 875 del 30 de Noviembre de 1923. "Resolución N° 13".



generado las piedras y arenas por todos lados de la zona, eran una representación de todo lo contrario que pudiese mostrarse a la comitiva.

Por ello, se recogen algunas piedras y se detienen los derribos ante una nueva crítica, solo que esta vez, podía provenir de delegatarios internacionales. Desde la redacción del *Diario de la Costa*, Luis Calvo Medina, visionaba como las mentes progresistas que determinaban los derribos habían guardado un cariño por los muros, lo cual se daba por la visita y la posible reprocha de estos hechos, pues era sabido que iban en contra del patriotismo tantas veces aclamados por la ciudadanía. “Ahora es cuando, con motivo de la visita de las Comisiones del Poder Ejecutivo y del Congreso que vienen a recibir a su eminencia el Cardenal Belloch, el espíritu de ciertos modernistas ha experimentado una regresión cariñosa hacia la conservación de las monumentos de la ciudad”.<sup>275</sup>

Este mismo ciudadano visionaba algunas funcionalidades constructivas para la Matuna, puesto que era un espacio apto para edificar y habitar y formar una urbanización del mejor estilo. Un anónimo que escribía a uno de los diarios reafirmaba la posición de Medina de la siguiente manera “Porque el espacio que dejan al ser arrasada ni se necesita ni es suficiente para nuevas construcciones, y finalmente, porque se están conculcando derechos de la Nación en monumentos que son de su propiedad por mandato de la Ley”.<sup>276</sup> Pese a la labor de la Sociedad de Mejoras, el anónimo propone un ente facultado que se dedique expresamente a la labor del cuidado de las murallas que se llamaría *Sociedad de Conservación y Reconstrucción de Monumentos Nacionales*. Este ente que también

<sup>275</sup> A.H.C. Diario de la Costa. Nº 1978. 29 de Noviembre de 1923. “*Cartagena Monumental y Artística*”.

<sup>276</sup> *Ibid.*

reconstruiría monumentos, se instauro para mediados de 1959 con la creación del Consejo de Monumentos Nacionales según la Ley 163 de ese mismo año<sup>277</sup>

Esta preservación de los muros no solo se daba ante la visita de ilustre personajes a la ciudad, la cual requería de una ciudad presentable, sino también ante los mismos turistas que la empezaban a visitar cada día.<sup>278</sup> La naciente industria del turismo requería de atractivos urbanos que mostrar y en ese sentido las murallas era una de las prioridades. Por ello, se tenían que reconstruir y conservar las fortificaciones, labor que debía desempeñar la *Sociedad de Mejoras* para que los visitantes pudieran venir a menudo, ya que traerían oportunidades lucrativas para hoteles, vendedores y comerciantes. Una de esas entidades encargadas de promocionar la ciudad era la recién creada *Cámara de Comercio* con su secretario a la cabeza para 1923, F. Lequerica Vélez, quien argumentaba que el turismo al exigir condiciones urbanas factibles, era indispensable que Cartagena las tuviera en aras de una exitosa prosperidad en este ámbito.

El turismo, iniciado en Europa a finales del siglo XIX con fines educativos<sup>279</sup> había llegado a Latinoamérica y Cartagena no fue la excepción. Poderosas líneas de navegación surcaban las aguas del Caribe buscando puertos atractivos, permisibles a la vista de los embarcados, pero a la Heroica solo llegarían si lograba reunir una serie de factores indispensables para la llegada. Lequerica Vélez informaba al Gobernador, Henrique L. Román, que Cartagena

---

<sup>277</sup> Congreso Nacional de la República de Colombia. Ley 163 del 30 de Diciembre de 1959. "Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y Monumentos públicos de la Nación.". Encontrado en: Internet Explorer <http://parquesnacionales.gov.co/PNN/portel/libreria/pdf/LEY163>.

<sup>278</sup> VIDAL FORTICH, Claudia. *Los inicios de la actividad turística en Cartagena, 1900-1950*. OpCit. Pág. 20-30.

<sup>279</sup> *Ibidem*. Pág. 11.

necesita fuera de un puerto salubre con todas las normas internacionales vigentes, la reparación de los monumentos históricos y la limpia y conservación de todos ellos “para que así lleguen a constituir efectivamente un motivo de curiosidad para los viajes que vengan a este puerto”.<sup>280</sup>

Con la escala de estos viajes de turismo a Cartagena, se esperaba que aumentara el desarrollo de las industrias y las ocupaciones. El turismo traería consigo el bienestar en las ventajas materiales pues la urbe reconstruiría sus sitios más emblemáticos, convirtiéndose de esta manera, en una ciudad cosmopolita, de avanzada cultura y con un desenvolvimiento comercial único.<sup>281</sup> Por estas razones la Cámara de Comercio creía necesario iniciar cuanto antes las obras planeadas si se quería la incursión de la ciudad en las rutas programadas por las grandes compañías de navegación. Por ello llamaba a la exaltación al gobernador del Departamento de la siguiente forma:

Ha llegado el momento de obrar y reparar tan grave falta y por esa razón esta Cámara se toma la libertad de dirigirse a usted, como primera autoridad del Departamento, y suplicarle el favor de coadyuvar con todo entusiasmo en beneficio de esta noble idea, proveyendo a la reparación de los monumentos históricos de la ciudad, dentro de la órbita de sus facultades y con el auxilio de la Corporación Administrativa del Departamento.<sup>282</sup>

Era de esperarse que el proyecto de Ley destinado a realizar estas ideas también hayan sido motivadas por el doble interés de preservar el nuevo escenario económico turístico que se proyectaba, pues el secretario hablaba de los “beneficios” que el turismo y los muros traerían a la urbe y a la Nación. Para mediados de 1924 el proceso de los derribos de las

<sup>280</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7341. 27 de Marzo de 1923. “*Turismo. A favor de Cartagena.*”

<sup>281</sup> *Ibíd.*

<sup>282</sup> *Ibíd.*

116

murallas llega a su fin, a excepción del pedazo de muralla del ala izquierda de la Torre del Reloj que fue recortada entre 1928 y 1930 en un intento por dotarlo de una estética común.<sup>283</sup> No obstante la Sociedad de Mejoras pone freno al ímpetu de los demoledores y empieza la recuperación de los monumentos de forma lenta y parcializada sobretudo en la década de los 30 donde recupera parte del Castillo de San Felipe y las Bóvedas.

### 3.3. Proyectos oficiales y particulares para la Matuna y la zona del derribo

El amplio sector de la Matuna era visto como el espacio más promisorio y deshabitado dentro del recinto central amurallado, siendo el terreno ideal para una urbanización por estar más centrado, incluso que Manga o Bocagrande. En el año de 1924, Henrique Román, un destacado político local, le manifestaba al Consejo Municipal la siguiente afirmación sobre la importancia y la crucial urbanización de estos terrenos: “Se trata de un terreno colocado en el centro más importante de la ciudad y que, en un futuro no lejano, ha de ser valioso e importante. Es, pues, necesario prestarle atención desde ahora, a fin de impedir que en dichos terrenos se hagan construcciones que no sean adecuadas a la importancia del lugar y al embellecimiento y ornato de tan importante centro”<sup>284</sup>

Para Román, la construcción de una Agencia Postal, el Palacio de la Exposición, el Palacio Municipal y la sede la Gobernación debían ser las razones por las cuales este espacio debía ser utilizado; imponentes edificaciones debían embellecer en su conjunto tan notable zona “llamada a ser la más bella de la población”. Por último, Román recomendaba que dichos

<sup>283</sup> OpCit. BOSSA HERAZO, Donald. *Nomenclátor Cartagenero*. Pág. 231.

