

1

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
EVALUACION DE TRABAJO DE GRADO
ESTUDIANTE: LORENA GUERRERO PALENCIA

TITULO: "IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y
PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925".


CALIFICACION

APROBADO



RAUL ROMÁN ROMERO

Asesor



JOSE WILSON MARQUEZ ESTRADA

Jurado

Cartagena, Diciembre 19 de 2008

**IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA:
VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925**

LORENA GUERRERO PALENCIA

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

CARTAGENA DE INDIAS

OCTUBRE 2008

T
986-114
6937

3

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

**IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA:
VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD. 1910-1925**

LORENA GUERRERO PALENCIA

ASESOR

RAÚL ROMÁN ROMERO

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

CARTAGENA DE INDIAS D.T Y C.

OCTUBRE DEL 2008

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS **5**

INTRODUCCIÓN **7**

1. EL SUEÑO DE LA MODERNIZACIÓN EN CARTAGENA: ESPEJISMOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD **27**

1.1. ANTECEDENTES A LOS PROCESOS MODERNIZADORES EN LA CIUDAD DE CARTAGENA 29

1.2. EL IMPULSO DEMOGRÁFICO A INICIOS DEL SIGLO XX 35

1.2.1. LA POBLACIÓN CARTAGENERA: UN CRECIMIENTO ASIMÉTRICO 36

1.3. LA MODERNIZACIÓN DISCONTINUA EN CARTAGENA 39

1.3.1. EL PROBLEMA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS EN CARTAGENA. 39

1.3.2. EL AGUA: LA TRAYECTORIA DE UN PROLONGADO PROBLEMA EN CARTAGENA. 44

1.3.3. HACIA LA HIGIENE DE LA CIUDAD: LIMPIEZA, ASEO Y BASURAS EN LA CARTAGENA. 52

1.3.4. ENFERMEDADES Y MUERTE EN LA CIUDAD. 58

1.3.5. LAS VICISITUDES DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA EN CARTAGENA: LA ENCRUCIJADA DE LA MODERNIDAD. 61

2. CIUDAD IMAGINADA VS CIUDAD REAL: VISIONES Y PROYECTOS EN LA CONSTRUCCION DE LA CIUDAD DE CARTAGENA **69**

2.1. HACIA LA CIUDAD TURÍSTICA: UNO DE LOS IMAGINARIOS EN LA CARTAGENA DE INICIOS DE SIGLO XX. 71

2.2. DE LA CIUDAD IMAGINADA A LA CIUDAD REAL. 81

2.3. LA PESADEZ DE LA MATERIALIDAD O LA LEVEDAD DE LOS IMAGINARIOS URBANOS: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD HISTÓRICO-MONUMENTAL EN CARTAGENA. 87

3. PROYECTO DE LA PEARSON AND SONS Y LA CONSTRUCCION DEL IMAGINARIO DE CIUDAD PORTUARIA EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX **98**

3.1. EL PANORAMA INTERNACIONAL: SALUBRIDAD E HIGIENIZACIÓN DE LOS PUERTOS. 101

3.2. LAS VICISITUDES DEL PUERTO Y LA BAHÍA DE CARTAGENA 107

3.3. EL GOBIERNO NACIONAL Y EL SANEAMIENTO DE LOS PUERTOS 115

3.4. IMAGINARIOS DE LA CIUDAD-PUERTO: EL PROYECTO DE LA PEARSON & SONS EN CARTAGENA 122

4. CONCLUSIONES **137**

5. BIBLIOGRAFÍA **142**

5.1. LIBROS Y ARTÍCULOS:

5.2. TESIS DE GRADO: 149

6. FUENTE PRIMARIA: **149**

5

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

6.1. PRENSA:	149
6.2. DOCUMENTOS OFICIALES:	150
<u>ANEXOS</u>	<u>152</u>

AGRADECIMIENTOS

Debo comenzar agradeciendo a Orlando Deavila por todos estos años, su tenacidad, pasión por la historia y el interés por los temas urbanos, han sido importantes en mi camino. Cuando la vida puso sus trabas él siempre estuvo allí, levantándose en cada caída, buena parte de lo que soy tiene su espíritu, para él las palabras no alcanzan. A su familia sobre todo a la Sra Isabel por haberme recibido como una más de su familia, su apoyo emocional y material jamás lo olvidare.

A mi tutor, profesor, maestro y amigo entrañable Raúl Román, por confiar en mí y en este proyecto. Sus consejos, constancia y largas horas dedicadas a mi formación profesional no tienen precio. A él mis mas sinceros agradecimientos y mi lealtad de hija siempre. Y con él, el apoyo de la familia del Instituto Internacional de Estudios del Caribe, las siempre acertadas lecciones de su director Alfonso Múnera, su guía siempre reposada y sabia han sido importantes en este camino de la historia y la investigación. Al equipo de este hogar Alina, Muriel, Amaranto, José Félix por su apoyo, motivación y siempre animoso y alegre sentido para vivir y trabajar. A Lázaro Valdelamar quien en su trabajo investigativo aportó herramientas importantes en el sustento conceptual y teorico de mi trabajo, y al fortalecimiento de mi formación investigativa.

A la Facultad de Ciencias Humanas donde crecí y a sus profesores en general, en especial a la profesora Gloria Bonilla, Álvaro Casas, y Jorge Sandoval, por sus

aportes en aquellos años iniciales. A Elizabeth Cunin y su interés en común por la ciudad, a mis compañeros de semillero Maico y Elkin, con quienes comparto este gusto por los temas urbanos.

Quiero agradecer a José por su disposición y ayuda siempre, cuando la recolección de información y el tiempo en el Archivo Histórico eran mis enemigos.

A los arrabaleros, amigos de siempre con quienes vivo, pienso, recorro, apropio y construyo una forma de entender y construir esta ciudad tan contradictoria. Con ellos paso de la teoría a la práctica, en ese intento por construir una ciudad más incluyente y democrática. A los del "bloque historia" por todos nuestros sueños y camaradería sin igual.

La escritura de este texto fue posible gracias a mi buen amigo Julio Martínez quien me facilito un computador con el cual llevar a cabo esta tarea, a él muchísimas gracias por eso y por su apoyo incondicional siempre. A Enrique por ayudarme en la parte técnica, su ayuda tecnológica cuando el desespero me agobiaba fue importante.

A Dios y a mi madre por su leal amor, por ser siempre generosos y guiarme en la vida. Y por escucharme y comprenderme cuando la agonía se apoderaba de mí, a mi madre en especial por querer darme siempre lo mejor y por la ilusión de hacer de mi alguien para la vida.

INTRODUCCIÓN

En noviembre del 2006 en un seminario titulado "*La formación de la ciudadanía en Cartagena: Oportunidades y retos*"¹ un habitante del barrio El Pozón de la Cartagena se expresó en los siguientes términos: "Tenemos que apropiarnos de la ciudad, Cartagena no solo la hacen, los ricos de la ciudad, quienes se han encargado de mostrarle al mundo una ciudad bonita. Las murallas, las playas, los castillos. Cartagena no es solo eso, ¿Y nosotros que? Nosotros también hacemos parte de la ciudad, nosotros también construimos ciudad, a nuestra manera, de acuerdo con nuestras necesidades, pero somos parte de ella, y somos más que reinas, murallas y playas, somos gente pobre de la que se han olvidado..."²

Esta reflexión no es más que una concepción de la ciudad, una manera de ver, de sentir, de imaginar a Cartagena. A través de la cual es posible además, leer los conflictos que en plano de los imaginarios urbanos se presentan en la ciudad. La creciente importancia que adquiere Cartagena desde diversas perspectivas como la turística, la portuaria, histórica, comercial, como centro logístico y de convenciones son también producto de sus imaginarios más sobresalientes.

En este sentido la investigación que se propone, entiende la ciudad como una construcción social que tiene varias maneras de representarse. La ciudad es el

¹ Seminario: *La formación de la ciudadanía en Cartagena: Oportunidades y retos*. Cartagena. Universidad de Cartagena - Instituto Internacional de Estudios del Caribe. Noviembre. 2006

² Ibid.,

espacio donde se ponen en escena las más variadas relaciones de apropiación, pertenencia, y conflictos. Y es a partir de estas premisas que este trabajo se propone una reflexión desde la perspectiva histórico-cultural.

El creciente interés que han despertado, las investigaciones recientes acerca de los estudios culturales urbanos, cuyas preocupaciones se centran en la construcción de las ciudades y la comprensión de las interacciones que se dan entre las personas y el espacio que habitan, han contribuido de manera significativa con el enfoque de nuestro estudio sobre imaginarios urbanos en Cartagena.

La trascendencia de este trabajo radica en la visión misma de lo urbano, concepto siempre entendido como lo opuesto al campo, a lo rural. Lo urbano trasciende esta simple esquematización al ser un estilo de vida, donde prevalece lo heterogéneo, lo que constantemente esta cambiando, transformándose. En palabras de Manuel Delgado, lo urbano es lo que esta produciéndose, haciéndose y luego deshaciéndose una y otra vez, en ese sentido, elaborando y reelaborando sus definiciones y propiedades a partir de los avatares y negociaciones que se dan entre los componentes que la estructuran.³

Por largos años los estudios urbanos estuvieron marcados o concentrados en lo material, en lo tangible, en los espacios construidos y direccionados hacia aspectos socioeconómicos y sociopolíticos, los cuales apoyados en metodologías verificables

³ Delgado, Manuel. "Heteropolis: La experiencia de la complejidad". En: *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona, editorial Anagrama, 1999, pags 23-58.

y comprobables ayudaron a configurar unos planteamientos sólidos acerca de las ciudades.

Desde 1920 y 1940, con la Escuela de Chicago se inician los primeros estudios científicos sobre el tema de ciudad. Aunque en ocasiones anteriores, los elementos representativos de lo urbano habían sido parte de serias y elaboradas reflexiones - basta ver "El problema de la vivienda de la clase obrera de Engels - es desde la Escuela de Chicago⁴ que nace una tradición sistemática del estudio de la ciudad, amparada en un discurso científico y en una metodología.

La pobreza fue la principal línea de trabajo abordada por parte de los principales teóricos de la Escuela de Chicago, todos ellos sociólogos y antropólogos en su mayoría. Introduciendo por primera vez la metodología etnográfica, se internaron en las barriadas pobres de las ciudades del sur de los Estados Unidos, desde donde construyeron sus premisas "ecologistas" de la pobreza, donde el habitante urbano aparece como un sujeto moldeado por la realidad social de la ciudad.

En esta primera instancia la ciudad figura no como un espacio fruto de las relaciones sociales, sino no como un espacio que regula las relaciones sociales. Entre la ciudad y la sociedad urbana se establece una relación de determinación de la una sobre la otra. Es así como el aislamiento espacial del "guetto", conserva y reproduce patrones culturales que entran en contradicción con la cultura regular del resto de la ciudad. Es aislamiento tiene la potestad, afirmaban los teórico de la

⁴ Pilar Monreal. *Antropología y pobreza urbana*. Madrid: Los Libros de la Catarata. 1996. p 19 - 27.

Escuela, de moldear el carácter de los individuos y sus formas de acercamiento y contacto con la sociedad.

Heredando los postulados de la Escuela de Chicago, el funcionalismo norteamericano continúa la tradición iniciada años antes. La "cultura de la pobreza", propuesta por el antropólogo norteamericano Oscar Lewis⁵, fue el concepto por ellos formulado para explicar los orígenes, características y soluciones al problema de la pobreza. Esta situación era definida como una predisposición cultural y patológica al estado de la pobreza, originada en el aislamiento socio-espacial, que condena a una porción de la sociedad a abstraerse de los beneficios del sistema. La predisposición cultural subyace en la desorganización familiar, en la crisis de los valores, en el fatalismo y la decepción, sentimientos que chocan con los valores occidentales de progreso y superación. Solían negar la correspondencia entre la "cultura de la pobreza", y la pobreza material, argumentando que lo uno puede hallarse perfectamente desligado de lo otro. En definitiva, solucionar la pobreza debía ir más allá - e inclusive, no debía concentrar en sus esfuerzos - en mejorar las condiciones económicas de la población vulnerable. Debía imponerse una renovación cultural del habitante marginal, que le permitiera integrarse a la sociedad funcional, y de esta manera, entrar a convertirse en depositario del progreso.

⁵ Oscar Lewis. Los hijos de Sánchez. México: Grijalbo. 2004. p 29 - 41. Oscar Lewis. La vida. Una familia puertorriqueña en la cultura de la pobreza: San Juan y Nueva York. México: Editorial Joaquín Mortiz, S.A. 1969. Oscar Lewis. Antropología de la Pobreza. México: Fondo de Cultura Económica.1975.

Hasta este momento, todos parecen coincidir en que la ciudad determinaba al individuo. El individuo, era a su vez, el responsable directo de su condición. Políticamente, esta teoría se convirtió en el sustento de programas de lucha contra la pobreza caracterizados por el asistencialismo y el impulso de iniciativas de cambio cultural. Este recorrido que dominó los estudios urbanos por cerca de tres décadas, tuvo una ruptura con la irrupción de la teoría marxista. En primera instancia, no reconocían la potestad que la ciudad tiene sobre el individuo. Y en segunda, le imponen la responsabilidad de la crisis urbana al sistema de turno, y a los patrones de desigualdad que aquello reproduce. Al ser la pobreza, por ejemplo, un problema de orden social, más no individual, el origen del problema reside en las políticas de estado como rectoras del sistema. Y más que las políticas de estado, las disposiciones del imperialismo. Manuel Castells⁶, sociólogo español fiel a estos postulados, sostenía por ejemplo, que el orden económico definía las formas espaciales de la ciudad, haciéndolas funcionales a sus intereses. El imperialismo norteamericano tejió una red urbana en América Latina dispuesta para servir a la finalidad económica del Imperio. Desconociendo las dinámicas internas de cada ciudad, establecieron un mapa de ideas lógicas que debían regir los destinos de las urbes, una estructura de la cual todo se desprende. Cegados por una fijación teórica reprodujeron una forma demasiado mecánica y descontextualizada, se

⁶ Manuel Castells. *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI Editores. 1983. Manuel Castells. *Movimientos Sociales Urbanos*. México: Siglo XXI Editores. 1983. Manuel Castells. *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Editorial Gilli. 1971. Manuel Castells. *Crisis urbana y cambio social*. Madrid: Siglo XXI Editores. 1981. Previo a las obras de Manuel Castells, fue Henry Lefebvre quien inició la avanzada marxista sobre los estudios urbanos. Se destacan sus obras: Henry Lefebvre. *La revolución urbana*, Alianza Editorial, Madrid, 1972. Henry Lefebvre. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Editorial Pentínsula. 1973.

negaron a tener las condiciones distintivas de cada realidad local. No obstante, su aporte fue fundamental en la medida en que se acuñó la responsabilidad de la crisis social urbana, al estado, con lo cual se estableció una relación incuestionable entre "riqueza" y "pobreza".