<sup>284</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena del 20 de Septiembre de 1925. “Acuerdo N° 31.



MA

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

terrenos no debieran cederse a los amigos y familiares de tipo político o a intereses privados, porque de ser así, resultaría una “conglomeración heterogénea” jamás planeada y concebida por la Alcaldía. Ante este asunto cabría preguntarnos ¿Cuál era la *conglomeración heterogénea* a la que se refería Enrique P. Román? Román se refería a que estos espacios debían ser utilizados con un fin único, liderados desde la oficialidad, mas no entregarse a una pluralidad de intereses privados para que lideraran la urbanización sin un criterio común de construcción. Para poder ejecutar estas intenciones, se requería fuera de la Matuna, espacios y “concesiones para la edificación sobre los terrenos en los cuales se levantaban las murallas.”<sup>285</sup>

Una de las muchas propuestas la concibió la casa de comercio italiana *Viuda de Américo Chiardelli & C* el cual desempeñaba funciones en la calle de las Carretas. Al hacer un cambio de domicilio esta casa de comercio mayorista, solicito del Municipio en el año de 1920 y para tal fin, la compra del edificio público llamado “Montecarlo”, ubicado en inmediaciones del Campo Grau, utilizado en aquel entonces como casa de juegos. Para adquirir el edificio, la casa comercial proponía y requería, previendo no solo su objetivo, sino el embellecimiento y tal vez la clientela, “hacer de su cuenta el derribo del pedazo de muralla que existe entre el costado del edificio Montecarlo y la Plaza de la Independencia y macadamizar el frente y costado del mismo edificio en toda la extensión de la calle que ocupa dicho local”<sup>286</sup>. El Consejo estimaba que la venta de este edificio, podía ascender de 40.000 a 50.000 pesos.

<sup>285</sup> OpCit. A.H.C. Diario de la Costa. N° 1092.

<sup>286</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 780 del 30 de Enero de 1921. “*Informes*”.

La anterior idea era apoyada por el Consejo ya que iba “en relación con los trabajos de urbanización de esa importante sección de la ciudad”<sup>287</sup> Esta petición fue sometida a debate por dicha Corporación, mas no fue aprobada ni sancionada por el Alcalde ya que este ente tenía sus propios planes para estos terrenos. Entre tanto el edificio siguió funcionando como casa de juegos y su alquiler se prorrogó a un año más. Esta creciente demanda del ocio y de juegos destinados a la recreación en la Matuna, se reafirmó cuando en 1921 se instaló en la antigua Plaza de Carnicería frente a la calle del Tablón, el primer carrusel mecánico que tuvo la ciudad<sup>288</sup> el cual consistía en un aparato rotatorio de los llamados caballitos, al que se le sumó un año después, “una rueda vertical gigante”. Estas atracciones eran conocidas como *The Famous Worlds Atraction Co.*<sup>289</sup>

Sin embargo, ninguna de las dos anteriores propuestas fue tan crucial e importante como lo fue la pretendida construcción de un edificio que albergara la Exposición Permanente de Cartagena. Ello consistía en un edificio que alojaría el certamen comercial e industrial del país, siendo como una especie de “vitrina” para los visitantes y compradores nacionales e internacionales. Esta Exposición fomentaría la prosperidad económica a través de la promoción de productos elaborados o naturales provenientes de todas las regiones colombianas a países como Estados Unidos; quienes a su vez, negociarían sus manufacturas y productos nacionales aptos para vender. “Los industriales colombianos deben tener especial empeño en traer sus productos a la Exposición de Cartagena, porque ello será tanto como llevarlos a las mismas puertas de Estados Unidos...porque el manufacturero

---

<sup>287</sup> *Ibíd.*

<sup>288</sup> LEMAITRE, Alberto. *Estampas de la Cartagena de ayer*. OpCit. Pág. 133; A.H.C. Diario El Porvenir. N° 6749. 28 de Febrero de 1921. “*Un viejo amigo*”.

<sup>289</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7009. 26 de Enero de 1922. “*Plaza de recreo*”.

norteamericano vendrá a exhibir aquí, contando con las facilidades de la vecindad, sus productos a fin de conseguir la introducción de ellos a nuestros mercados”

La Exposición se inauguraría en 1916 durante la celebración del Centenario de los Mártires. La falta de tiempo, presupuesto y organización para establecer un certamen tan complejo que demandaba muchos elementos, no llegaría ni se haría realidad.<sup>290</sup> Para 1925 la Alcaldía junto con el Consejo Municipal elevaron a Acuerdo Municipal, la normatividad a seguirse para la construcción del edificio, estableciéndose las zonas, los estandartes y áreas comunes de la Exposición. Se recomendaba a la Junta propuesta para este fin “Urbanizar el terreno para tales exposiciones, haciendo desde ahora distribuciones de los espacios de terreno que han de ser ocupados por los pabellones y haciendo las demarcaciones necesarias para dejar delineadas las calles y avenidas.”<sup>291</sup> Se trataba de los terrenos ya mencionados. Dicha Exposición no se llevo a cabo en la ciudad, como sí ocurrió en otras ciudades como Bogotá y Panamá. No obstante, luego del fracaso de la propuesta de la Exposición y del proyecto de la *Pearson and Sons* sobre la urbanización de la Matuna en la década de 1910, surgió a mediados de 1920 la mejor propuesta urbanizadora liderada por la Alcaldía, el Consejo de la ciudad y el ente privado en común acuerdo.

La Alcaldía de Alejandro Amador, efectuó en el año de 1925, un contrato con el arquitecto francés, Gastón Lelarge, que una vez aprobado por el Consejo mediante Acuerdo Municipal, se denominó “Planos de urbanización de las plazas de la Independencia y

---

<sup>290</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 5276. 18 de Noviembre de 1915. “*La Exposición de Cartagena*”.

<sup>291</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena. N° 940 del 10 de Septiembre de 1925. “*Acuerdo Numero 29*”.

antigua Carnicería”.<sup>292</sup> Gastón Lelarge, arquitecto del antiguo Club Cartagena, la torre de la Catedral y la cúpula de la iglesia San Pedro Claver, se comprometía a dibujar los planos pertinentes donde diera cuenta de un sistema de desagües, una urbanización donde indicara la altura de las futuras calles y plazas, así como las áreas a reservarse para jardines y edificios públicos de la Gobernación y la Alcaldía. Gastón debía expresar el tipo de construcciones que se podían levantar en un informe dirigido al Ingeniero Municipal.<sup>293</sup> La idea de Lelarge fue construir un impresionante boulevard que uniría los antiguos barrios coloniales y le darían a la ciudad una vista impresionante desde todos los ángulos.

Dentro de este boulevard, Lelarge visionó un nuevo edificio para la Gobernación rematado con una cúpula en su eje central, al igual que un Palacio Municipal, un museo, un teatro, un casino y hotel.<sup>294</sup> Estos terrenos



Proyecto de Lelarge que incluía edificios institucionales, comerciales y recreativos.

estarían demarcados por cuatro calzadas de igual proporción junto con cuatro paseos peatonales y un espejo de agua en la parte céntrica del proyecto. Todo ello implicaba más espacio del previsto, ante lo cual también tenían que suprimirse dos manzanas del recinto colonial anexa a los cimientos de la muralla derribada. Este diseño pretendía unificar el antiguo recinto de carácter colonial

<sup>292</sup> A.H.C. Gaceta Municipal de Cartagena N° 941 del 20 de Septiembre de 1925. “Acuerdo Numero 31”.

<sup>293</sup> *Ibidem*.

<sup>294</sup> MARTINEZ FONSECA, Irina, TAPIAS DE LA CRUZ, Víctor y VEGA CARRAL, Lía Margarita. **La ciudad soñada. Proyectos no ejecutados en Cartagena de Indias durante la Colonia y la República. (1533-1919)**. Tesis de Grado del Programa de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999, Pág. 148.



con el nuevo orden urbano soñado, solo que no interrumpía abruptamente con la imagen urbana proporcional como sí ocurrió con la urbanización de la década de 1950.<sup>295</sup>

Sin embargo, la Alcaldía no era el único interesado en la urbanización de la Matuna. A ello se le sumaban las distintas peticiones que hacían los entes particulares o privados para poder apropiarse de un lote de este terreno y poder ejecutar sus intenciones. El *Diario de la Costa* pensaba que la obra más esencial y pertinente que se requería, era una avenida de aproximadamente 20 metros de ancha, arbolada, con un paseo en el centro de la misma que se prolongara hasta la entrada del Cabrero, jardines, pistas para patinar y zona de juegos infantiles.<sup>296</sup> La idea consistía en que dicha vía estuviese acompañada en uno de sus lados, por la Casa de Corrección de Menores, cuyos terrenos habían sido cedidos por la Alcaldía a petición de la Sociedad de Artesanos de Cartagena, quienes en 1918 habían solicitado el levantamiento de dicho local.<sup>297</sup>

No obstante la idea de la avenida había sido concebida por el Consejo Municipal en el año de 1920, mucho antes del acuerdo con Lelarge, cuando autorizando al Ingeniero Municipal le solicita el levantamiento de los planos provisionales “de la sección comprendida entre la Boca del Puente y el baluarte de San Pedro Mártir” señalando la parte de la muralla que aun faltaba por demoler y “proyectando el trayecto de la nueva avenida y los lugares que

---

<sup>295</sup> VERBEL FUARDO, Alejandro y ALTAMIRANDA, Miriam. *Utopía La Matuna*. Tesis de grado del Programa de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, Pág. 55.

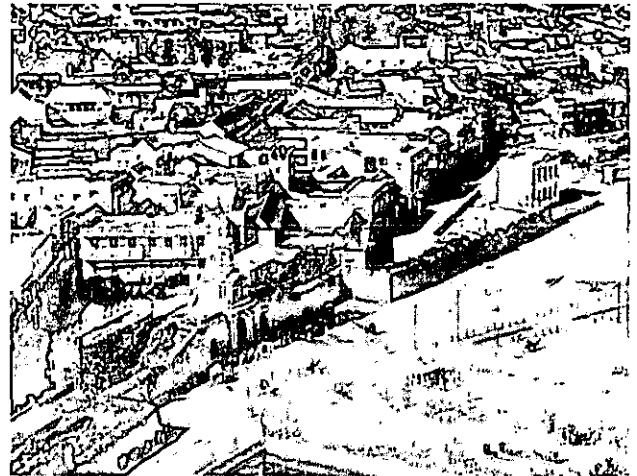
<sup>296</sup> A.H.C. *Diario de la Costa*. N° 1139. “*Por el embellecimiento de Cartagena*”.

<sup>297</sup> ROMAN ROMERO, Raúl. “*Memoria y contra memoria: El uso público de la historia en Cartagena*”. En: **Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena**. Editorial Lealon, 2001, Instituto Distrital de Cultura, pág. 23.

128

ocuparían las nuevas construcciones”<sup>298</sup> Esta vía, aunque con serias modificaciones es la actual Avenida Venezuela.

Los planos generales levantados por el Ingeniero comprendían “las Estaciones del Ferrocarril, la Planta Telefónica, Chambacu Grande y la muralla derruida”<sup>299</sup> para los cuales se dividían el terreno en pequeños lotes y solares y se proyectaba la mencionada avenida. Para 1924 el Consejo ordenó la construcción



Panoramica del centro historico y parte de la Matuna en 1928.

de esta avenida la cual consistiría en una vía automovilística que comenzaría en la Torre del Reloj y llegaría hasta Marbella en inmediaciones de la avenida Benjamín Herrera. Para que esa comunicación fuese posible, la avenida atravesaría la vía exterior de las derrumbadas murallas hasta llegar al baluarte San Pedro Mártir y de allí, la esquina del baluarte de Santa Catalina pasando por el parque Apolo, calle Real del Cabrero hasta llegar a la avenida propuesta. Se proponían además las reparaciones de los puentes Román, Rodríguez Torices, el Toril y Dionisio Jiménez y de sus desagües.<sup>300</sup> Cabe destacar que dentro de esta avenida lineal, que comunicaría el centro colonial con los barrios suburbanos, se situaba el boulevard junto con las construcciones de Lelarge.<sup>301</sup>

<sup>298</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 791 del 30 de Junio de 1921. “Acta del día 8 de Noviembre de 1920”.

<sup>299</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 781 del 28 de Febrero de 1921. “Acta del día 29 de Abril de 1920”.

<sup>300</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 905 del 20 de Septiembre de 1924. “Acta del día 15 de Febrero de 1924”.

<sup>301</sup> ARANGO, Silvia. *Historia de la arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1993, pág. 167.



Mientras estas discusiones ocurrían al interior del Consejo, sucedía que un grupo de personas, de los llamados “vecinos” solicitaba la adjudicación de una porción de terreno en la plaza de la Carnicería, no estableciendo el motivo de ello. El Consejo, estudió el asunto, denegándola en primera instancia ya que esos espacios eran de propiedad del Municipio, objetando además de estar “reservados para respaldar con su valor obras de gran importancia para esta ciudad, y de las cuales se ocupa activamente esta Corporación”<sup>302</sup>. Igualmente, los Señores Fortunato Navarro y Jorge Nassar, de quienes desconocemos procedencia, también habían hecho la misma petición solo que sin mayores éxitos.<sup>303</sup> La Empresa de Energía Eléctrica, que hasta hace poco había entrada en funcionamiento, también solicitaba al Alcalde, Manuel Patrón, un permiso para realizar la construcción de unas subestaciones de energía con el fin de brindar un mejor servicio. El Alcalde otorga el permiso para tal fin, cerca de la vieja Carnicería, pero el Consejo dispuso su suspensión hasta que se tuvieran todos los requisitos necesarios para la construcción de dichas casetas<sup>304</sup>

De la misma manera, Enrique Grau, ex Alcalde de Cartagena y su socio, Luis F. Zubiria, miembro de un club deportivo, solicitaron del Consejo una porción del codiciado terreno para construir una pista de juego de tenis en el espacio desocupado entre Chambacu y las antiguas murallas,<sup>305</sup> exactamente entre la Planta Eléctrica y la Estación del Ferrocarril. Serían en esencia dos pistas de cemento en un espacio de cuarenta metros cuadrados que

<sup>302</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 787 del 20 de Abril de 1921. “Acta del día 30 de Agosto de 1920”.