El derrumbe de los paradigmas, luego del giro lingüístico, pudo haber traído consigo la introducción de nuevas ideas que revolucionaran los estudios urbanos. No obstante, en un inusual movimiento cíclico, la ciudad volvió a ser comprendida desde una óptica bastante similar a la funcionalista. La teoría de la sub-clase en los años 80, relacionaba a los pobres con delincuentes callejeros, indigentes, destechados y enfermos mentales, todos unidos por un común denominador: la contraposición cultural al orden. Ciertamente, su condición era fruto de los cambios en el mercado del trabajo de las ciudades norteamericanas, originados por la introducción del orden post-fordista, según afirmaban. Pero esta situación se encontraba con el agravante de los patrones culturales de todas las razas ajenas a la anglosajona.

En pocas palabras, la población afroamericana estaba predispuesta a la pobreza, porque muy a pesar de las oportunidades brindadas por el sistema, la estructura familiar y la fragmentación social que los caracteriza, se convierte en un impedimento para superar su estadio social. La salida definitiva de la pobreza dependería de que los miembros de las minorías étnicas se acogieran al modelo cultural de la clase media anglosajona. Es así como en el marco de los estudios

urbanos, las teorías deterministas, eugenésicas y darwinistas, recobraron su presencia⁷.

En América Latina la discusión tomó algunos de los mismos rumbos que antes había tomado la discusión en el resto de la comunidad académica. Teóricos como Roger Vekemans⁸ en Chile, tomaron los mismos postulados del Oscar Lewis para aplicarlos a la realidad latinoamericana. Por su parte, el sociólogo peruano Aníbal Quijano y el brasileño Paul Singer, se acogieron a la propuesta marxista para hacer frente a los "marginalistas" de orientación funcionalista. Todos ellos, salvo Paul Singer, reprodujeron los mismos postulados, introduciendo pequeños cambios y manteniendo los mismos errores⁹.

Hasta este momento, la ciudad había sido entendida como un espacio que determina el comportamiento cultural del sujeto, y como una entidad expuesta a las relaciones de clase y la lógica del modo de producción de turno. En este sentido, las ciudades y sus espacios era entendidos como un producto material de las sociedades, esa realidad material del espacio había sido construida a lo largo

⁷ Pilar Monreal. *Antropología y pobreza urbana*. Madrid: Los Libros de la Catarata. 1996. p 69 - 86.

⁸ Roger Vekemans. *DESAL - Centro para el desarrollo económico y social de América Latina*. Santiago: Sección de Impresión de DESAL. 1968. Aníbal Quijano. *La formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina*. En: *Imperialismo y Urbanización en América Latina*. Barcelona: Editorial Gilli. 1971. p 141 - 166.

⁹ Paul Singer siempre insistió en la necesidad de entender la ciudad mas allá de la influencia del imperialismo, renunciando parcialmente a los postulados de la "teoría de la dependencia", que habían dominado la esfera marxista de los estudios urbanos. Singer, Paul. "Migraciones internas en América Latina: consideraciones teóricas sobre su estudio". En: *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Editorial Gilli. 1971. p 27 - 56. Singer, Paul. "Urbanización, dependencia y marginalidad en América Latina". En: *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Editorial Gilli. 1971. p 287 - 316. Singer, Paul. *Economía política de la urbanización*. México: Siglo XXI Editores. 1983.

del proceso histórico de acumulación capitalista, entonces la sociedad producía su espacio en función de un desarrollo tecnológico, de sus instituciones de su estructura social, económica y política.¹⁰

Sin desconocer los avances que tuvieron lugar a lo largo de mas de seis décadas de tradición de los estudios urbanos, es solo a partir de la introducción de los estudios culturales que logra comprenderse cual es la relación que se establece entre el sujeto y la ciudad. No la relación supuestamente establecida entre el medio transformador y el sujeto pasivo, sostenida por funcionalistas y teóricos de la Escuela de Chicago, sino la relación donde el sujeto, indistintamente de su condición de clase, aparece como actor representativo en la construcción de ciudad, relación que cobran importancia en tanto que son los ciudadanos quienes le otorgan sentido a la ciudad; de acuerdo a la interacción que los sujetos urbanos establecen con el espacio que habitan.

El iniciador de esta corriente en América Latina ha sido el profesor *Armando Silva* quien a través de las pistas recogidas de su trabajo empírico, ha logrado construir un cuadro conceptual y metodológico, que han permitido trazar una lectura y comprensión de la ciudad a través de los imaginarios con que la gente construye,

¹⁰ Estos son algunas de las críticas que hacen los de la escuela de estudios culturales urbanos. Ver: Lindón Alicia, Aguilar Miguel Ángel, Hiernaux Daniel. "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción". En: *Lugares e Imaginarios en la metrópolis*. México, Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana, 2006, págs. 9-25.

apropia, da sentido a la ciudad.¹¹ Este nuevo enfoque de lo urbano privilegia al sujeto que habita, recorre, piensa la ciudad, esto esta relacionado con la interiorización que hacen las personas de los espacios y sus respectivas vivencias dentro de esta. Esta concepción del espacio vivido-concebido, es la que se privilegia desde los imaginarios urbanos en tanto, el espacio se convierte en objeto de estudio por los significados y valores que le son atribuidos, el espacio estudiado a través de los sentidos y significados que las personas le otorgan.¹²

Han concentrado sus estudios desde esta perspectiva países como México, Argentina, Ecuador, Venezuela, Colombia. Los enfoques de estos trabajos se han direccionado hacia los imaginarios de ciudad que van desde la calle, el parque, el barrio. Las iconografías, los grafitis, la fotografía, postales como medios a través de los cuales se recrean imágenes de la ciudad, que orientan y ayudan en la construcción de imaginarios de ciudad. Otras temáticas como la inseguridad, el miedo, ese miedo que habita en el imaginario modela espacios, sujetos, actividades, lo cual a su vez fragmenta la ciudad y permite que se elaboren forma particulares de percibir y experimentar la ciudad como espacio social,¹³ Y por otro

¹¹ En su ya muy conocido libro: Silva, Armando. *Imaginarios urbanos. Cultura y comunicación urbana*. TM Editores, 3era edición aumentada, Bogotá, 1997, PP317. Este punto de vista del sujeto el autor lo ha denominado Urbanismo ciudadano. Y según el cual cada vez que un "fantasma" ronde por la ciudad hay un orden fantástico que marca un comportamiento o una reacción ciudadana. Ya no importa tanto la búsqueda de sistemas estructurales de comunicación ciudadana, sino la ubicación de una antropología de los deseos ciudadanos para deducir la creación de un nuevo urbanismo.

¹² Op cit., pág. 12.

¹³ Guerrero, Rosa. "Nosotros y los otros": segregación urbana y significados de la inseguridad en Santiago de Chile". En: *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Alicia Lindon - Miguel Ángel Aguilar - Daniel Hiernaux (Coord.). México: Anthropos - Universidad Autónoma Metropolitana. 2006. Carrión, Fernando -Núñez Veja, Jorge. "La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo". En: *Revista EURE N° 97*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. 2006. Niño, Soledad, Lugo Torres,

lado esta el tema la remodelación espacial de los centros históricos, el cual ha redefinido el tema del espacio público y la manera de acceder a el, lo cual ha transformado de alguna manera la relación entre el sujeto y el espacio representado, al cual se accede la mayoría de la veces en calidad de consumidor. Estas contribuciones han sido significativas en tanto nos interroga sobre la manera como se están construyendo centros históricos "deshistorizados", deshumanizados.¹⁴

En Colombia todavía se encuentra un lento transito hacia una nueva forma de comprender la ciudad. Desde la propuesta del profesor Armando Silva, salieron a la luz pública un buen número de publicaciones dispuestas a ampliar la mirada sobre la vida urbana y sobre los habitantes urbanos. No obstante, todavía sobreviven las viejas tendencias que insisten en no comprender a la ciudad más allá de lo estrictamente físico, de lo material, lo tangible. Como en el resto de América Latina, las dos escuelas hegemónicas, funcionalista y marxista, hicieron bastante eco en la academia nacional. Desde Camilo Torres en los años 50, los primeros trabajos sobre ciudad, y muchos de los realizados en años posteriores, se

Nelson, Rozo, Cesar, Vega, Leonardo. *Territorios del miedo. Imaginarios de los ciudadanos*. Bogotá: TM Editores - Observatorio de Cultura Urbana. 1998. Baires, Sonia -Martel, Roxana. "Imaginarios del miedo y geografías de la inseguridad: construcción social y simbólica del espacio publico en San Salvador". En: *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Lindón, Alicia -Aguilar, Miguel Ángel -Hiernaux, Daniel (Coords). México: Anthropos - Universidad Autónoma Metropolitana. 2006. González Vergara, Paula. *Imágenes De Ciudad: Percepción Y Cognición de Niños De Bogotá*. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo Observatorio de Cultura Urbana - Alcaldía Mayor de Bogotá. 2004

¹⁴ Vergara Durán, Adrián (Editor). *Renovación de centros históricos en grandes ciudades latinoamericanas..* Barranquilla: Universidad del Norte. 2008. Martínez Delgado, María Eugenia. *El Centro histórico. Objeto de estudio e intervención*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.2004. Silva, Armando. "Algunos imaginarios urbanos desde centros históricos de América Latina". En: *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito, FLACSO, 2001 pag 396-408. Carrion, Fernando. *Financiamiento de los centros históricos de América Latina y el Caribe*. Quito, FLACSO-Lincoln Institute of land policy-Innovar.uio, 2007.

desarrollaron bajo la óptica del funcionalismo¹⁵. La contraparte marxista también tuvo una evolución sostenida sobre todo entre los 60 y los 70. Miradas distintas tan solo comienzan a abrirse paso dentro de las esferas académicas. Se destacan en este sentido trabajos en los que se proponen estudiar la ciudad y su significación cultural.¹⁶ Otros relacionados directamente con los imaginarios urbanos, y a través de la metodología de encuestas relevan, las percepciones, negaciones y el estar en la ciudad por parte de los ciudadanos.¹⁷ Trabajos en estas direcciones, como el de Claudia Duque, apuntan a indagar como se ha construido un imaginario paisa, en el sentido de posición simbólica de lo que significa ser paisa, a través de la figura de "progreso" de los centros comerciales en las ciudades del eje cafetero.¹⁸

Difícilmente la historiografía del caribe colombiano ha tomado partido de este tipo de discusiones. La verdad es que ni siquiera ha asumido con constancia el estudio histórico de las ciudades. Es de destacarse los trabajos de Fernando Botero, Fabio Zambrano, Jacques Aprile Gniset, Álvaro Casas¹⁹ y Germán Mejía Pavony entre

¹⁵ Camilo Torres. El nivel de vida en Bogotá. Ensayo de metodología estadística. Bogotá: Asociación Colombiana de Facultades de Medicina. *Urbanización y Marginalidad*. : ASCOFAME. 1968.

¹⁶ Montoya Jairo. "Entre un desorden de lo real y un nuevo orden de lo imaginario: La ciudad como conflictos de memoria". En: *Pensar la ciudad*. Giraldo, Fabio, Viviescas, Fernando. (Comp.) Bogotá, TM Editores-CENAC- FEDEVIVIENDA, 1996. Saldarriaga, Alberto. "Imagen y memoria en la construcción cultural de la ciudad", Pergolis, Juan Carlos. "La plaza de Bolívar de Bogotá". En: *La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad*. Torres, Carlos, Viviescas, Fernando, Pérez, Edmundo (Comp.) Bogotá, Universidad Nacional de Colombia- Facultad de Artes, 2002.

¹⁷ Flores, Pamela. "Reconstrucción del imaginario urbano de Barranquilla (Colombia" de la ciudad mediada a la ciudad soñada". En: *Investigación y desarrollo Vol 8, N°2*, Revista del Centro de Investigaciones en Desarrollo Social, 2000.

¹⁸ Duque, Claudia. *Territorios e imaginarios entre lugares urbanos. Procesos de identidad y región en ciudades de los Andes colombianos*. Manizales, Editorial Universidad de Caldas, 2005.

¹⁹ El historiador antioqueño Álvaro Casas a través de varios artículos publicados en los últimos años también ha contribuido al reconocimiento de la evolución física y urbanística de Cartagena. Casas, Alvaro. *Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930*. En: *Historia y Cultura N° 2*. Cartagena. Universidad de Cartagena. 1996. *Agua y aseo en la formación de la salud pública en Cartagena 1885-1930*". En: *Historia y*

algunos otros²⁰, pero lo cierto es que la ciudad colombiana aún aguarda por ser estudiada.