<sup>303</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 857 del 15 de Junio de 1923. “Acta del día 13 de Junio de 1923”.

<sup>304</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 802 del 15 de Septiembre de 1921. “Acta del día 11 de Junio de 1921”.

<sup>305</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 836 del 15 de Octubre de 1922. “Acta del día 4 de Agosto de 1922”

designaría el Ingeniero de conformidad con las instrucciones del Consejo.<sup>306</sup> La práctica corporativa de este deporte se hacía mediante la asociación *Cartagena Tennis Club*, que había funcionado entre 1908 y 1914 en el Cabrero y por razones no estimadas habían suspendido labores, pero al regresar pocos años después, planearon ampliar sus canchas ya que el éxito era muy promisorio dentro de los cartageneros. Por esta razón cuarenta metros cuadrados resultaban ser óptimos ante la creciente demanda del mismo. Dicha petición no fue otorgada.

Las peticiones y proyectos visionados se hacían más fuertes y numerosos, y aunque muchos de ellos no fueron aprobados por las razones ya expuestas, ello demuestra lo importante y lo atractivo que resultaba ser esta área para la población incluyendo la visión que tenía el Consejo Municipal. Por ejemplo, Jacob del Valle y Jorge Pareja solicitaron también en 1922 un área de terreno entre el derribado baluarte de San Andrés y San Pedro Mártir con el objeto de construir un teatro variedades. Los señores proponían un contrato en el que ambos, tanto ellos como el Municipio, resultarían beneficiados ya que el contratista cedería “la quinta parte de las acciones de la empresa y en las utilidades que este obtenga durante 30 años a la Municipalidad.”<sup>307</sup> La solicitud fue denegada. Esta parte de la muralla junto con los terrenos nacionales a las orillas del mar eran los más apetecidos para su ocupación y cuando no se llenaban los formalismos legales para hacerlo se criticaba al Municipio de negligente y anómalo<sup>308</sup>

<sup>306</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7145. 14 de Julio de 1922. “Magnífica idea”.

<sup>307</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 833 del 25 de Agosto de 1922. “Acta del día 23 de Junio de 1922”.

<sup>308</sup> A.H.C. Diario El Porvenir. N° 7338. 23 de Marzo de 1923. “Estética urbana”.

125

Acontece que luego de demarcado el terreno y a fin de evitar confusiones con terrenos adyacentes y poder llevar a cabo la urbanización de la Matuna, el Consejo comisiona al Personero Municipal de entonces, Enrique Arrazola, para que gestionase ante el Gobierno Nacional los títulos de propiedad de los lotes de terreno que quedaron libres con la demolición de los tramos de muralla.<sup>309</sup> Un escrito anónimo decía que el Municipio no necesitaba para ningún uso público tal área de terreno y más bien para procurarse entradas en el fisco, resolviera ponerlos al mejor postor en subasta pública de acuerdo a la repartición que había hecho anteriormente el Ingeniero.<sup>310</sup> Mientras eso ocurría y ante la inexistencia de un campo de Beisbol apropiado para su práctica, el Municipio acordó en 1923 la cimentación del campo y la realización de un campeonato correspondiente a dicha temporada. El diseño y obra de este campo se le adjudicó al Presidente de la Liga de Beisbol y algunos empleados de obras públicas. Sobre el torneo, se prevendría la elaboración dos copas de plata con las inscripciones determinadas para el campeón de mayores y campeón infantil<sup>311</sup>. Como era de esperarse el diseño del campo quedó en una simple visión de ciudad.

Sin duda alguna, los imaginarios que se dieron sobre la Matuna como un espacio de amplias virtudes urbanísticas se da desde principios del siglo XX. Por tanto, es de creer, que pese a su edificación plena durante la década de 1950, existieron con anterioridad proyectos e intenciones para utilizarlo de la forma más conveniente posible solo que tardaría más de 30 años en hacerse realidad y con serias modificaciones a la propuesta

<sup>309</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 856 del 15 de Mayo de 1923. "Acta del día 29 de Mayo de 1923"

<sup>310</sup> A.H.C. Diario de la Costa. N° 1082. 17 de Septiembre de 1920. "Las plazas de Cartagena".

<sup>311</sup> A.H.C. Gaceta Municipal N° 905 del 20 de Septiembre de 1924. "Acta del día 15 de Febrero de 1924".

inicial. Pese a ser un espacio regulado y controlado por la Alcaldía, la Matuna comenzaba a visionarse como un espacio de múltiples propósitos destinado por una parte a los bienes y servicios y por el otro, como área institucional y peatonal. Por ello se conciben diversas utilidades para dicho terreno, pero su materialización distaba mucho del compromiso asumido por la oficialidad en querer levantar sendas edificaciones en su centro y alrededor. Paradójicamente cuando ello acontece hacia 1950, no se le regula de acuerdo a los proyectos pretendidos sino por el interés de edificar una “conglomeración heterogénea” como lo diría Henrique Román. Hoy por hoy, la Matuna ha sido objeto de críticas por parte de algunos urbanistas, quienes han visto desde una óptica estética y proporcional, como los elementos constructivos y la tipología de las edificaciones modernas irrumpieron estéticamente con el espacio colonial de manera que no se conserva un equilibrio urbano entre las viejas y las nuevas construcciones.

## CONCLUSIONES

El tema de la demolición de las murallas de Cartagena se ha visto historiográfica e históricamente desde el ámbito de las justificaciones que motivaron la obra. Sin embargo, al hacer una búsqueda de los otros procesos que ocurrieron paralelo a este, encontraremos que lo elaborado es una versión simplificada y minimizada de los hechos que ha dejado enormes vacíos históricos en el conocimiento de la historia de la ciudad. Atendiendo a esto, esta investigación ha intentado demostrar desde una perspectiva diferente, algunos aspectos que han permanecido ocultos en este proceso del derribo de las murallas, a partir de un nuevo enfoque y renovadas preguntas. El resultado de este esfuerzo investigativo nos ha permitido demostrar con algunos detalles lo siguiente:

1. A finales del siglo XIX y principios del siglo XX se dio en la ciudad de Cartagena un proceso de modernización que contempló la transformación del espacio urbano de la ciudad y que esa transformación obedeció a dos razones principales: la primera, asociada a la construcción de nuevas vías de acceso y comunicación entre la ciudad y las nuevas zonas periféricas que se comenzaban a poblar como consecuencia del ascenso demográfico y la reactivación de la economía; y la segunda, relacionada con la necesidad que visionaron las elites de cambiar el aspecto ruinoso de la ciudad, por uno de mejores condiciones estéticas que permitieran presentar la urbe con una apariencia moderna y cosmopolita. Fue precisamente este anhelo de transformación de la fisonomía urbana de Cartagena la que propició la ejecución de buena parte de las murallas.

2. La demolición de muchos de los tramos de las murallas y baluartes se realizaron con justificaciones de distinta índole y obedecieron a intereses coyunturales. Si bien las demoliciones realizadas para finales del siglo XIX, fueron legitimadas por razones de comunicación vial, y para 1911, por razones de modernización y patriotismo de los espacios urbanos, para el año de 1913, previa apertura del Canal de Panamá, la demolición se justificaba con argumentos derivados de la higiene pública, la que se relacionaba con la recuperación y salubridad del puerto y de sus áreas próximas como las murallas de la Matuna. Aunque estos derribos fueron criticados, para 1918 se condena y se censura la manera como se llevaban a cabo el derribo.