La situación con respecto a Cartagena no es nada distinta. Mucho se ha escrito acerca del patrimonio físico de la ciudad. Las fortificaciones han sido objeto de estudio de académicos como Rodolfo Segovia, Juan Manuel Zapatero, Enrique Marco Dorta y Donaldo Bossa Herazo²¹. El proceso de construcción, el diseño de la estructura defensiva de la ciudad, los elementos arquitectónicos, las estrategias de guerra, todos estos fueron los ejes bajo los cuales se ha estudiado la ciudad colonial y sus fortificaciones. El elemento humano contenida dentro de los muros no ha sido tan reparado. De no ser por los trabajos de Alfonso Múnera, Antonino Vidal y Juan Marchena²², difícilmente conoceríamos la dinámica de la vida urbana durante

Cultura N° 4, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1996. *Los circuitos del agua y la higiene urbana en la ciudad de Cartagena a principios del siglo XX*. hscience@coc.fiocruz.br

²⁰ Zambrano, Fabio. *La ciudad colombiana*. Bogotá: Iriarte y Montes Editores. 1993. Zambrano, Fabio. *Ocupación del territorio y conflicto sociales en Colombia*. Bogotá: CINEP. 1989. Zambrano, Fabio - Bernard, Oliver. *Ciudad y territorio en el proceso de poblamiento de Colombia*. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá - Instituto Francés de Estudios Andinos - Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia. 1993. Aprile Gniset, Jacques. *La ciudad colombiana. Prehispánica, de conquista e indiana*. Bogotá: Banco Popular. 1991. Botero, Fernando. *Historia urbana y juego de intereses 1890-1950*. Medellín: Universidad de Antioquia. 1996. Botero, Fernando. "El espejismo de la modernidad en Medellín, 1890 - 1950". En: *Lecturas de Economía* N° 39. Medellín: Universidad de Antioquia. 1993. Aprile Gniset, Jacques. "Los conflictos urbanos en Colombia". En: *La problemática urbana en Colombia*. Bogotá: CINEP. 1981. Mejía Pavony, Germán. *Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá, 1820 - 1910*. Bogotá: CEJA. 2000. Colmenares, Germán. "Poco para la historia". En: *Boletín Bibliográfico y Cultural*. Numero 13. Volumen XXIV. Bogotá: Biblioteca Luis Ángel Arango. 1987. www.bblaa.org

²¹ Juan Manuel Zapatero. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. 1979. Enrique Marco Dorta. *Cartagena de Indias: Puerto y Plaza Fuerte*. Cartagena: Alfonso Amado. 1960. Rodolfo Segovia Salas. *Las fortificaciones de Cartagena*. Bogotá: Carlos Valencia Editores. 1962. Eduardo Lemaitre. *Historia General de Cartagena*. Bogotá: Banco de la República. 1982. Donaldo Bossa Herazo. *Construcciones, demoliciones y restauraciones en Cartagena*. Cartagena: Litografía El Faro. 1969. Más recientemente salió a la luz el trabajo de Maruja Redondo. *Cartagena: Cinco siglos de evolución urbanística*. Cartagena: Facultad de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano - Seccional Caribe. 2004.

²² Alfonso Múnera. *El Fracaso de la Nación: Región, clase y raza en el Caribe colombiano 1717 - 1810*. Bogotá: Ancora Editores - Banco de la República. 1998. Antonino Vidal. *Cartagena de Indias y la región histórica del*

la colonia y república en cartagenera. El siglo XX, ha sido estudiado por Raúl Román, Sergio Solano y Javier Ortiz²³, quienes relacionando el espacio de la ciudad con los conflictos sociales, económicos y políticos que allí se entretajan han hecho aportes significativos, manteniendo como un punto en común el interés por rescatar la historia de los sectores populares.

Recientemente novedosos trabajos se acercan a la perspectiva del espacio construido, vivido. La investigación de Cielo Puello a partir de la fotografía nos muestra como entendida como un discurso contribuyo desde el plano de lo simbólico en la construcción de una hegemonía social a inicios del XX. Por el acceso y sistematicidad que la elite de la ciudad tiene de la fotografía, esta es utilizada como un mecanismo para fijar discursos e imaginarios que este sector esta empezando a construir de la ciudad. De esta forma la fotografía ayuda a configurar una imagen que se corresponde con el modelo de ciudad que los grupos de elite pretendían construir para este periodo.²⁴

Caribe 1580-1640. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. 2003. Juan Marchena. Sin temor ni de Dios ni del rey. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial. En: Historia y Cultura N° 4. Cartagena: Facultad de Ciencias Humanas - Universidad de Cartagena. 1996.

²³ Buenahora, Giobanna, Ortiz, Javier, Quiroz, Patricia, Román, Raúl. **Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena.** Cartagena. Instituto Distrital de Cultura. 2001. Solano, Sergio. **Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 850-1930.** Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura. 2003.

²⁴ Puello, Cielo. "Fotografía y exclusión social: Auto-representaciones de la elite cartagenera en el periodo 1900-1930". En: Cuadernos de literatura del Caribe e Hispanoamérica. Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena-Funsarep, Barranquilla-Cartagena, 2008, pag 9-33. Para ver en detalle sus planteamientos. **Álbumes de ciudad: Representaciones de los procesos modernizantes en Cartagena de Indias y Santiago de Guayaquil a comienzos del siglo XX (1900-1930).** Borrador Tesis de Maestría en Estudios de la Cultura, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador, 2008.

Otro trabajo que comparte de cierto modo nuestra preocupación es la investigación de Orlando Deavila, quien nos muestra como en aras de consolidar el modelo de ciudad turística, los habitantes de Chambacu se vieron sometidos a toda clase de estigmatización, lo cual termino produciendo su desplazamiento. dada la cercanía de aquel barrio con el centro de la ciudad. Este trabajo constituye un ejemplo de los conflictos que se dan en plano espacial, de las disputas y significados que cada sector de la ciudad construye de los mismos.

En este sentido nuestro trabajo es una apuesta por el análisis histórico de los imaginarios urbanos en la ciudad de Cartagena. Esta reflexión se hace se hace pertinente en la medida en que entendemos que la ciudad que tenemos, hoy, ha sido el fruto de un proceso histórico, de las permanencias y continuidades que desde muy temprano en el periodo colonial , crearon unos imaginarios de la ciudad, que hoy fragmentan y orientan los destinos en la ciudad, De este modo esta investigación permite dar una idea del tipo de urbe que hemos construido y desde esta perspectiva los imaginarios urbanos se convirtiendo en una herramienta importante, ya que a través de ellos se expresan los significados, representaciones, aspiraciones, y logros de la ciudad.

De acuerdo con algunas concepciones, Lo imaginario expresa "las aspiraciones e ideales de una sociedad y también sus logros y carencias, por ello el imaginario se debate entre lo que se vive y lo que se evoca entre la realidad y la imaginación,

entre le deber ser y ser".²⁵ Lo imaginario corresponde un elemento importante porque muestra las heterogeneidades, los muchos imaginarios que habitan la ciudad y que construyen la ciudad a partir de sus propias percepciones y vivencias. En palabras de Canclini los imaginarios corresponden a elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o deseáramos que existiera.²⁶ En esa constante de tratar de comprender las diversas maneras en que las sociedades se representan, los imaginarios urbanos intentan interpretaciones que se hacen las sociedades y sus individuos de la ciudad o de sus fragmentos, como esas imágenes se movilizan en la práctica y cobran <realidad>.²⁷ Como lo indica Lindón los imaginarios son siempre producto de la interacción social, se construyen a partir de los discursos, de retóricas de prácticas sociales. Una vez contruidos tienen la capacidad de influir y orientar las prácticas y los discursos, sin que ello implique que queden inmóviles. Por eso producen efectos concretos sobre los sujetos, los imaginarios crean "imágenes guías o imágenes actuantes, son guías para la acción"²⁸

²⁵ Citado por Nilda Bermúdez. "Referentes identificadores del imaginario urbano de la ciudad puerto de Maracaibo para finales del siglo XIX." En: *Memorias del IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe*. Bogotá, Fondo de publicaciones Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 1999.

²⁶ Canclini, Néstor. "¿Qué son los imaginarios y como actúan en la ciudad? En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pag 90.

²⁷ Alicia Lindón - Miguel Ángel Aguilar - Daniel Hiernaux (Coord.) "Lugares e imaginarios en la metrópolis" En: *Lugares e imaginarios en la metrópolis..* México: Anthropos - Universidad Autónoma Metropolitana. 2006, pag 18.

²⁸ Lindón, Alicia. "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pag 10.

Se privilegia en este trabajo el concepto imaginario, históricamente inscrito dentro de un debate epistemológico, donde imaginario se entiende como una facultad negativa, cargada de fantasías, alejada de la "racionalidad que conduce a la verdad". Pareciera que el hombre y la humanidad hubieran renunciado a la capacidad de soñar, imaginar, desear, como si los imaginarios no cumplieran un papel importante en la construcción del hombre y de la sociedad.

Gilbert Durand uno de los teóricos mas importantes de este tema, indica cómo la idea de la razón como eje que guía hacia la verdad, se encuentra presente en el pensamiento occidental. Desde temprano en Aristóteles con la lógica, en Galileo y Descartes con las bases de la física moderna, En Kant con la "Razón Pura", en el cientificismo que reconoce como única verdad aquella que deriva del método científico, igual en el historicismo en el que se reconocen causas reales aquellas que se manifiestan materialmente en el acontecimiento. De manera que en la lógica occidental, la razón es el único modo de acceder o de legitimar la verdad, atribuyéndole a la imagen y a lo imaginario un carácter de falsedad en tanto se abren al infinito de descripciones, por lo cual se ha considerado que no son mas que delirios, alucinaciones, fantasmas del sueño, lo irracional. Sin embargo dice Durand "esta consolidación de un exclusivo pensamiento sin imagen de un



rechazo de los valores y de los poderes de lo imaginario por el único provecho de los propósitos de la razón, ha encontrado muchas resistencias.²⁹

En las siguientes paginas veremos cómo los imaginarios, convertidos en guías actuantes como los denomina Hiernaux, nos permite estudiar en el marco del proceso de modernización de la ciudad, cómo la formación de visiones e imaginarios de la Cartagena contemporánea, son el producto de una construcción histórica, que tuvo su mayor impulso durante las primeras décadas del siglo XX, en pleno proceso de transformación de la ciudad.

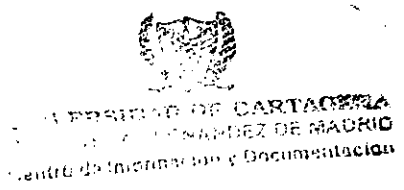
De esos imaginarios sobresale por su importancia el de la ciudad-puerto, los esfuerzos realizados por llevar a cabo el saneamiento del puerto y de la ciudad indicado por la Pearson & Son de Londres, guiaron por años la "fantasía" de lo que debía ser la Cartagena futura. Desde esta perspectiva este proyecto expresó las aspiraciones e ideales de la sociedad Cartagenera, así como también sus logros y carencias. Por ser el imaginario predominante, Los imaginarios de ciudad turística e histórica-monumental fueron una prolongación de este ideario de ciudad. Este tema resulta pertinente en tanto que, los imaginarios una vez son construidos,

²⁹ Durand, Gilbert. *Lo Imaginario*. Barcelona, Ediciones del Bronce, 2000. Cornelius, Castoriadis, uno de los estudiosos más destacados del tema de los imaginarios, en su texto mas importante *La institución imaginaria de la sociedad*, explica que en la historia de la humanidad las imaginaciones fundamentales han dado origen a nuestros ordenes sociales. Dios sea el caso mas, mas generalmente un imaginario religioso conforme a los fines de la sociedad "cumple una función esencial" Se puede decir que inventamos a Dios y luego el nos construye a través de la religión y la moral. Así lo imaginario afecta los modos de simbolizar de aquello que conocemos como realidad y esta actividad se cuele en todas las instancias de nuestra vida social. Citado por Silva, Armando: *Imaginarios urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos*. Metodología. Convenio Andrés Bello-Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2004.

tienen la capacidad de influir y orientar las prácticas y los discursos. Fragmentan la ciudad y detrás de ellos necesariamente siempre se oculta otra realidad.

El estudio esta dividido en tres partes. En la primera parte se describen los logros y limitaciones del proceso de modernización en Cartagena. La modernización emprendida por esos años aunque consiguió avanzar en el campo material, y de la infraestructura física y logró un despegue económico de ciertos sectores de la sociedad, no solo fue inconcluso, sino que además, los adelantos modernizadores implementados para el desarrollo material fueron limitados, en la medida en que no beneficiaron a la mayoría de los habitantes, ni se crearon las condiciones para que estas mayorías se favorecieran de aquellos avances que le brindaran la posibilidad de garantizar su supervivencia frente a las enfermedades y reafirmar su autonomía personal con la educación. De modo que los viejos problemas de la ciudad siguieron presentes.

En este sentido se sugiere que en el marco del proceso de modernización que experimentó la ciudad de Cartagena entre los años de 1910 -1925 se presentaron confrontaciones entre las múltiples visiones y proyectos de ciudad que debían llevar a Cartagena por la senda del progreso, estas confrontaciones estaban marcadas por los intereses que se presentan entre los distintos sectores sociales que integran la ciudad y tomaron cuerpo en la opinión pública que se construye sobre la ciudad en la prensa local. A luz de esta realidad lo que observamos es un



estado de precariedad, la modernización de la ciudad se debate entre el deber ser y el ser. Sin embargo el deber ser como imagen actuante ayuda construir unos imaginarios de ciudad, sobre los cuales la elite dirigente de la ciudad proyecto unos modelos de ciudad futura.

En la segunda sección trabajo los imaginarios de ciudad turística, y de ciudad histórico monumental. Me propongo entender que las imágenes de ciudad de hoy, son el fruto de un proceso histórico que tuvo en el marco de la modernización de la ciudad, su asidero en la construcción de modelos de ciudad. Que los imaginarios urbanos se crean y se refuerzan constantemente hasta lograr consolidar unos fragmentos de ciudad. Se observa además como a los espacios de la ciudad, como, playas, paseos, murallas, castillos, adquieren un significado, un sentido, e incluso son apropiados por los sectores dirigentes de la ciudad en aras de consolidar unos proyectos de ciudad. Estos espacios son un ejemplo, de como en las ciudades los lugares adquieren sentido en la medida en que quienes los recorren, los habitan, le otorgan unos atributos, y significados de acuerdo con su experiencia, vivencia, y relevancia.

En la última sección mostramos como el imaginario de ciudad mas importante es el de la ciudad-puerto, de el derivan los demás antes mencionados. En la medida que el puerto posea las condiciones necesarias garantiza no solo el desarrollo comercial, sino que también constituye la entrada al país para que extranjeros, turistas y consigo la formación de otros proyectos de ciudad. Se da especial

importancia al Proyecto de la Compañía inglesa Pearson & Son, tanto por el prestigio de esta compañía, encargada de hacer los estudios del puerto y de la ciudad, como por las dimensiones del proyecto propuestos por ellos para que Cartagena se convirtiera en la ciudad-puerto mas importante del país. El proyecto de la Pearson resulta de una gran significancia para este trabajo, ya que este se convirtió no solo en el primer proyecto de planificación de la ciudad a inicios de siglo; sino porque en torno a el se alimentaron unos imaginarios de ciudad futura, que guiaron por años los anhelos de la clase dirigente de la ciudad, que veía en él, una puesta para el desarrollo y modernización de la ciudad.



CAPITULO I

1. EL SUEÑO DE LA MODERNIZACIÓN EN CARTAGENA: ESPEJISMOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

... se había dotado a la ciudad de luz eléctrica... mejorando la condición material de los establecimientos de beneficencia y creado otros nuevos; se habían formado barrios nuevos extramuros, adoquinado varias de las principales calles de la ciudad, y en fin, llevado a cabo muchas otras obras destinadas a mejorar el estado sanitario de la población, a embellecerla y a defenderla contra las invasiones del mar. Todo esto se ha hecho en un periodo de 30 años, con recursos, pero con voluntad patriótica e inquebrantable.