Lo que esta investigación demuestra es que las justificaciones higiénico-sanitarias, se convertirían en un fracaso temporal por varias razones. La más importante es que este derribo no prevé en ningún momento un plan organizado de trabajo, dada las carencias técnicas y de financiamiento con que se realizaba la obra, además, parte de las piedras y arena que resultaba del derribo al no tener disposición final, permanecía en el panorama urbano, generando la obstrucción de las alcantarillas y desagües, con lo cual algunos focos de infección siguieron a la vista sin ser erradicados y generando condiciones higiénicas adversas a las que esperaban con esta demolición. De esta manera queda claro que las murallas no eran la causa de la poca higienización de la zona, sino los problemas que presentaban el alcantarillado por el diseño poco eficiente para el desagüe y los taponamientos que sufrían.



3. Con la demostración de que el derribo no solucionó los problemas higiénico-sanitarios de la zona, damos por demostrado que el discurso de la higiene pública fue un instrumento utilizado por algunos miembros de los sectores hegemónicos de la ciudad, que tenían intereses concretos tanto en las piedras que resultaban del derribo, para ser apropiadas para las construcciones particulares, como en los nuevos espacios que se vinculaban a la urbe y que brindaban terrenos donde urbanizar. Es claro en esta investigación que la apropiación de piedras por parte de particulares ocurrió con la complicidad de las principales autoridades locales, quienes otorgaron licencias a muchos miembros reconocidos de la elite local para que adecuaran las calles de sus barrios y sus propiedades.
  
4. Es evidente en esta investigación, que las elites locales además de instrumentalizar el discurso higiénico-sanitario para demoler las murallas, también lo utilizaron para erradicar lo que consideraban la suciedad social que se daba alrededor de los muros, como los escándalos y los inquilinatos de prostitución, convirtiéndose ello en un atentado contra la moral pública y las buenas costumbres de la sociedad cartagenera.
  
5. Para los años 20 las críticas realizadas por los órganos informativos habían logrado que la opinión pública condenara la demolición y reconociera que las justificaciones higiénico-sanitarias no constituyeron razones suficientemente válidas para el derrumbe de las murallas, aunque para ese entonces dichas justificaciones habían pasado a un segundo plano, se construían nuevos argumentos y discursos que

justificaran la última fase proyectada de la demolición. Fue en ese contexto que se utilizó convenientemente el discurso que habían utilizado los opositores de la destrucción, el de la construcción y readecuación del sistema de alcantarillado, que en esta nueva retórica indudablemente necesitaba derribar nuevos tramos de la muralla.

6. Otra de las conclusiones al respecto es que efectivamente sí existió un debate, sobre la permanencia o destrucción de las murallas. Este estuvo presente en los continuos derribos, por ello, si bien no podemos decir que todos los cartageneros emitieron opiniones al respecto, sí podemos indicar que había un repudio hacia la obra, y que inconsecuencia la demolición permitió construir una opinión pública favorable para la conservación que fundamentó las primeras visiones que permitirían construir y redefinir la noción del patrimonio histórico de la ciudad que se proyecta hasta nuestros días.
  
7. En efecto desde 1910 se unieron esfuerzos para la aprobación de un proyecto de Ley que protegiera las fortificaciones, siendo ello, el primer proyecto que pretendía la conservación de las murallas. Estas iniciativas pre-conservacionistas fueron tomando fuerza en años posteriores y no solo se proponían en función de la conservación de las murallas sino de otros monumentos con valor histórico. Así mismo aparecieron instituciones con el propósito de velar por la conservación y el rescate de estos monumentos que se comenzaban a definir como parte del patrimonio histórico de la ciudad.

8. A partir de estas instituciones como la Junta de Conservación (1918) y la Sociedad de Mejoras Publicas (1923) se apreciaba un interés por la conservación y protección de los muros, que también giraba sobre la consecución de recursos oficiales para lograr su objetivo. Uno de los mecanismos utilizados por estas instituciones fue el de solicitar apoyo financiero del Congreso mediante la creación de una ley que dotara de autoridad y de condiciones necesarias para la protección de los monumentos. Dicha Ley, aprobada en el año de 1924, llegó justo cuando gran parte de los muros habían desaparecido, por lo tanto, estas instituciones no lograron detener los derribos, aunque posibilitaron las condiciones para el desarrollo de políticas concernientes a la preservación del patrimonio.
  
9. La urbanización de la Matuna es por hoy motivo de críticas por parte de arquitectos y urbanistas, quienes ven como los elementos constructivos modernos irrumpieron de forma brutal con el legado colonial ya que existían múltiples intereses privados para poder construir. La Matuna no ha sido, ni fue lo que las administraciones de 1911 a 1926 quisieron que fuera, fue por el contrario una mala planeación que no tuvo en cuenta un equilibrio urbano con los espacios circundantes coloniales. En este sentido, la imitación del modelo Haussmaniano para Cartagena resultó ser una utopía dada las circunstancias estructurales, técnicas y financieras que ello implicaba.

10. Para finalizar, podemos utilizar las palabras de Jorge Enrique Hardoy, uno de los fundadores del urbanismo del siglo XX, quien refiriéndose a todos los procesos demolidores que han tenido lugar en Latinoamérica ha expresado lo siguiente, que es pertinente para el caso estudiado: “Sin un respecto arraigado a las tradiciones culturales, sin una legislación que protegiese contra la destrucción de obras significativas y sin recursos para promover una adecuada restauración, numerosas obras individuales han desaparecido para siempre”<sup>312</sup> Solo que cuando el respeto, la legislación y los recursos llegaron, cientos de metros de muralla habían desaparecido del panorama urbano de la ciudad.

---

<sup>312</sup> HARDOY, Jorge Enrique y DOS SANTOS, Mario. OpCit. Pág. 21.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros y artículos:

1. ABELLO GOMEZ, Claudia Eugenia. **Historia del Pie de la Popa. El encanto de un barrio cartagenero.** Medellín: Editorial Lealon, 1999.
2. ABELLO VIVES, Alberto y GIAIMO, Silvana (Compiladores). "*Cartagena de Indias, sobrellevando la crisis*". En: **Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano.** Coedición Fonade y Universidad del Atlántico. Octubre de 2000
3. AGUILERA DIAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. "**La ciudad de las mujeres: Una análisis demográfico de Cartagena en 1875.**" En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N° 17. Banco de la República, 2006.
4. ALVAREZ MARIN, Fidias. "*Otro desacierto urbano en Cartagena*". En: **Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena de Indias.** N° 163. 1992, pág. 60-65.
5. ANONIMO. (Se presume que el autor es Generoso Jaspe). "*Las murallas de Cartagena*". En: **Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena.** N° 41 y 42. 1919.
6. ARANGO, Silvia. **Historia de la arquitectura en Colombia.** Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1993.
7. ARAUJO, José Dionisio y BOSSA HERAZO, Donaldo. **Compilación de Documentos referentes a los bienes del Departamento y otros asuntos del ramo de Hacienda.** Edición oficial, 1968. Encontrado en la Biblioteca Bartolomé Calvo de Cartagena.
8. BAEZ RAMIREZ, Javier Eduardo y CALVO STEVENSON, Haroldo. "*La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*". En: **Serie de Estudios sobre la Costa Caribe.** N° 5. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999.
9. BARBOZA CRUZ, Mario. "*Proyecto de modernización y urbanización en México y Bogotá 1880-1930*". En: **Memoria y Sociedad.** N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9. 2005.
10. BELL LEMUS, Gustavo. "*El impacto económico de la Independencia de Cartagena, 1821-1830*" y "*El Canal del Dique, 1810-1840*". En: **Cartagena de Indias de la Colonia a la República.** Fundación Guberek, 1991, 105-129 págs.
11. BOSSA HERAZO, Donaldo. **Al paso de los siglos.** Cartagena: Impresora Marina Ltda.
12. .... **Construcciones, demoliciones, Restauraciones y Remodelaciones en Cartagena de Indias.** Cartagena: Graficas El Faro, 1975.
13. .... **Nomenclátor cartagenero.** Bogotá: Editorial Planeta, 2007.
14. BOTERO HERRERA, Fernando. **Medellín 1890-1950. Historia Urbana y juego de intereses.** Medellín: Colección Clío-Universidad de Antioquia, 1996.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

15. CALVO STEVENSON, Haroldo. "A la sombra de la Popa: El declive de Cartagena en el siglo XIX". En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Eds.) **Cartagena de Indias en el siglo XIX**. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002.
16. CASAS ORREGO, Álvaro León y MARQUEZ VALDERRAMA, Jorge. "Sociedad Medica y Medicina Tropical en Cartagena del siglo XIX al XX". En: **Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura**. N° 26. . Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas y Departamento de Historia de la Universidad de Nacional de Colombia, 1999.
17. CASAS ORREGO, Álvaro León. "Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930". En: **Historia y Cultura**. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1996, 77-100 págs.
18. .... "Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930". En: **Historia y Cultura**. N° 4. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1996, pág. 77-100.
19. .... "Epidemias y salud publica en Cartagena en el siglo XIX". En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Editores) **Cartagena de Indias en el siglo XIX**. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002.
20. .... CASAS ORREGO, Álvaro León. "Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930". En: **Historia y Cultura**. N°3. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1994.
21. .... CASAS ORREGO, Álvaro León. "Higiene y ciencia sanitaria en Cartagena a comienzos del siglo XX". En: **V y VI Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Memorias**. Versión Digital. 2007.
22. Congreso Nacional de la República de Colombia. Ley 163 del 30 de Diciembre de 1959. "Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y Monumentos públicos de la Nación."
23. CORBIN, Alan. "La revolución perceptiva y el olor sospechoso". En: **El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX**. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.
24. CUNIN, Elisabeth y RINAUDO, Christian. "Las murallas de Cartagena entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la Sociedad de Mejoras Publicas". En: **Memorias**. N° 2. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte, 2005
25. DAVILA SANTIAGO, Rubén. **El derribo de las Murallas. Orígenes intelectuales del Socialismo en Puerto Rico**. San Juan: Editorial Cultural, 1988
26. Documento Corporación Vecinos de Manga. ASOMANGA "Comentario Historial del Barrio de Manga". 2007, 2 págs.
27. FERNANDEZ VILLA, Alfonso. "Clientelismo y Guerra Civil en Cartagena. Sobre las estrategias políticas de la elite cartagenera". En: **Memorias**. N° 2. Barranquilla: Revista de la Universidad del Norte, 2005, 38 págs.
28. GALVIS APONTE, Luis Armando y AGUILERA DIAZ, María. "Determinantes de la demanda por Turismo hacia Cartagena, 1987-1998". En: **Documentos de trabajo sobre economía regional**. N° 9. Banco de la República y Centro de Investigaciones económicas del Caribe colombiano, 1999, 49 págs.

29. GARCIA CANCLINI, Néstor. **Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la Modernidad.** México: Editorial Grijalbo, 2004
30. GLADE, William. *"América Latina y la economía internacional, 1870-1914"*. En: BETHEL, Leslie (Ed.) **Historia de América Latina: economía y Sociedad.** Tomo N° 7. Barcelona: Editorial Critica, 1991
31. GONZALEZ ORDOVAS, María José. *"La cuestión urbana. Algunas perspectivas críticas"*. En: **Revista de Estudios Sociales.** (Nueva Época) N° 101. Septiembre de 1998
32. GORELIK, Adrian. *"La belleza de la Patria: Monumentos. Nacionalismo y espacio público en Buenos Aires"*. En: **BLOCK.** Revista de Cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio. N° 1. Universidad Torcuato Di Tella y Centro de Estudios de Arquitectura contemporánea, 1997.
33. GRANADOS, Almer. *"Hispanismos, Nación y proyectos culturales. Colombia y México: 1886-1921"*. En: **Memoria y Sociedad.** N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9, 2005, pág. 5-18.
34. HARDOY, Jorge Enrique y DOS SANTOS, Mario. **Impacto de la urbanización de los centros históricos Latinoamericanos.** Santo Domingo: Proyecto Regional de Patrimonio Cultural y Desarrollo PNUD y UNESCO, 1983, 184 págs.
35. HIERNAUX, Daniel y LINDON; Alicia. **Los imaginarios urbanos de la Dominación y la Resistencia.** Segundo Coloquio Internacional sobre Imaginarios Urbanos. Área de Investigación "Espacio y Sociedad" del Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa. 2007, 19 págs.
36. HOBSBAWN, Eric. *"De la historia social a la historia de la sociedad"*. En: **Sobre la historia.** Barcelona: Editorial Critica, 1998.
37. JOFFRE, Gabriel Ramón. *"El guion de la cirugía urbana: Lima 1850-1940"*. En: **Ensayos en Ciencias Sociales.** Lima: 2004, 25 págs. Hallado en Internet Explorer: [www.cholonautas.edu.pe](http://www.cholonautas.edu.pe).
38. JOHNSON DE ESPINOSA, Dorothy. **Modos y medios de transporte en Cartagena.** Cartagena: Biblioteca Digital del Banco de la República, 2003.
39. KIGMAN GARCES, Eduardo. **La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, Ornato y Política.** Ecuador: FLACSO y Universidad Riviera C. Virgili, 2006.
40. LEFEBVRE, Henri. **Introducción a la Modernidad.** Madrid: Editorial Tecnos- Colección de Ciencias Sociales- Serie de Sociología, 1971
41. LEGOFF, Jacques. *"Construcción y Dstrucción de la ciudad amurallada. Una aproximación a la reflexión y a la investigación"*. En: DE SETA, Cesare y LE GOFF, Jacques. (Editores) **La ciudad y las Murallas.** Madrid: Ediciones Cátedra, 1991.
42. LEMAITRE TONO, Eduardo. *"Miasmas y desagües"*. En: **Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena de Indias.** N° 155. Vol. 67, 1982.
43. LEMAITRE, Alberto. **Estampas de la Cartagena de ayer.** Cartagena: Editorial Grafilaser, 2ª Ed., 1994.
44. LEMAITRE, Daniel. **Corralito de Piedra.** Cartagena: Editora Bolívar, 1948.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