Eduardo Gutiérrez de Piñerez, 1912

El periodo comprendido entre 1880 y 1930 es reconocido en la historiografía colombiana, como un espacio de tiempo en el cual se dieron importantes esfuerzos por introducir a las principales ciudades del país en el club de las sociedades modernas. En efecto el transito del siglo XIX al XX marcó para Cartagena una nueva etapa en su desarrollo. La idea de hacer parte de las llamadas "sociedades modernas" se convirtió por aquellos años en la bandera de las propuestas de los sectores dirigentes de la ciudad. Rafael Núñez, quien fue a finales del siglo XIX primero presidente del Estado soberano de Bolívar y luego llegó a ser presidente de Colombia durante varios años consecutivos, fue uno de los iniciadores de este imaginario de modernización en el país, ya que él había visto de cerca los procesos de industrialización capitalista europeo de aquellos años y entendía el momento por el que pasaban los países que como Colombia, mantenían una estructura

económica atrasada y en donde el desarrollo de las fuerzas de producción era precario. Esta situación marcó sin duda la visión con la cual Núñez gobernó el país.

Después de su experiencia como cónsul en Liverpool, para Núñez estaba claro que el país y en especial Cartagena su ciudad natal debían entrar por la senda del progreso. Para llevar a cabo este cometido, él insistía en la necesidad de impulsar la industrialización, de desarrollar vías de comunicación e interconexión a través de la construcción de ferrocarriles que le permitieran al país una mayor integración nacional y le garantizaran un sistema de transporte orientado al comercio internacional.³⁰

Partiendo de estas ideas el presente trabajo se propone identificar el proceso de modernización que experimentó la ciudad de Cartagena, señalando sus éxitos y limitaciones para luego examinar los imaginarios de ciudad y las contradicciones de los mismos que se presentaron en esos procesos de modernización/modernidad que experimento la ciudad a inicios del siglo XX.³¹

³⁰ Jaramillo Vélez, Rubén. "La postergación de la experiencia de la modernidad en Colombia". En: **Colombia: La modernidad postergada**. Bogotá, Argumentos, 1998, págs. 39-40

³¹ Producto de todos los cambios que a nivel mundial se vivían y que tenían como epicentro a la ciudad, esta se convirtió en palabras de Marta Herrera en el paradigma modernizador por excelencia. El desarrollo de la industria, los adelantos tecnológicos, la adecuación de sistemas de comunicación, los descubrimientos científicos entre otros, convirtieron la ciudad, en el escenario de las transformaciones, del dinamismo, de la modernidad. Herrera Marta, Cecilia. "La ciudad como paradigma modernizador: Colombia en las primeras décadas del siglo XX". En: www.inrp.fr/she/ische/abstracts2001/herreraSp.rtf. Los ensayos de Melo, Jorge Orlando. "El proceso de modernización en Colombia", Giraldo Fabio, López Héctor. "La metamorfosis de la modernidad. En: **Colombia: el despertar de la modernidad**. (Comp.) Viviescas Fernando, Giraldo Fabio. Bogotá, Ediciones Foro Nacional por Colombia, 1994. Para el caso de Medellín se encuentran los trabajos de: Botero, Fernando. **Medellín 1890-1950 Historia urbana y juego de intereses**. Medellín, Universidad de Antioquia. 1996, pp 320.

1.1. Antecedentes a los procesos modernizadores en la ciudad de Cartagena

El movimiento de independencia de Cartagena dejó graves secuelas en el desarrollo histórico de la ciudad. Factores como el exterminio de una tercera parte de su población producto del sitio de Pablo Morillo durante 105 días, en 1815, el conflicto de Cartagena con las ciudades del interior de la provincia y el mundo andino antes, durante y después de la independencia, y la posterior pérdida de la condición económica comercial de la urbe, lograron sumergir a Cartagena en una total miseria que la acompañó hasta finales del siglo XIX. Augusto Le Moyne, un extranjero que residió en el país entre 1828 y 1839, describe su población y el estado material ciudad a su paso por esta así:

*"Cartagena, que en su época de esplendor contaba con cerca de 30 mil almas, no tiene hoy mas de 10.000... A mis pies la ciudad que ostento con orgullo su nombre de reina de las indias y cuya escasa animación se desvanece sin que hasta mi llegara si quiera el eco, me pareció, con la masa oscura de sus, edificios deteriorados, rodeadas de murallas en ruinas, un viejo león herido que espera la muerte; mas allá la mirada se cierne sobre esa vasta rada que antaño surcaron tantas armadas poderosas y que hoy, desierta, no conserva mas que su aderezo de islotes verdeantes... En el puerto, hoy a medio cegar, se veían unas cuantas goletas y canoas miserables que habían reemplazado a los buques de alto bordo de antaño, cuando transportaban tan ricos cargamentos".*³²

Al entrar en un nuevo contexto político independiente, Cartagena perdió su condición de puerto único para el comercio exterior, ante el surgimiento de otras plazas portuarias como la de Santa Marta y Barranquilla. Además la falta de una comunicación rápida con el río Magdalena a través del Canal del Dique se había

³² Le Moyne, Augusto. *Viajes y estancias en América del Sur, La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá* Vol. IX. Bogotá, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1945, pag 359-361.

convertido en un problema, puesto que “el canal estaba tan obstruido por el barro y la maleza, que había algunos lugares donde no existía ningún rastro de la existencia del canal”³³ Estas dificultades que se presentaron con el canal ahondarían aun mas la crisis económica de la ciudad y tendrían una repercusión tan importante a lo largo del siglo XX. El empuje de naciente Barranquilla por aquellos años lograría superar las actividades económicas que por largos años ostentaron Cartagena y Santa Marta, en palabras de Lemaitre “Aquella modestísima población, prácticamente ignorada de cartageneros y samarios, absorbería por completo la vida económica de ambas ciudades, dejándoles únicamente lo que pudiera derivarse de la actividad burocrática y militar, y de una pobre agricultura de sustentación” .³⁴

Luego de largos años de crisis, la ciudad intenta a partir de ciertas obras necesarias para el desarrollo, recuperar parte de su glorioso y prospero pasado. La inauguración del ferrocarril Cartagena - Calamar en 1891, que contribuyó a solucionar algunos problemas de transporte de mercancías, la reapertura del Canal del Dique, que dinamizó aunque por corto tiempo el comercio de la ciudad, la construcción del Muelle de la Machina en 1893, fueron algunas de estas obras que

³³ Le Moyne, Augusto. Viaje y estancia en Nueva Granada. En: *Cartagena de indias de la colonia a la república*. De Gustavo Bell Lemus. Fundación Simón y Lola Guberek. Colección de historia N° 3. Bogotá. 1991. p 116.

³⁴ Lemaitre, Eduardo. *Historia general de Cartagena Tomo III*. Bogotá: Biblioteca del Centenario. 1983. p9.

estuvieron enfocadas a restablecer el tráfico comercial que caracterizó a Cartagena durante el periodo colonial.

Algunas otras obras estuvieron encaminadas a mejorar el ornato de la ciudad como el Parque Fernández Madrid en 1889, el Paseo De los Mártires de 1873, la pavimentación de calles y para la celebración del primer centenario de la independencia se llevaron a cabo, un número considerable de obras de infraestructura pública como el Parque Centenario, el Teatro Municipal, el Monumento a la Bandera y la estatua a la libertad construida en el Camellón de los Mártires. Con la construcción de estas obras se pretendía, además de presentar una imagen urbana de desarrollo y progreso, construir una "memoria histórica y política representativa" de las clases mas pudientes de la ciudad, que les garantizara su papel como fundadores de la República³⁵. Todas estas obras llevadas a cabo se constituyeron en eventos centrales de la constitución de un ideal de modernización, civilización y progreso de la Cartagena del siglo XX.

A este conjunto de obras se sumaron otras que intentaron dotar a la ciudad de los servicios públicos básicos para la población local, como la primera construcción de la planta de alumbrado eléctrico en 1881, la construcción del acueducto de Matute por medio del cual se intentó solventar la escasez de agua de la ciudad, después

³⁵ Román, Raúl. "Memoria y Contramemoria: El uso publico de la historia en Cartagena". En: *Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena*. Cartagena: Editorial Lealon - Instituto Distrital de Cultura. 2001. p 9.

de largos años de haber estado sirviéndose de los aljibes, la construcción del Mercado público hacia 1905, en el antiguo baluarte de Barahona, con el que por primera vez se intentaba centralizar en la ciudad la venta de productos básicos de consumo para la población. Estas obras sin duda marcaban el inicio de una era de progreso con relación a años anteriores.

Si bien estas iniciativas trajeron un adelanto material para la ciudad y generaron un ambiente de optimismo en un número importante de la población, Es necesario señalar que este proceso también tuvo sus límites e interrupciones. La modernización emprendida por esos años aunque consiguió avanzar en el campo material, y de la infraestructura física y logró un despegue económico de ciertos sectores de la sociedad³⁶, no solo fue inconclusa, sino que además, los adelantos modernizadores implementados para el desarrollo material fueron limitados, en la medida en que no se beneficiaron la mayoría de los habitantes, ni se crearon las condiciones para que se favorecieran de aquellos avances que le brindaran la

³⁶ Ripoll, María Teresa. **La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1890-1937**. Cartagena, Banco de la República, 1999. **El Ingenio Central de Colombia. Un caso en los inicios de la industrialización en el Caribe colombiano**. Cartagena: Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas, 1997. "El comercio y las redes familiares en Cartagena: Rafael del Castillo & compañía 1861-1960". En: **Aguaita No.4**. Cartagena de Indias. Observatorio del Caribe Colombiano. 2000. Javier Eduardo Báez. **Desarrollo industrial y cultural empresarial en Cartagena, 1920-2000**. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2001. Vilorio de la Hoz, Joaquín. **Banco de la República en Cartagena, 1923-1929**. Cartagena: Banco de la República, 1998. Meisel Roca, Adolfo. **Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional**. Cartagena de Indias: Banco de la República, Centro de Investigaciones del Caribe Colombiano, 1999. **Los bancos de Cartagena, 1874-1925**. Cartagena: s.n. 1989. Solano, Sergio Paolo. **Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX**. En: **Historia y Cultura No. 3**. Cartagena: Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas.1994.

posibilidad de garantizar su supervivencia frente a las enfermedades y reafirmar su autonomía personal con la educación..³⁷

En consecuencia el proceso de modernización que atravesó Cartagena fue un proceso a medias que estuvo direccionado hacia un desarrollo material de la urbe, con la intención de construir una visión de una ciudad moderna, pero que en plano real se contrariaba, pues los problemas sociales de la ciudad seguían intactos.

Cuando la modernización no tiene la capacidad de incidir en el grueso de la población, y el acceso a esta solo es posible para algunos sectores de la sociedad, dicho proceso solo propicia la concentración de poderes políticos, económicos y sociales desiguales en la ciudadanía. Solo cuando el ciudadano se libere de las rutas de la tradición y conciba su papel como actor constructor de la ciudad, el sincretismo de la modernización en contra de la modernidad del que nos habla Rubén Jaramillo Vélez, será superado³⁸. De acuerdo con lo anterior este trabajo sugiere que en el marco del proceso de modernización que experimentó la ciudad de Cartagena entre los años de 1910 -1925 se presentaron confrontaciones entre las múltiples visiones y proyectos de ciudad que debían llevar a Cartagena por la

³⁷ Corredor, Consuelo. *Modernismo sin modernidad. Modelos de desarrollo en Colombia*. Bogotá, Centro de Investigación y educación popular (Cinep), Controversia 161, 1996. Para un análisis de la exclusión de los sectores populares negros y mulatos de la modernización del espacio público en Cartagena ver Román Romero, Raúl. "Espacio Público y conflictos en la construcción de la memoria política de Cartagena" En: *Cuadernos de Literatura Hispanoamericana y del Caribe N°7* Universidad de Cartagena-Universidad del Atlántico. Junio de 2008. Págs. 51.63.

³⁸ Corredor. Op. Cit

senda del progreso, estas confrontaciones estaban marcadas por los intereses que se presentan entre los distintos sectores sociales que integran la ciudad y tomaron cuerpo en la opinión pública que se construye sobre la ciudad en la prensa local.

Los trabajos históricos que sobre Cartagena dan cuenta del tránsito del siglo XIX al XX, coinciden en afirmar que las secuelas del proceso de independencia le significaron a la ciudad un fuerte receso económico, político, social, y en el desarrollo urbano, y que solo a partir de 1880 se observa a través del impulso progresista que dieron los dirigentes de la ciudad, en cabeza del entonces presidente de la República Rafael Núñez, un nuevo renacer. Las obras que para entonces se plantearon pretendían sacar a la ciudad del estado de atraso económico, político y urbano, para encaminarla por el rumbo de una nueva etapa de modernización y desarrollo urbano. Esta visión elitista sobre la historia del desarrollo urbano de la ciudad que se ha elaborado, infortunadamente casi unánime y sin ninguna discusión, sin duda ha contribuido a fundamentar una especie de mito modernizante, exaltado de tal forma que ha deformado la realidad de las condiciones del progreso de esta urbe.

Sin embargo, un análisis sobre los adelantos en materia de obras públicas tan exaltados en estos trabajos históricos, permitiría discutir esa idea de modernización que vivió Cartagena, y si a ello sumamos otros factores importantes para medir los



alcances del desarrollo de la ciudad, como el estado de salud de sus habitantes y el grado de educación, nos daríamos cuenta que la ciudad no era nada moderna y que unas cuantas obras no habían podido borrar de los ojos de cartageneros y visitantes la imagen de miseria, y por su puesto tampoco habían podido lograr un avance para contrarrestar los efectos del analfabetismo y de la muerte que desolaba a las familias pobres en la ciudad ³⁹

1.2. El impulso demográfico a inicios del siglo XX

Una de las transformaciones mas significativas que experimento el país en el curso del siglo pasado fue el crecimiento paulatino de su población y el asentamiento cada vez más creciente en las zonas urbanas, contrario a lo sucedido en épocas anteriores donde lo que primaba era la vida rural.⁴⁰ Sin embargo el notorio crecimiento poblacional que se registraba a inicios de siglo XX, en comparación con el siglo anterior, significó una nueva etapa de impulso en el curso de las

³⁹ Alberto Samudio. "La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX". En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano - Banco de la República, 2001. Lemaitre, Eduardo. "La década de 1900". En: *Historia General de Cartagena*. Tomo IV. Bogotá: Biblioteca del Centenario. 1983. Meisel, Adolfo. "Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional". En: *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Haroldo Calvo- Meisel Roca (Edit.), Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República, 2000. Casas, Álvaro. "Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930". En: *Historia y Cultura N° 3*, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultad de Ciencias Humanas, 1994. Redondo Maruja. *Cartagena cinco siglos de evolución urbanística*. Cartagena. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Facultad de Arquitectura, Bogotá, 2004.