- 45. LEMAITRE, Eduardo. *"El derribo parcial de las murallas de Cartagena: Como y cuando se llevo a cabo"*. En: **Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena de Indias**. N° 155, 1982.
- 46. .... *"El siglo XX. La década de 1910"*. En: **Historia General de Cartagena**. Tomo IV. Bogotá: Banco de la República, 1983, Pág. 525.
- 47. .... **Historia del Canal del Dique. Sus peripecias y vicisitudes**. Bogotá: Ediciones Constructora Sáenz & Cía. Ltda.
- 48. MARCHENA, Juan. **La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII**. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.
- 49. MARCO DORTA, Enrique. **Cartagena de Indias: Puerto y Plaza fuerte**. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 3ª Edición, 1988.
- 50. McGRAW, Jasón. *"Purificar la nación: Eugenesia, higiene y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano"*. En: **Revista Estudios Sociales**. N° 27. Bogotá: Universidad de los Andes, 2007.
- 51. MEISEL ROCA, Adolfo. *"Cartagena a remolque de la economía nacional 1900-1950"*. En: **Cuadernos de Historia Económica y Empresarial**. N° 4. Cartagena: Banco de la República, (Trabajo presentado en el II Simposio de Historia de Cartagena), 1999.
- 52. MEJIA, Germán Rodrigo *"Los itinerarios de la transformación urbana. Bogotá, 1820-1910"*. En: **Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura**. N° 24. 1997.
- 53. .... *"La pregunta por la existencia de la historia urbana"*. En: **Historia Crítica**. Bogotá: Revista del Departamento de Historia de la Universidad de los Andes N° 18, 1999, 23-36 págs.
- 54. **Memoria visual y vida social en Cartagena, 1880-1930**. Bogotá: Banco de la República, 1998.
- 55. MERTINS, Gunter. *"La renovación de los centros históricos en Latinoamérica: Fases-conceptos-estrategias"*. En: **Memorias**. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe N° 6. Barranquilla: Universidad del Norte, 2006.
- 56. MIANI ULUHOGLIAN, Franca. *"De la ciudad amurallada a la ciudad funcional. Demolición de las murallas y expansión urbana"*. En: DE SETA, Cesare y LEGOFF, Jacques. (Editores) **La ciudad y las murallas**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1989
- 57. MOLES, Abraham y RHOMER, E. **Psicología del espacio**. Madrid: Editorial Ricardo Aguilera, 1972
- 58. MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. **Las ciudades y su Historia. Una aproximación**. Chile: Universidad Católica de Chile y Alfa Omega Editores S.A.
- 59. NICHOLS, Theodore. **Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla**. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1973.
- 60. NOGUERA, Carlos Ernesto. *"La higiene como política"*. En: **Anuario colombiano de Historia Social y de la Cultura**. N° 25. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas y Departamento de Historia de la Universidad de Nacional de Colombia, 1998, pág. 188-215.



**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

- 61. NORBERG-SHULZ, Christian. **Principios de la arquitectura moderna.** (Sobre la nueva tradición del siglo XX). Barcelona: Editorial Reverte, 2005, 283 págs.
- 62. OROZCO PADILLA, Jorge Armando y ORTIZ MARTINEZ, Juan Manuel. *“Dudosa ortografía, cuerpos antihigiénicos y espacios insalubres. Prostitución e Higiene pública en Cartagena, 1880-1920”*. En: **XVI Congreso colombiano de Historia.** (Memorias en versión digital). Universidad Pedagógica y Tecnología de Colombia y Asociación colombiana de Historiadores, 2008.
- 63. ORTIZ CASSIANI, Javier. *“Distinción y mecanismos de ascenso social en Cartagena de Indias a finales del siglo XIX: El manual El Buen Tono”*. En: SANCHEZ MEJIA, Hugues y MARTINEZ DURAN, Leovedis (Editores) **Historia, Identidades, Cultura Popular y Música en el Caribe Colombiano.** Valledupar: Ediciones de la Universidad Popular del Cesar, 2004, pág. 203-209.
- 64. .... *“Modernización y desorden en Cartagena, 1911-1930”*. En: **Desorden en la plaza. Modernización y Memoria urbana en Cartagena.** Editorial Lealon-Instituto Distrital de Cultura de Cartagena, 2001.
- 65. PATIÑO, Beatriz. *“Desarrollo actual de los estudios históricos en Colombia”*. En: **III Congreso de Historia Colombiana.** Memorias. Medellín: Editorial Lealon y Departamento de Historia de la Universidad de Antioquia, 1983, págs. 15-18.
- 66. POSADA CARBO, Eduardo. *“Progreso y estancamiento, 1850-1950”*. En: MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) **Historia Económica y social del Caribe colombiano.** Bogotá: Ediciones Uninorte y ECOE Ediciones, 1994.
- 67. .... *“Rafael Núñez: Sus últimos días”*. En: **Revista Credencial Historia.** N° 57. Revista Digital del Banco de la República, 1994.
- 68. .... **El Caribe colombiano. Una historia regional, 1870-1950.** Bogotá: Banco de la República y Ancora editores, 1998.
- 69. .... *“Núñez y Cartagena en la política nacional, 1886-1894”* En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Eds.) **Cartagena de Indias en el siglo XIX.** Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002.
- 70. PRIETO, Fabián. *“Una anatomía de la población colombiana: La técnica estadística en Colombia y el levantamiento del censo de la población de 1912”*. En: **Memoria y Sociedad.** N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9, 2005.
- 71. QUINTERO, Paola y BERNAL, Camila. *“Diversificación y Cultura: Que ofrece y como se promociona Cartagena de Indias (Colombia)”*. En: PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio cultural. N° 3. Universidad de la Laguna, 2007.
- 72. REDONDO GOMEZ, Maruja. **Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística.** Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 2004.
- 73. RESTREPO, Jorge Alberto. *“Personajes de la vida económica, política y social de Cartagena a finales del siglo XIX”*. En: **Huellas.** N° 26. Barranquilla: Revista de la Universidad del Norte, 1989.
- 74. RIPOLL LEMAITRE, María Teresa. *“El Central Colombia: Los inicios de la industrialización en el Caribe colombiano”*. En: **Boletín Cultural y Bibliográfico.** N° 45. Biblioteca Digital de Banco de la República, 1998.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

75. RIVERO SENA, Maryelis. "*La botica Román en Cartagena*". En: **Revista Credencial Historia**. N° 218. Bogotá: Biblioteca Digital del Banco de la República, 2008.
76. .... "*Henrique L. Román y la industria farmacéutica en Cartagena 1883-1900*". En: **Unicarta**. N° 102. Revista de la Universidad de Cartagena, 2005, pág. 31-36.
77. RODRIGUEZ-JULIA, Edgardo. "**San Juan, ciudad lacustre**". En: **Revista Nueva Sociedad**. N° 120. San Juan, 1992, pág. 128-133.
78. ROJAS, Eduardo y DE MOURA, Claudio. **Prestamos para la conservación del patrimonio histórico urbano**. Washington, 1999
79. ROMAN ROMERO Raúl. "*Espacio público y conflictos en la construcción de la memoria política de Cartagena*". En: **Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica**. Barranquilla, Universidad del Atlántico. 2008. Pág.51-63
80. .... "*Memoria y contra memoria: El uso público de la historia en Cartagena*". En: **Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena**. Editorial Lealon, 2001, Instituto Distrital de Cultura.
81. .... "*Memorias enfrentadas: Centenario, Nación y Estado 1910-1921*". En: **Memorias**. N° 2. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte, 2005, 22 págs.
82. ROMERO, José Luis. **Latinoamérica: Las ciudades y las ideas**. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 1999 (Clásicos del pensamiento Hispanoamericano).
83. RONCAYOLO, Marcel. "*Las murallas después de las murallas. Realidad y representación de la muralla entre los siglos XIX y XX; Marsella y París*". En: DE SETA, Cesare y LEGOFF, Jacques. (coord.) **La ciudad y las murallas**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1991.
84. RUNGE PEÑA, Andrés Klaus y MUÑOZ GAVIRIA, Diego Alejandro. "*El evolucionismo social, los problemas de la raza y la educación en Colombia. Primera mitad del siglo XX*". En: **Revista Iberoamericana de Educación**. N° 39. Madrid: Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2005, 127-168 págs.
85. SAMUDIO TRALLERO, Alberto. "*Cartagena veintiún años después de ser declarada patrimonio mundial*". En: **Memorias**. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe N° 6. Barranquilla: Universidad del Norte, 2006.
86. .... "*El Ingeniero militar Antonio de Arévalo*". En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo. (Ed.) **Cartagena de Indias en el siglo XVIII**. Cartagena: Banco de la República, 2005, 183-195 págs.
87. .... "*La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX*". En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Eds.) **Cartagena de Indias en el siglo XIX**. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República, 2002.
88. .... **El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande**. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. N° 7. Departamento de Investigaciones de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

- 89. SANCHEZ, Consuelo. **De la aldea a la metrópoli: Seis décadas de vida cotidiana en Bogotá, 1900-1959.** Instituto Distrital de Cultura y Turismo de la Alcaldía Mayor de Bogotá y Tercer Mundo Editores, 1997
- 90. SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *"Cartagena de Indias: Historiografía de sus fortificaciones"*. En: CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (Ed.) **Cartagena de Indias y su Historia.** Cartagena: Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1998.
- 91. .... **Las Fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e Historia.** Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1982.
- 92. SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *"Teoría de Cartagena. Porque se pierde un siglo"*. En: BOSSA HERAZO, Donaldo. **Cartagena Independiente. Tradición y Desarrollo.** Bogotá: Tercer Mundo, 1967
- 93. SERRANO, Juan Manuel. **Ejército y Fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del XVII.** Bogotá: Ancore Editores, 2006, 330 págs.
- 94. SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo. *"Trabajo y ocio en el Caribe Colombiano 1880-1930"*. En: **Historia y Cultura.** N° 4. II Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, 1998, pág. 66-67.
- 95. .... **Puertos, Sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano.** Observatorio del Caribe Colombiano y Universidad de Cartagena. (Beca de Investigación Cultural Héctor Rojas Herazo 2001), 2003.
- 96. .... *"Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano"*. En: **El Taller de la Historia.** N° 1. Facultad de Ciencias Humanas y Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, pág. 79-121.
- 97. TELLEZ, Germán. *"La arquitectura y el urbanismo en la época republicana 1830-40/1930-45"*. En: **Manual de Historia de Colombia.** Tomo N° 2. Bogotá: Procultura y TM Editores, 1992.
- 98. TOMAS UCEDO, José María. *"Paris, capital del siglo XIX"*. En: **Revista de Estudios Sociales.** N° 100. San José: Universidad de Costa Rica, 2003.
- 99. URIBE CELIS, Carlos. **Los años veinte en Colombia. Ideología y Cultura.** Bogotá: Editorial Colombia Nueva Ltda., 1984.
- 100. VALDERRAMA, Jorge Márquez. *"Políticas, tráficos y epidemias en Colombia a comienzos del siglo XX"*. En: MARQUEZ, Jorge, CASAS ORREGO, Álvaro y ESTADA, Victoria (Editores) **Higienizar, medicar y gobernar. Historia, medicina y sociedad en Colombia.** Medellín: Universidad de Colombia-Sede Medellín e IME, 2004.
- 101. VASQUEZ VALENCIA, María Fernanda. *"Aclimatación y enfermedad en la medicina colombiana a finales del siglo XIX y comienzos del XX"*. En: **XVI Congreso colombiano de Historia.** (Memorias en versión digital). Universidad Pedagógica y Tecnología de Colombia y Asociación colombiana de Historiadores, 2008
- 102. VIDAURRE, Carmen V. **El Modernismo. Arquitectura de finales del siglo XIX y principios del XX.** México: Universidad de Guadalajara, 2002, 203 págs.

**Destrucción y redefinición del Patrimonio Histórico de Cartagena de Indias: El derribo de Murallas y Baluartes, Justificaciones higiénico-sanitarias e Intereses Privados, 1916-1925.**

- 103. ZAPATERO, Juan Manuel. **Historia de las Fortificaciones de Cartagena de Indias.** Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Educación y Dirección General de Relaciones culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1979, 205 págs.
- 104..... **Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración.** Madrid: Talleres Gráficos Viuda de C. Bermejo, 1969, 282 págs.

**Tesis de Grado:**

- 1. AGUILAR COLLAZO, José Antonio. **Ocio y elite en Cartagena, 1920-1930.** Tesis de Grado del programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2004
- 2. CARRASCAL, Luis Carlos, MUÑOZ BURGOS, Diana y ESCOBAR, Laura. **Manejo del espacio público en Getsemaní: Playa del Arsenal y Playa del Pedregal.** Tesis del Programa de Arquitectura de la Universidad de San Buenaventura, 2006.
- 3. CASTAÑO MADERO, Marceliano. **Servicios públicos. Modernización de la vida urbana en Cartagena 1910-1930.** Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2005.
- 4. LIGARDO VEGA, Rubén Darío. **Los discursos, saberes y prácticas de los médicos de la Universidad de Cartagena en la salud pública de Cartagena 1920-1940.** Tesis del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2005.
- 5. MARTINEZ FONSECA, Irina, TAPIAS DE LA CRUZ, Víctor y VEGA CARRAL, Lía Margarita. **La ciudad soñada. Proyectos no ejecutados en Cartagena de Indias durante la Colonia y la República. (1533-1919).** Tesis de Grado del Programa de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999
- 6. MASTRASCUSA ORTEGA, Julio. **Elementos dinamizadores de la cotidianidad cartagenera, 1900-1930. El caso del automóvil.** Tesis del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 2004.
- 7. VERBEL FUARDO, Alejandro y ALTAMIRANDA, Miriam. **Utopía La Matuna.** Tesis de grado del Programa de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, 1999, 80 págs.
- 8. VIDAL FORTICH, Claudia. **Los inicios de la actividad turística en Cartagena, 1900-1950.** Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, 1998.

## **Fuente Primaria:**

### *Prensa Escrita:*

Diario El Porvenir. (1911, 1913, 1915, 1916, 1918-1925). Archivo Histórico de Cartagena.

Diario La Época. (1914-1922) Archivo Histórico de Cartagena

Diario de La Costa. (1918-1924) Archivo Histórico de Cartagena

Diario El Porvenir. (1887,1888, 1893, 1898, 1905, 1912, 1914, 1917) Biblioteca Bartolomé Calvo.

### *Documentos Oficiales:*

Gaceta Municipal. (1921, 1922, 1912, 1914 y 1925) Archivo Histórico de Cartagena

Decretos Municipales (1886 y 1888) Archivo Histórico de Cartagena

Acuerdos Municipales (1912-1919 y 1923-1928) Archivo Histórico de Cartagena

Protocolos Notariales Notaria Primera (1923 y 1924) Archivo Histórico de Cartagena

Actas (1923-1929 y 1930-1940) Archivo Sociedad de Mejoras Públicas.

### *Fuentes Iconográficas:*

Fotografías extraídas de las Fototeca Histórica de Cartagena.