⁴⁰ A finales del siglo XIX las zonas que mas concentraban población en el país la constituían el oriente colombiano con los departamentos de Santander, Boyacá, y Cundinamarca que agrupaban la mitad de población, el 30% se ubicaba en sur occidente del país, en los departamentos de Caldas, Valle, Cauca, Nariño, el 8% de los habitantes se encontraba entre Tolima y Huila y el 12% en la costa atlántica. Olinto Rueda, José. "Historia de la población de Colombia: 1880-2000. En: *Nueva Historia de Colombia Vol. V*. Bogotá, Editorial Planeta, 1998, pg 360. Los cambios políticos y económicos operados durante el transcurso de este siglo generaron procesos migratorios internos hacia las zonas de mayor despegue económico (sobre todo en áreas cafeteras) en el centro y occidente colombiano. De la costa Caribe sobresale en población la naciente Barranquilla, que desde el siglo XIX paso de ser un pequeño caserío para convertirse en el primer centro comercial e industrial del Caribe. De tener una población de 21.953 habitantes en 1896, paso rápidamente a 40.115 en 1905, a 48.907 en 1912, a 64.543 en 1918, llegando a doblar su población en 1938 a 152.348. Sánchez Bonett, Luis. *Barranquilla: Lecturas Urbanas*. Bogotá, Universidad del Atlántico-Observatorio del Caribe colombiano, 2003, pag 14.

transformaciones sociales, políticas y económicas que traía consigo la modernización de los principales centros urbanos del país⁴¹.

1.2.1. La población cartagenera: un crecimiento asimétrico

Uno de los cambios más notables que experimentó Cartagena en su tránsito del siglo XIX al XX fue sin duda el incremento del número de sus habitantes, después del alto costo poblacional que sufrió la ciudad por la guerra de independencia, los conflictos políticos que implicaron la construcción de la República, y las epidemias que por aquellos años visitaron la urbe, se convirtieron según la historiografía cartagenera en las principales barreras del crecimiento poblacional en la ciudad.⁴² Sin ser espectacular este crecimiento le dio un nuevo aire a la ciudad, si bien la población solo creció a una tasa anual promedio de 0.4% en el periodo de 1871-1905, en comparación con el destacado crecimiento de 3.5% anual de la próspera ciudad de Barranquilla, y la tasa de crecimiento de población del país de 1.2% anual.⁴³

⁴¹ La ampliación de sistemas de transportes, a través de carreteras, hizo cada vez más posible la interconexión de las regiones, que si bien fue un gran obstáculo durante la época colonial y republicana. Ahora empezaba a convertirse en la gran preocupación de un país que aspiraba a iniciar un proceso de modernización, situación que provocó un despertar en el desarrollo de vías tendientes a hacer más rápidas las relaciones comerciales y nuestro papel en el concierto de las exportaciones internacionales. La creación de bancos, el sector manufacturero empezaba a atraer cada día población rural. Múnera Alfonso. *El Fracaso de la Nación: Región, clase y raza en el Caribe colombiano 1717 - 1810*. Bogotá: Ancora Editores - Banco de la República. 1998. Safford, Frank, Palacios, Marco. *Colombia país fragmentado sociedad dividida*. Bogotá, Editorial Norma, 2003.

⁴² Haroldo Calvo. "A la sombra de La Popa: El declive de Cartagena en el siglo XIX". En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano - Banco de la República, 2001.

⁴³ Meisel Roca, Adolfo. "Cartagena, 1900-1950. A remolque de la economía nacional." En: *Cartagena de Indias en el siglo XX*. (Edit) Haroldo Calvo- Adolfo Meisel, Bogotá, Banco de la República- Universidad Jorge Tadeo Lozano, pag 14-15

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

El nuevo ritmo de crecimiento de la población cartagenera trajo consigo, la búsqueda de nuevos espacios por fuera del recinto amurallado. El casco antiguo de la ciudad, parecía no cumplir los requisitos para brindar espacio a una población en constante crecimiento. Desde finales del siglo XIX hasta las tres primeras décadas del siglo XX, se inició un proceso de periferización de la ciudad, comienzan a consolidarse nuevos barrios por fuera del perímetro amurallado, aparecieron nuevos barrios, El Espinal, El Cabrero, Pekín, Pueblo Nuevo, Boquetillo, Manga, Lo Amador y Bocagrande. La aparición de estos barrios generó transformaciones espaciales que empezaban a marcar una nueva página en la historia urbana de la ciudad⁴⁴.

Cuadro N° 1. Población de Cartagena 1

Año	Número de población
1898	12000
1905	24520
1912	36632
1918	51382

Fuente: José Olinto Rueda, historia de la población de Colombia: 1880-2000, en: Nueva Historia de Colombia. Vol. V, ED. Planeta. 1998

Este crecimiento urbano que impulsó la aparición de estos barrios aunque ha sido catalogado como un claro síntoma de recuperación económica y desarrollo urbano

⁴⁴ Cabrales, Carmen. Los barrios populares en Cartagena de Indias. En: *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Bogotá: Banco de la República - Universidad Jorge Tadeo Lozano. 1999.p 183 Samudio, Alberto. La ciudad soñada. Aciertos y Errores en el desarrollo urbano de Cartagena. En: *Unicarta 98*. universidad de Cartagena. Cartagena. 2003. p. 92

⁴⁴ Cunin, Elizabeth. Relaciones interétnicas, procesos de identificación y espacio urbano en Cartagena, Colombia. En: *Memorias IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe*. Barranquilla: Universidad del Atlántico. 1999. p 124.

de la ciudad también arrojó cosas negativas en una ciudad que no estaba preparada para satisfacer las demandas de una población cada vez mayor al, mismo tiempo que reflejó de muchas maneras las limitaciones de un proceso modernizador que beneficiaba solo a un parte de la población, de esta manera mientras el barrio de Manga y el del Pie de la Popa, se convertían en el epicentro de las residencias de las familias distinguidas de la ciudad, otros barrios como los de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, surgieron bajo las características de barrios de invasión. Fueron poblados por personas, que ante el avance del comercio en el barrio Getsemaní, se vieron forzados a salir, dado el encarecimiento de las rentas.⁴⁵

Sin duda el crecimiento de la población en las condiciones en que se encontraba la ciudad más que un factor favorable al desarrollo de la misma se convirtió en un fenómeno que agravó los problemas que enfrentaba la ciudad en los tres niveles fundamentales, en materia de servicios públicos, infraestructura de aseo y sanitaria así como también fue mas difícil cubrir la demanda de salud y educación de viejos y nuevos habitantes. A ello se sumó la incapacidad de las autoridades de mantener eficientemente los principales logros modernizante de finales del siglo XIX.

⁴⁵ La población de esta zona se hallaba compuesta por pescadores y artesanos, todos de muy escasos recursos, que padecieron las consecuencias de la miseria y el atraso en que se mantenía la ciudad más allá del éxito aislado de unas familias que hacían fortuna. Las viviendas de los barrios, dado la pobreza económica de sus habitantes, eran de materiales no permanentes, específicamente de bahareque. Eran casas pequeñas y muy modestas, ante todo, que inclusive, llagaron a alzarse tomando de sostén a la muralla con la cual limitaban. Segovia, Rodolfo. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia*. Bogotá: Banco de la República. 1997.

1.3. La Modernización discontinua en Cartagena

Todas las obras que siendo Presidente de la República, impulsó Rafael Núñez, y que significaron a finales del siglo XIX, el despertar o renacer de Cartagena, fueron de vida efímera. La apertura del Canal del Dique, la construcción del Muelle la Machina, de la Planta Eléctrica, obras que simbolizaron el inicio de la modernización de la ciudad, se convirtieron muy temprano en el siglo XX, en los mayores problemas de desarrollo urbano en la ciudad y en una constante traba en el progreso de la misma. Las campañas emprendidas por las autoridades locales en manos de la élite sumadas a las quejas constantes de los ciudadanos, a través de la prensa de esos años, corrobora el estado precario de estas, y la necesidad que tenía Cartagena de iniciar un proceso de transformación que la consolidara como una ciudad de primer orden en los destinos del país. Será precisamente la urgencia de esta transformación de la ciudad lo que permitiría la formulación de varias visiones y proyectos de ciudad que discutiremos adelante. Ahora discutiremos las limitaciones que enfrentaron las autoridades de la ciudad y los principales problemas que enfrentó la ciudad para convertirse en una ciudad moderna en aquellos años.

1.3.1. *El problema de los servicios públicos en Cartagena.*

“Una ciudad sin luz, sin agua, sin teléfonos fue lo que yo vi la tarde y noche inolvidables de mi regreso a Cartagena... Y pensar que en pleno siglo XX, a la

orilla del mar, en continua comunicación con el mundo civilizado, a ocho días de New York, al lado del canal de Panamá, en el mejor puerto de la América septentrional, no tenemos agua para bañarnos, no tenemos teléfonos para el mas trivial servicio y si tenemos luz eléctrica es de mala calidad y con la condición de llegar a la hora que le convenga y marcharse sin decir adiós!...⁴⁶ Si bien dentro del proceso modernizador, los servicios públicos juegan un papel primordial, en tanto son la muestra del avance del bienestar de la población en esta caso estaban lejos de ser una realidad. Sin embargo, este proceso en Cartagena como se lee de la nota anterior expresa un poco el estado lamentable de los mismos en la ciudad.

De acuerdo con Castaño si bien este proceso de modernización de la vida urbana estaba en concordancia con la expansión crecimiento y surgimiento de nuevos barrios. A su modo de ver este proceso puede verse más, como un afán de la elite de la ciudad no por mejorar los servicios y la cobertura para suplir las necesidades de la población, sino fundamentalmente para favorecer sectores económicos como la industria y el comercio, sectores claves a sus propios interese económicos.⁴⁷

Una de las obras que se destaca entre hechos importantes de la modernización Cartagenera, lo constituye la llegada de la energía eléctrica con la construcción de

⁴⁶ AHC, Cartagena, La Época, Mayo 8 1920.

⁴⁷ Castaño, Marceliano. **Servicios públicos. Modernización de la vida urbana en Cartagena 1910-1930.** Tesis de grado para optar el título de historiador. Cartagena, Universidad de Cartagena- Facultad de Ciencias Humanas, 2005.

una planta. Esta al igual que el acueducto fueron obras de vida efímera, si bien marcaron el inicio de una nueva etapa, con el pasar de los años y ante el crecimiento de población y de los barrios extramuros, el servicio se hizo cada vez más precario para abarcar a un número mayor de usuarios, entre los que se contaban las nacientes fabricas y el sector comercial de la ciudad. Sin embargo ni el suministro de agua ni de energía eran suficientes. Para 1912 desde la prensa de Cartagena se realiza la denuncia del problema de la energía eléctrica:

“Cartagena carece de luz; no tiene alumbrado. La maquinaria de la planta eléctrica, parte gastada por el servicio continuado, parte inadecuada ya para las crecientes necesidades de una ciudad moderna, esta en imposibilidad de seguir sirviendo dentro de un término muy breve... Nuestras calles están a oscuras, hasta las muy centrales porque la planta no tiene poder suficiente para suministrar la luz necesaria para situar tres o cuatro focos de gran potencia en cada tramo de calle; los parques carecen de luz quitándosele así todo el buen aspecto que pudieran dar a la ciudad durante la noche”.⁴⁸

Sin duda la ciudad de Cartagena, la denominada ciudad moderna por estos años seguía de muchas maneras sumergida en penumbras y con un futuro poco alentador para superar este estado de oscuridad. Las largas horas e incluso días, sin fluido eléctrico se convirtieron muy pronto en una constante diaria. La falta de calderas necesarias para aprovisionar luz mientras se hacia mantenimiento de otras, ocasionaba las interrupciones del alumbrado. La situación era peor en las casas donde no había ni una lámpara de petróleo....porque en la sombra todo es

⁴⁸ AHC, Cartagena, El Porvenir, Agosto 5 1915.

posible, porque la sombra da albergue a todo, porque entre sombras todo esta expuesto...No apaguemos la luz por tanto tiempo.⁴⁹

Una de las dificultades de los servicios públicos de la ciudad era que se suministraban a través de particulares, y esto había traído consigo algunas inconveniencias, que el concejo siempre se propuso solucionar haciendo que la planta eléctrica fuera del municipio, por medio de la cual este podría asegurarse algunas rentas. "Por que el municipio, que necesita rentas no hace con la planta lo que los particulares quieren hacer y de este modo sus rentas aumentarían y la planta quedaría siendo de su propiedad con cuya garantía, podría mas tarde conseguir un empréstito, destinado a las muchas obras municipales que requiere la ciudad..."⁵⁰

En un informe sobre la planta eléctrica que presento el Personero Municipal de entonces, Enrique Arrazola y Jhon Bliss, técnico municipal a los concejales de la ciudad, se indicaba lo siguiente sobre el mal funcionamiento de la energía eléctrica en la ciudad: "Es demasiado notorio el hecho de que no hay servicio de alumbrado eléctrico en toda la ciudad y en algunos de sus barrios, y de que el que se presta sufre frecuentemente interrupciones y es a veces completamente nulo..."⁵¹

⁴⁹ AHC, Cartagena, El Porvenir, Mayo 6 1914.

⁵⁰ AHC, Cartagena, El Porvenir, Septiembre 8 1916.

⁵¹ AHC, Cartagena, El Porvenir, Septiembre 12 1921.

El informe incluía un estudio detallado por parte de estos funcionarios acerca del funcionamiento de la planta eléctrica encargada por el contratista Jorge Caicedo Abadía, que luego sería rendido a los concejales con el fin de tomar acciones que solucionaran la problemática. Sin embargo el estudio no era muy alentador de acuerdo con la lectura se encontraron deficiencias e irregularidades de todo tipo, las cuales contenían problemas, desde imperfecciones en las maquinas y compresores, hasta tendidos de líneas de gran extensión por la ciudad y barrios muy viejos.⁵² Al parecer las irregularidades encontradas por los funcionarios ocasionaron la terminación de contratos con el señor Caicedo, puesto que para 1922 este presentó una demanda con la municipalidad, por haber está declarado resueltos los contratos que tenía con el.⁵³

Ante los pleitos de la municipalidad y la empresa de alumbrado, el comité cívico de Cartagena, organizo para 1922, una colecta con los sectores comerciales e industriales de la ciudad, para suministrar los bombillos eléctricos que alumbraran la oscura ciudad. De acuerdo con lo presupuestado se necesitaban de 300 focos de 50 bujías, con los cuales se alumbraría de manera provisional a la ciudad mientras los pleitos entre la empresa y la municipalidad se solucionaban.⁵⁴ Aunque se

⁵² *Ibid.*,

⁵³ AHC, Cartagena, El Porvenir, Abril 28 1922.

⁵⁴ AHC, Cartagena, El Porvenir, Junio 30 1922.

hicieron varios intentos por dotar a la ciudad de una planta eléctrica moderna, las propuestas siempre se quedaron cortas.

Así como el servicio de energía el abastecimiento de agua en la ciudad fue un problema insuperable por estos años a lo que se sumaban inconvenientes en la prestación de otros servicios en los que se destacaban el problema del acueducto, un eficiente servicio de alcantarillado, el aseo de las calles y los consecuentes dificultades en el aseguramiento de la higiene pública que tantos problemas de salud causaba a la población.

1.3.2. El agua: La trayectoria de un prolongado problema en Cartagena.

Los intentos por acercar y dotar de agua potable a la ciudad de una fuente cercana, ante la carencia en la ciudad de fuentes de agua viene desde tiempos coloniales, desde aquellos años se destinaron recursos importantes para la construcción de un acueducto. El objetivo era construir un canal que desde Turbaco condujera el agua a la ciudad y de esta manera solventar el problema de abastecimiento del líquido. Según Carmen Gómez este suceso resulto un tema de vital importancia no solo por las cuantiosas sumas que se le dedicaron, sino también porque a partir de el es posible observar las disputas que se presentaron entre los poderes locales de la ciudad y las autoridades de la Audiencia de Santa

Fe".⁵⁵ A pesar de estos primeros intentos por traer agua a la ciudad, el agua nunca llego, los aljibes, jagüeyes y pozos siguieron siendo la solución y en peor de los casos las sequías y falta de aguas lluvias siguieron haciendo de este problema uno de los mayor envergadura en la ciudad.

Así la ciudad que inicia el siglo XX, en momentos en que su población empezaba a crecer, en que el desarrollo comercial y los ensayos industriales se hacían cada vez más creciente, el abastecimiento de agua se mantenía como un problema constante en la historia de la ciudad. Por esa razón una de las obras mas importantes fue la puesta en marcha del acueducto de matute, un contrato celebrado el 5 de junio de 1905, entre el empresario James T. Ford y el entonces gobernador Henrique Luis Román, daba luz verde para que el abastecimiento de agua a un número cada vez más creciente de población fuera posible. Para el historiador Eduardo Lemaitre, la llegada del agua de las fuentes de Turbaco constituyó para la ciudad un acontecimiento capital, que no vacilaba en considerar como base del resurgimiento

⁵⁵ Desde su emplazamiento en la "Isla Calamari" lugar escogido por el conquistador Pedro de Heredia para el establecimiento de sus huestes, que bien admiro el español por la hermosa y amplia bahía de esta. Lo fue también una preocupación insistente la consecución de agua para el consumo, desde su llegada Heredia advirtió la falta de agua como un serio problema para su mantenimiento. Esta situación llego a ser tan imperante que hizo pensar que el establecimiento seria provisional en la zona sino se lograba encontrar fuentes cercanas que aprovisionaran del preciado liquido, así lo expreso al rey el juez de residencia Juan de Vadillo en 1536:"Seria necesario cambiar de asiento de esta ciudad, sin tanta falta de agua ni tantas ciénagas que hacen de este lugar poco agradable para el asentamiento humano. Sin embargo el sitio nunca fue abandonado y los primeros vecinos de la ciudad tuvieron que conformarse con la construcción de jagüeyes y aljibes en sus casas para la recolección del agua lluvia con la cual solventar el abastecimiento del importante líquido. De esta manera la ciudad resolvió por largos siglos la falta de ríos y ciénagas de las cuales aprovisionar el agua, tan crecidos llego a ser el numero de estos pozos y aljibes que para 1795 se estimaba que existían en la ciudad 237 depósitos, en los cuales se almacenaba el agua suficiente para la población y las milicias Citado por Gómez, Carmen "La ciudad sin agua. Los poderes locales y el canal de Turbaco a fines del siglo XVI". En: *Historia y Cultura* N°4. Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultad de Ciencias Humanas, 1996, pg 290-292

económico, higiénico y demográfico, gracias al que la ciudad vio mejor la salud de sus habitantes y facilitó la implantación de las primeras industrias.⁵⁶

Sin embargo las limitaciones de esta obra con sus momentos críticos no tardaron en manifestarse, la insuficiencia de aguas para abastecer al crecido número de habitantes en la ciudad no se hizo esperar. De esta manera fueron creciendo las quejas de la población ante la escasez de agua hecho que se agravaba aun más en tiempos de verano, por esta razón los llamados de los habitantes era dirigido a las autoridades para que hicieran algo para tratar de solventar la situación:

“Notable es que el agua no mana de las plumas ya sino algunas pocas del día, y que la presión, que no alcanza a subir a los pisos principales de las casas altas sino por momentos y en los bajos mismos brota en cantidad que no llena ni la mitad del diámetro de los tubos. Al arreciar los rigores del verano, cuando las fuentes de donde hoy se toma lleguen a su mínimo de caudal, la ciudad de Cartagena va a experimentar la tortura de la sed, puesto que desde que se estableció el acueducto los pozos y aljibes han sido descuidados, amen de que la población ha aumentado en los últimos años”.⁵⁷

El desabastecimiento de agua era un problema que afectaba por igual a ricos y pobres en la ciudad. La situación era tan apremiante que un sector de la elite dirigente de la ciudad en cabeza de H.L. Román, Ramón del Castillo, Antonio Araujo, Vicente Martínez, entre otros, en memorial dirigido al presidente clamaban por la intervención del ejecutivo, para dar solución a la crisis de agua que afectaba a la ciudad. En él se expresaba al presidente la necesidad de contribuir para que los

⁵⁶ Lemaitre Eduardo. “La década de 1900”. En: *Historia General de Cartagena Tomo IV*. Bogotá, Biblioteca del Centenario, 1983, pg 460.

⁵⁷ AHC, Cartagena, EL Porvenir Enero 23 1913.

habitantes gozaran de un servicio de acueducto bien organizado. Ya que ante el aumento de la población y la insuficiencia de lluvias de que era objeto la ciudad, se estaba produciendo una escasez alarmante del líquido, que había llegado al extremo de paralizar los trabajos en algunas empresas industriales por no contar con el agua suficiente para regular su funcionamiento.⁵⁸ La insuficiencia de agua hacia sus estragos sin distinción de estrato social; sin embargo era la población pobre de la ciudad, la que mayoritariamente resultaba afectada, el siguiente clamor nos describe un poco el estado de la situación:

“ Agua¡ pide la mujer infeliz que ha ganado hasta hora el sustento de sus hijos lavando la ropa de los que la pueden pagar. Agua¡ grita al mirar el hogar apagado y sus pequeños hambrientos. Agua¡ pedimos todos los moradores de fuera de la ciudad, al ver nuestros hermosos jardines, adorno y orgullo de quintas, desaparecer día; por día, al ver las frutas abortadas, secas, caer sobre un suelo árido, muerto y sin frescura”⁵⁹

Mientras las autoridades gastaban tiempo en trámites, licencias, contratos con distintas entidades de carácter privado para tratar de solucionar el problema del agua, en Cartagena este seguía sin solución. Hacia 1916, Eduard Dickin, empresario inglés adquiere los derechos del acueducto a través de un contrato con el Ministro de obras públicas, Aurelio Rueda. En él, Dickin, se obligaba a suministrar agua a la ciudad, el puerto, sus barrios y agregaciones, para cumplir este propósito Dickin se comprometía a prolongar la tubería existente hasta un punto del Río Magdalena, con el fin de traer agua de dicho río por medio de filtros

⁵⁸ AHC. El Porvenir, Agosto 5 1914.

⁵⁹ AHC, El Porvenir, Julio 1 1915.

y bombas hasta el tanque de Matute, con una cantidad suficiente para abastecer una población de 80.000 personas.⁶⁰

Tratando de apoyar las negociaciones que se estaban llevando a cabo entre el gobierno nacional y el empresario Dickin, la prensa de la ciudad inicio una campaña, que con el respaldo de la opinión pública de está buscaba manifestar la necesidad de apoyar tan importante proyecto para la ciudad. Sin embargo, los propósitos de Dickin, se convirtieron en fracasos continuos, lo cual lo hizo blanco de criticas constantes. Desde el informativo El Porvenir, se registra un titular denominado "problemas urbanos", se muestra no solo los retrasos en el suministro de agua para los habitantes que se encuentran dentro de las murallas, sino también se advierte que la falta del liquido limita el avance y crecimiento de la población mas allá de los muros:

"Entre los grandes problemas urbanos que tiene Cartagena por resolver y que a juzgar por lo que se ve, será muy tardíamente definido, continua figurando a la cabeza de todos el de la provisión de agua potable... La falta de agua detuvo el crecimiento de Cartagena. Barrios excéntricos como Manga que en un principio tuvieron un desarrollo que iba a asaltos asombrosos, han quedado paralizados desde que se hizo difícil, casi imposible, la consecución de agua a los pobladores de escasos recursos...El barrio de Manga, así como los demás barrios de fuera del recinto amurallado, se ven abandonados y todo hace temer una nueva aglomeración en los barrios centrales, perjudicial no solo para el desarrollo de Cartagena, sino aun para la vida misma de sus habitantes"⁶¹

⁶⁰ Casas, Op cit., pg 85

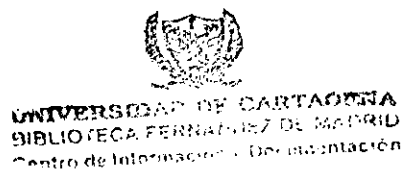
⁶¹ AHC, El Porvenir, Abril 18 1916.

A fines de Julio de 1916 una comisión encabezada por el Dr. Gorgas, medico del ejército norteamericano, quien dirigió el saneamiento del Canal de Panamá, llego a la ciudad para observar el estado sanitario de esta. La expedición conformada por veinte siete personas, se encontraba visitando los puertos más importantes de Suramérica. El objetivo principal de la comisión era realizar un estudio del estado sanitario de estos.

Según se lee en el periódico El Porvenir, la visita dejo entrever uno de los problemas vitales de la ciudad-puerto, como era el problema del agua. De acuerdo con la nota, la expedición había tenido la intención de establecerse por varios días en la ciudad; pero antes de llegar a está el Dr Gorgas, solicito datos sobre hoteles y otras cosas y al parecer se le informo que en los principales de la ciudad no se conseguía agua suficiente para el aseo de los inodoros, por lo cual resolvió no quedarse y seguir el viaje hacia Puerto Colombia.⁶²

Si bien la prensa calificó la información como errada o mal intencionada y con la cual se pretendía dar una idea de la ciudad, como inadecuada a la vida moderna. La realidad decía otra cosa, sobre todo si se atiende a las dificultades constantes que vivía la población, a causa de esto, que no estaba lejos de la realidad. El problema del abastecimiento de agua parecía no tener solución, a la falta de un buen suministro y en muchas ocasiones los abusos cometidos en cuanto a las

⁶² AHC, Cartagena, El Porvenir, Julio 31 1916.



tarifas que se pagaban por el servicio, motivó la indignación y descrédito de los prestadores del servicio en la población cartagenera, precio que consideraban injustificado por un servicio mal prestado.

Para 1920 la situación no era mejor, una fuerte sequía en la ciudad, propia de los veranos que todos los años experimentaba la ciudad, ponía en evidencia una vez más el estado lamentable del servicio; ya que ante la falta de suministro necesario para suplir las necesidades de la población por vía del acueducto, los habitantes se abastecieran del liquido a través de los pozos y aljibes. Pero la realidad llegaba a ser tan desesperante ante la ausencia de lluvias que hasta estas herramientas se hacían inapropiadas en esos lapsos de sequías, que se hizo necesario incluso que las autoridades del departamento intervinieran ante la crisis. En los primeros días de mayo de 1920, el gobernador dirigió a la compañía de ferrocarril una nota en la que le recordaba su obligación de traer dos tanques de agua diarios de Calamar, para tratar de calmar las necesidades de los más desfavorecidos. Ante la negativa del señor Mr Leytower, de llevar acabo esta importante labor para la ciudadanía de Cartagena, con la excusa de que de día existían muchos inconvenientes para realizar esta labor, este convino con el gobernador, traer los tanques en las horas de la noche, momento en el que no había trabajo de movilización de carga.⁶³

⁶³ AHC, Cartagena, La Época, Mayo 12 1920.

En una de las notas de prensa publicadas por aquellos días de la crisis del agua, en el periódico "*La Nación*" de Barranquilla y que reedito "*La Época*" de Cartagena se observan las dimensiones de la situación de falta de agua en la ciudad:

"La situación que están atravesando los habitantes de Cartagena actualmente, a causa de la escasez de agua, es de una gravedad nunca antes experimentada...La causa principal del mal esta en que el acueducto que, hace doce años mas o menos, fue puesto al servicio publico sobre el calculo de 30.000 mil almas de población, no solo ha sufrido una reducción del noventa por ciento en el caudal de agua, por efectos de los prolongados veranos de los últimos años, sino que a consecuencia del aumento inevitable de la población, de 1907 para acá, las necesidades del servicio son ahora doblemente mayores...A esto se añade que la naturaleza misma del agua que da el acueducto, contribuye a empeorar la situación porque esta tan cargada de cal que esta se adhiere a las paredes de la tubería, que a la larga obstruye el paso..."⁶⁴

Mas adelante continúa la nota mostrando los estragos que causa en las clases mas desfavorecidas:

"... cuentan que las clases desacomodadas, están sufriendo lo indecible con la falta de agua. El gobierno ha tenido necesidad de contratar con la compañía de ferrocarril una provisión diaria de agua del Magdalena, la que es llevada desde Calamar...En los últimos días ha llegado el precio de cada galón de agua, de aljibe o de pozo, a veinte centavos y mas, lo cual unido al cierre de las llaves del acueducto, es bastante para matar la sed a una población y aun para poner en grave riesgo su higiene, si con la entrada del invierno no mejora la situación..."⁶⁵

Cualquier avance material de la ciudad, no sería más que un espejismo, si un problema tan apremiante como el abastecimiento de agua no lograba llegar al grueso de la población.

⁶⁴ AHC, Cartagena, *La Época*, Mayo 27 1920.

⁶⁵ AHC, Cartagena, *La Época*, Mayo 27 1920.

1.3.3. Hacia la higiene de la ciudad: Limpieza, aseo y basuras en Cartagena.

Los procesos de modernización de la vida urbana llevan consigo como lo plantea Casas, la lucha por la higienización y la consolidación de estructuras de servicios públicos y equipamiento urbano que posibilitaran que un numero creciente de habitantes compartieran los beneficios de estos servicios.⁶⁶Esta batalla por la higienización de la salud fue un tema central dentro del proceso de progreso de la Cartagena de inicios de siglo.

Sin embargo para estos años el panorama en la mayoría de la ciudades de América latina y la de Cartagena, no era más alentador en cuanto al aseo, ya que a pesar de los innumerables llamados que desde las distintas autoridades locales y hasta nacionales se hacían por comenzar a cambiar el paisaje urbano, este aun tenía en palabras del profesor Scobie, un aspecto bastante "rural". Por las calles cruzaban tanto animales de campo, como los desperdicios de cada hogar, los adoquines habían mejorado un poco el estado de las calzadas, pero seguían abundando los baches, el polvo, o el barro y las basuras. La ciudad, como tal, no poseía vida nocturna, pues al caer el sol, lo más recomendable y lo más prudente era refugiarse en sus domicilios. Este cuadro se representaba sobre todo en la periferia urbana, puesto que en los lugares mas cercanos a la plaza, el aspecto era tolerable en

⁶⁶ Casas, Álvaro. "Agua y aseo en la formación de la salud publica en Cartagena 1885-1930". En: *Historia y Cultura* N°4. Cartagena, Universidad de Cartagena- Facultad de Ciencias Humanas, 1996, pag 77

muchos aspectos⁶⁷ Esta descripción la ofrecen casi todas las ciudades latinoamericanas en su transito del siglo XIX al XX. Cartagena no escapa a este panorama, una nota de prensa en la que se llama la atención sobre el estado sanitario de la ciudad indica lo siguiente:

“De las calles hemos dicho en muchas ocasiones, que mas bien parecen basureros del pueblo, que vías de una ciudad tan importante como esta, paso obligado de los extranjeros que visitan el país verdadera ante sala de la República; de la suciedad eterna de paredes, balcones, puertas etc., de las casas particulares y aun de algunos edificios públicos... de la permanente suciedad de algunos patios y excusados de casas particulares, por el frente de las cuales hay que pasar con el pañuelo aplicado a la nariz para no contraer la peste de repente”.⁶⁸

El estado sanitario de la ciudad era realmente lamentable, a pesar de los esfuerzos realizados por la municipalidad a favor del embellecimiento de la ciudad, el descuido en que se encontraban las calles centrales como la de Badillo, La estrella, en Manga, en el Cabrero, Pie del Cerro, donde existen charcos, lodazales que son eterno criadero de mosquitos, de bacterias y demás organismos perjudiciales para la salud del hombre.⁶⁹ Ante la carencia de un sistema sanitario que garantizara el bienestar de la población, en su sentido más moderno, las labores de aseo, recolección de basuras eran realizadas por la policía sanitaria, que no dando abasto para la realización de todas estas actividades, recibía toda la responsabilidad de limpieza de la ciudad.

⁶⁷ Scobie, James. “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870 - 1930”. En: *Historia de América Latina* N 7. Leslie Bethell, editor. Barcelona: Editorial Critica. 1991. p 205

⁶⁸ AHC. El Porvenir, Junio 28 1912.

⁶⁹ AHC. El Porvenir, Octubre 16 1912.

La falla real estaba en la incapacidad de la municipalidad para llevar un plan de higiene que garantizara el bienestar ciudadano, y la imagen de una ciudad aseada y agradable tanto a sus habitantes como al extranjero. De hecho se creía que la causa de que la ciudad quedara excluida del itinerario de los 8000 turistas que saldrían de los Estados Unidos a visitar las obras del Canal de Panamá y los puertos de las Antillas, se debía a la mala fama que esta había ganado, producto del desaseo en que se encontraba, lo cual la hacía permanecer con el anatema de ciudad "sucia".⁷⁰

A pesar de los esfuerzos que se hacían por darle solución a estos problemas y de que se invertían ciertas cantidades de dinero en el arreglo de calles, el adoquinado por si solo no ayuda a solucionar los problemas de higiene, ya que por otro lado al no contar con desagües, ni alcantarillado, las aguas sucias, contaminadas corrían por las calles y formaban los lodazales que tanto perjuicio causaban a la población. La construcción de una obra tan costosa como el alcantarillado habría contribuido a brindar un panorama higiénico a la ciudad propio de las ciudades modernas, así lo reconocía Gabriel Troconis quien era al invitar al concejo de la ciudad a emprender una obra de tanta importancia, él indicaba que la realización de esta obra:

"daría a la ciudad una inmunidad casi absoluta para todas las epidemias... ya que los albañales que poseía la ciudad solo eran depósitos donde la inmundicias encontraba

⁷⁰ AHC, Cartagena, El Porvenir, Febrero 13 1913

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

asilo, y del cual se levantaban constantemente aires envenenados que minan insensiblemente la salud del pueblo de Cartagena".⁷¹

En un informe del secretario de gobierno de la ciudad, se corrobora el estado precario de la higiene en Cartagena, al considerar que era mucho lo que había por hacer en asuntos de sanidad, pues tanto la higiene pública como privada se hallan entre nosotros muy mal argumentaba. Uno de los ejemplos citados por él, lo constituía el problema de las basuras sobre lo cual expresaba:

"No tengo datos de la cantidad que diariamente produce la ciudad, pero quizás no baja de cuatro toneladas. El transporte de todo este material mortífero, se hace de la manera más inadecuada; la distancia a que se deposita, no es la suficiente para alejar de la ciudad el peligro de una epidemia; y la destrucción se hace por medio del sol y de los cerdos que se crían en Boca Grande. Los cerdos van luego al mercado y como entre nosotros solo se examinan las carnes macroscópicamente, fácil es preveer la funesta consecuencia de esto"⁷²

El tratamiento de las basuras venía a engrosar los problemas de higiene y sanidad de la ciudad, tanto al interior como en los extramuros, por todos lados se respiraba un aire contaminado y un ambiente insalubre: "El Paseo Heredia, vía obligada para transeúntes de la ciudad y bella avenida presenta un aspecto de desaseo y abandono de la casa que ha venido conociéndose con el nombre de Corralón de Mainero, esta casi intransitable, la fetidez que se produce en aquel lugar por causa

⁷¹ AHC, Cartagena, El Porvenir, Septiembre 6 1915

⁷² AHC, Memoria que presenta el secretario de Gobierno al señor Gobernador del Departamento en el año de 1913. Tipografía Mogollón, Cartagena, 1913.



de la ciega que con basuras y toda clase de porquerías están haciendo en las orillas de la ciénaga los vecinos, a parte de la que producen los excusados".⁷³

Año tras año la prensa local permanecía llamando la atención acerca del estado de las calles de la ciudad, las cuales tanto en épocas de verano como de invierno, mantenía un aspecto perjudicial para la salud, durante el verano se recomendaba regar las calles debido a la cantidad de brisa que al levantar el polvo traía todo clase de microbios conductores de enfermedades del aire recogidas del suelo y las inmundicias de este.⁷⁴

En una carta publicada por el periódico La Época, un foráneo bogotano que vino de paseo con un grupo de amigos a la ciudad expreso de esta lo siguiente: "Vengo de Cartagena, en donde tuve la desgracia de permanecer varios días y me sorprendí del estado de abandono y suciedad en que está...Puede asegurarse sin temor a ser desmentido, que Cartagena es la ciudad mas sucia y mugrosa del mundo!!! Razón tienen los yanquis en obligar a sufrir cuarentena a los que se embarcan allí, pues el germen de todas las epidemias fermenta en las calles, plazas y murallas..." A lo que el columnista del periódico solo respondió. "Las palabras

⁷³ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Marzo 8 1921.

⁷⁴ AHC, Cartagena, La Época, Enero 4 1921.

del extraño que tan severo se ha mostrado son la verdad, bien amarga por cierto, y un deber cívico nos obliga a que esa verdad deje de serlo".⁷⁵

Convertir a Cartagena en una ciudad moderna en se había convertido en toda una pesadilla para la elite dirigente de la ciudad, sin embargo el costo tan alto que se debía pagar por dicha modernización no alcanzaba sino para construir un espejismo de modernización. Si bien se habían dado pasos importantes, los problemas centrales de la ciudad aun estaban por resolver, necesidades básicas como el agua, luz, higienización, basuras, alcantarillado, calles, y mortalidad eran dificultades apremiantes que imposibilitaban una modernización integral.

La imposibilidad de avances en el desarrollo de una infraestructura de servicios públicos no fue lo único que tuvieron que enfrentar los habitantes de la ciudad de Cartagena como impedimento para el progreso, ya que como consecuencia de los problemas de higiene que se derivaron del mal suministro de agua y la carencia de un plan de saneamiento de la ciudad se produjo una frágil Salud pública caracterizada por un elevado nivel de mortalidad, así mismo la posibilidad de crear el desarrollo moral e intelectual de los habitantes se vio impedido por la incapacidad de las autoridades para reducir los niveles de analfabetismo que vivía la ciudad.

⁷⁵ AHC, Cartagena, La Época, Septiembre 17 1918.

1.3.4. *Enfermedades y muerte en la ciudad.*

Si algo caracterizo a la ciudad durante las primeras décadas del siglo XX, fue las continuas llegadas de epidemias como la viruela, el sarampión, el paludismo, la gripa entre otras. A este grupo se le sumaban las del aparato digestivo y respiratorio, como la gastroenteritis, disentería y diarrea, pulmonía, neumonía, que causaban graves daños en la población sobre todo infantil. En una nota publicada en el porvenir se llamaba la atención a las autoridades sanitarias de la ciudad puesto que: "Desde hace algún tiempo atrás las listas de defunciones mensuales dan un porcentaje para los niños cercano al cincuenta por ciento... nos parece objeto de cuidadosa de parte de las autoridades sanitarias, para señalar las causas de esa creciente mortalidad e indicar su remedio..."⁷⁶

De 715 defunciones ocurridas en la ciudad durante 1917, 109 obedecían a gastroenteritis, le seguían en orden 98 que murieron sin asistencia médica, y 67 de tuberculosis. Para 1918 la situación no era mejor de 732 muertes registradas, 67 correspondían a la gastroenteritis, 64 a nacidos muertos, 60 sin asistencia medica y tuberculosis. Con el paso de los años la situación empeoraba para 1923 el cuadro de defunciones ascendía a 882, de las cuales 199 obedecían a diarreas y enteritis en niños no menores de 2 años, le seguían fiebres palúdicas con 68, y tuberculosis pulmonar con 60 muertes. Para 1925, las condiciones no podían ser peores, 1030

⁷⁶ AHC, Cartagena, el Porvenir, Julio 8 1920.

personas fallecieron en Cartagena, de las muertes registradas 329 correspondían a neonatos de 1 a 6 meses y 220 de 1 a 10 años, lo cual indica que la mitad de población fallecida correspondía a menores. Las enfermedades con más alto porcentaje fueron diarrea y enteritis con 164, paludismo con 143, sin asistencia medica 101 personas.⁷⁷ Un panorama bastante desalentador en materia de salud y salubridad. Ese número ascendente de muertes cada año indica que la ciudad estaba lejos de alcanzar una modernización en este campo.

La situación se recrudecía cuando llegaban las temporadas de lluvias, o los prolongados veranos, acrecentaban la proliferación de las enfermedades, que acompañadas de graves problemas sanitarios, como la falta de un buen alcantarillado, de un adecuado manejo de basuras, de la falta de agua y de un buen tratamiento de este liquido, colocaba a la ciudad en constante estado de alerta y la hacia una ciudad insalubre. En un editorial del Porvenir se aseguraba que:

“Las causas que en nuestro concepto desarrollan epidemias anuales, son, entre las principales, la falta de agua potables en abundancia; los malos pavimentos de las calles, en donde se acumulan grandes cantidades de polvo cuajado de microbios y que el mas leve polvo levanta y lleva a la boca y fosas nasales de los transeúntes; la falta de

⁷⁷ AHC, Cartagena. Cuadro de defunciones ocurridas en Cartagena en el año de 1917. Informe de Sanidad. En: Informe del Secretario de Gobierno al Gobernador del Departamento. Cartagena, Imprenta Eléctrica Departamental, 1918. Cuadro de las defunciones ocurridas en Cartagena durante el año de 1918. Informe del Director de Sanidad. En: Informe del Secretario de Gobierno al Gobernador del Departamento. Cartagena, Imprenta Eléctrica Departamental, 1919. Informe del Director de Sanidad. En: Informe del Secretario de Gobierno al Gobernador del Departamento. Cartagena, 1922-1924. Informe del Director de Sanidad. En: Informe del Secretario de Gobierno. Cartagena, 1925

un alcantarillado que permita la limpieza absoluta de la ciudad, el defectuoso y anticuado sistema de letrinas".⁷⁸

Esta situación contribuyó a que en varias ocasiones se le considerara como un puerto insalubre a nivel internacional, y se le restringiera o colocara en cuarentena cuando uno de sus vapores visitaba puertos cercanos.

En su informe anual al prefecto, el alcalde de la ciudad manifestaba la preocupación que en campo de la higiene expresaban los corregidores de algunos barrios de la urbe como el Cabrero, la Quinta y Pekín, de lo cual concluía el alcalde: "sin crematorio, sin alcantarillado, con las basuras por las calles porque el servicio que presta el distrito es deficientísimo, es nulo, con una abundancia increíble de moscas y mosquitos, sería temerario afirmar que Cartagena no es una ciudad sana y que la salubridad e higiene pública rara vez sufre alteración".⁷⁹

Estas voces tanto oficiales como de opinión pública, nos permite ver los límites de tenía la administración municipal, para diseñar políticas públicas a favor de la sanidad y salubridad de una ciudad que se jactaba de "moderna". Que clase de modernización experimentaba una ciudad, donde el bienestar, que se supone trae consigo la modernización se desdibujaba de los rostros de la mayoría de la población.

⁷⁸ AHC, Cartagena, El Porvenir, Agosto 19 1915.

⁷⁹ AHC, Cartagena, "Informe del señor alcalde del distrito de Cartagena". En: Informe del Secretario de Gobierno 1922-1924, Cartagena.

1.3.5. *Las vicisitudes de Instrucción Pública en Cartagena: la encrucijada de la modernidad.*

Un informe publicado en 1912, revelaba algunos de los problemas más recurrentes en el campo de la instrucción pública del Departamento de Bolívar, era la pobreza material, se presentaba en este ramo, hasta el punto que ni siquiera a los directores de escuela se les pudiera pagar su remuneración anual. Por si fuera poco, muchas de las escuelas no pudieron ser abiertas en el periodo escolar de 1911, ante la ausencia de capital suficiente para ponerlas en funcionamiento⁸⁰. Un año después, algunas de estas escuelas, aún cuando los recursos habían sido establecidos, no habían podido abrir sus puertas debido a que aquellos recursos solo podían ser ejecutados desde el 1 de Julio del año en vigencia, es decir, a mitad del año escolar.⁸¹

⁸⁰ Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1912. Tipografía Mogollón.

⁸¹ Memoria que presenta el director general de Instrucción Pública al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1913. Tipografía Mogollón

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

Cuadro N° 2. Número de estudiante matriculados en el departamento de Bolívar⁸²

AÑO REGISTRADO	ESTUDIANTES MATRICULADOS
1911	13.701
1912	12.181
1913	14.500
1914	14.767
1915	n.d
1916	15.220
1917	n.d
1918	18.660
1919	12.269

Cuadro reconstruido a partir de los informes de las memorias citadas

La instrucción pública, fue tan limitada que ni siquiera podía sostener una cobertura permanente. Entre 1911 y 1912, se registró un descenso en el número de estudiantes matriculados y cerca de 1500, alumnos abandonaron las aulas en este periodo tan reducido. Aunque cobraría un ritmo ascendente, en 1919 se desplomó por completo. Entre 1918 y 1919 desertaron más de 6300 estudiantes reduciendo el número de estudiantes a un poco menos de lo registrado 7 años atrás. La instrucción pública atravesaba un verdadero proceso de involución, por lo menos en lo que respecta a la cobertura. Hasta las dos primeras décadas del siglo XX, el

⁸² Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1912. Tipografía Mogollón. Memoria que presenta el director general de Instrucción Pública al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal e el año 1913. Tipografía Mogollón. Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1914. Tipografía Mogollón. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1915. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1916. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1917. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1919. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1920. Bogotá: Imprenta La Luz;

número de estudiantes matriculados en las escuelas públicas y privadas del Dpto. no alcanzaba a sobrepasar los 20.000, mientras en otros departamentos de la república, lo habitual era que el número de estudiantes se mantuviera siempre por encima de aquella cifra. Para 1916, Bolívar tenía el menor porcentaje de alumnos matriculados en la República, aún después de las Intendencias, los territorios de colonización reciente, las antiguas fronteras en los tiempos de la colonia⁸³.

Cuadro N° 3. Asistencia estudiantil a nivel nacional 1916⁸⁴

Departamento ⁸⁵	Porcentaje Asistencia
Antioquia	10,79
Atlántico	3,85
Bolívar	2,88
Boyacá	4,38
Cauca	6,26
Caldas	11,1
Cundinamarca	4,36
Huila	5
Magdalena	3,78
Nariño	6,41
Norte de Santander	4,62
Santander	4,51
Tolima	5,01
Valle	10,12
Intendencias (Promedio)	3,04

Fuente: El Porvenir, Cartagena, Octubre 9 1916.

⁸³ *Ibíd.*

⁸⁴ AHC, Cartagena, El Porvenir, Octubre 9 1916.

⁸⁵ AHC, Cartagena, El Porvenir, Octubre 9 1916.

Lo que resulta paradójico es que Bolívar contaba para ese mismo año con 244 escuelas, que podían cubrir una población escolar cercana a los 21.901 estudiantes. No obstante, el número de matriculados no superaba los 12.152 alumnos. Esto constituía para muchos: "... una demostración perentoria de que nuestro pueblo es mas refractario a la educación que el antioqueño (que contaba con un porcentaje de asistencia de 10. 79), y que la culpa del inferior lugar que ocupamos en el cuadro del personal de educandos, es toda del pueblo y no del Gobierno, que si ha hecho laudables esfuerzos por difundir la enseñanza."⁸⁶

Aunque el retiro, o la inasistencia de los estudiantes, fueran mostrados como una consecuencia de la "apatía" de las clases populares, esto era más una justificación para ocultar lo que era cierto, que las escuelas adolecían de los elementos más sencillos para ejercer la enseñanza. Ni siguiera el personal era para muchos, un personal verdaderamente idóneo, los directores de escuela solían ser definidos como: "en su mayor parte ineptos", que "no ofrecían nada bueno en el camino del progreso educativo de los pueblos"⁸⁷. Inexpertos, mal pagados, rara vez ilustrados, estos eran algunos de los otros calificativos aplicados a los directores de las escuelas de la ciudad.

⁸⁶ Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1917. Bogotá: Imprenta Nacional. AHC, Cartagena, El Porvenir, Cartagena, Octubre 9 1916.
⁸⁷ AHC, Cartagena, El Porvenir. 15 de Marzo de 1912.

Quienes defendían la actitud del Gobierno frente a sus gestiones en materia de la instrucción pública, sustentaban sus argumentos en el sustancioso porcentaje del presupuesto destinado al sostén de las escuelas. Una quinta parte del presupuesto de 1915, cerca de \$ 123.244, fue dirigido al sostenimiento de las escuelas. En el 1915, era tan solo la quinta parte del presupuesto que se debía destinar a la educación pública por parte del gobierno departamental. No obstante el presupuesto destinado a la instrucción pública debía corresponder al 35 % de las rentas departamentales, es decir, la cuarta parte.. Peor aún, la inversión en la rama de la instrucción pública no solamente no había aumentado considerablemente, sino que además había disminuido con el correr de los años. Para 1912, la inversión anual alcanzó la cifra de \$ 163.166 pesos, al año siguiente la cifra destinada ascendía a \$ 190. 502 pesos pero tan solo fue girado \$ 171.508 pesos.

En 1920, la cifra, por lo menos en lo que respecta a la instrucción primaria disminuyó a \$ 144.412 pesos⁸⁸. Los retrasos en el giro de los recursos hacían mucho más irregular el financiamiento de la instrucción pública. Ciertamente era, que la paga de los docentes de Bolívar era el doble de las de los Antioquia, pero los pagos rara vez llegaban a tiempo. Cualquiera de estas problemáticas fue una constante a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX. Samuel Otero, un columnista del diario El Porvenir, aseguraba en 1912, que en Cartagena se habían acostumbrado a cerrar escuelas:

⁸⁸ El Porvenir. 9 de Octubre de 1916.

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

“para abrir cuarteles. Y no obligamos al niño, que vaya a ellos porque es un ataque al derecho ajeno. En cambio, arrebatamos de las callosas manos del humilde campesino, el machete que redime, para entregarle al rifle que extermina y obligarlo a que asesine al hermano. Imponemos a los padre de familia, la dura obligación de abandonar su hogar y sus intereses, dejando, si posible fuere, sin pan ni lumbre a los seres mas queridos; la de perder o consumir en cuarteles o campamentos algunos de sus mas bellos años; y hasta la de derramar su sangre obedeciendo ciegamente la ajena voluntad.”⁸⁹

La partida presupuestal destinada a la guerra parecía ser más alta que la destinada a la educación de las masas, a juzgar por las afirmaciones del columnista local. En tales circunstancias el número de escuelas difícilmente aumentaría, lo que terminaría por convertirse en un obstáculo mas para la ampliación de la cobertura.

Cuadro N° 4 Escuelas en el departamento de Bolívar 1912-1920⁹⁰

AÑO	N°. ESCUELAS
1912	229
1913	226
1914	n.d
1915	248
1916	244
1917	239
1918	n.d

⁸⁹ AHC, Cartagena, El Porvenir. Enero 14 1912.

⁹⁰ Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1912. Tipografía Mogollón. Memoria que presenta el director general de Instrucción Publica al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1913. Tipografía Mogollón. Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal e el año 1914. Tipografía Mogollón. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1915. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1916. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1917. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1919. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1920. Bogotá: Imprenta La Luz.

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

1919	272
1920	262

Cuadro elaborado a partir de las memoras de instrucción publica del departamento.

De 1912 a 1913, tres escuelas fueron cerradas en todo el departamento. Dos años después ya habían aumentado, pero en los dos años siguientes volvió a reducirse estrepitosamente. Entre 1915 y 1917, por lo menos 9 escuelas fueron clausuradas, seguramente por faltas de recursos. Y a pesar del destacable aumento que elevó el número de escuelas a 272 en 1919, esta cifra volvió a derrumbarse nuevamente. 10 escuelas cerraron sus puertas en el curso de un solo año⁹¹.

De esta manera, el proceso de modernización adelantado en la ciudad durante las primeras décadas del siglo XX, fue un proceso limitado, interrumpido, lleno de contrariedades y contradicciones. Lo que observamos es una modernización discontinua, alejada de cambios y transformaciones que redundaran sobre el bienestar de la población y de una modernización que no resulta congruente con el denominado "progreso material" que algunas obras trajeron para la ciudad, durante estas décadas. A luz de esta realidad lo que observamos es un estado de

⁹¹ Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1912. Tipografía Mogollón. Memoria que presenta el director general de Instrucción Publica al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1913. Tipografía Mogollón. Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal e el año 1914. Tipografía Mogollón. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1915. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1916. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1917. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1919. Bogotá: Imprenta Nacional. Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1920. Bogotá: Imprenta La Luz.

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

precariedad, por encima del cual se intentan construir unos imaginarios de ciudad, sobre los cuales la elite dirigente de la ciudad proyecto unos modelos de ciudad futura que no tienen en cuenta estas condiciones materiales de la población.

CAPITULO II

2. CIUDAD IMAGINADA VS CIUDAD REAL: VISIONES Y PROYECTOS EN LA CONSTRUCCION DE LA CIUDAD DE CARTAGENA.

La ciudad como una construcción social tiene varias maneras de concebirse, pensarse e imaginarse. La ciudad es el espacio donde se ponen en escena las más variadas relaciones de apropiación, pertenencia, representación y conflictos. Es a partir de esas visiones y significados que se intenta aquí observar los proyectos o imaginarios de ciudad predominantes en la ciudad de Cartagena a inicios del siglo XX.

En la elaboración de los imaginarios el ciudadano tiene un papel fundamental, ya que es el quien proyecta una manera de pensar, percibir e imaginar la ciudad. De esta manera se comprende que la ciudad tiene representaciones subjetivas y colectivas, donde se privilegia la construcción que sobre lo urbano elaboran los ciudadanos.⁹² En este sentido el tema de los imaginarios nos permite entender que la ciudad no se reduce solo a la estructura material; ya que lo material y el espacio

⁹² El iniciador de esta propuesta metodológica ha sido el profesor Armando Silva, quien a través de sus experiencias investigativas ha desarrollado una técnica, que desde la antropología del deseo ciudadano, le ha permitido construir unas categorías de análisis, en las que las ciudades y su espacios tienen sentido solo a través de la experiencia de los ciudadanos en la ciudad. Este concepto se ha nombrado "Urbanismo ciudadano", que es la comprensión de lo urbano desde el ciudadano. Ver: Silva, Armando. *Imaginarios urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Metodología*. Convenio Andrés Bello-Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2004, PP 80. También ver el trabajo donde se implementaron estas primeras técnicas de la encuesta: Silva, armando. *Imaginarios urbanos. Cultura y comunicación urbana*. TM Editores, 3era edición aumentada, Bogotá, 1997, PP317. Con la idea de multiplar esta propuesta y experiencia de abordar lo urbano dese el ciudadano, el profesor Silva en Convenio Andrés Bello desarrollaron el proyecto en otras ciudades de América Latina, y España, del cual han salido los trabajos de *Bogotá Imaginada, Barcelona Imaginada, Quito Imaginado, Santiago Imaginado*, entre otros para un total de 13 ciudades.



en sí, se conciben desde la experiencia, vivencia y significados que los ciudadanos elaboran de él.⁹³

En esta perspectiva esta investigación privilegia la construcción de imaginarios urbanos, como el producto de una interacción social, que continuamente se esta construyendo, y que llega a ser compartida por distintos grupos de la sociedad. En ella están presentes los significados, usos, y las relaciones económico-sociales que los ciudadanos tienen con la ciudad. De allí que el interés por darle sentido a las representaciones que se hacen de la Cartagena a inicios del siglo XX, resulte nuestro objeto central de análisis.

Para los estudiosos de este tema, los imaginarios urbanos se presentan, emergen en los discursos y en las retórica, así como en al arte y en las imágenes. Pero también es posible descifrar imaginarios urbanos del pasado, a través de diferentes documentos, relatos de viaje, obras de arte, cartas personales y fotografías.⁹⁴ Es precisamente a estos últimos recursos metodológicos, a los que apelamos en esta investigación, con el objeto de mostrar, como la formación de visiones e imaginarios y proyectos de la Cartagena contemporánea, son el producto de una construcción histórica, que tuvo su mayor impulso durante las primeras décadas del siglo XX, en pleno proceso de modernización de la ciudad. Damos especial importancia a los discursos que desde la prensa se emiten, y las visiones de

⁹³ Lindón, Alicia. "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pag 9.

⁹⁴ *Ibid.*, Lindón.

ciudad que desde las organizaciones, juntas, comités que para la época se conforman en procura de velar por el direccionamiento de la ciudad, hacia el desarrollo de lo turístico, de lo monumental, de lo sanitario y de lo portuario-comercial.

En relación con esto, nuestro trabajo se centrará en los tipos, modelos, visiones de ciudad que desde los discursos se construyen sobre Cartagena en el periodo de 1910-1925. De esta forma se mostrará como la ciudad y su proyecto futuro se encuentra fragmentado por variadas visiones: de un lado, las fantasías, anhelos y esperanzas; por otro la ciudad real, con sus inconvenientes, trabas, obstáculos y dificultades. Ambas visiones son recreadas por diferentes sectores sociales de acuerdo a las expectativas y dimensiones de la su subsistencia.

2.1. Hacia la ciudad turística: uno de los Imaginarios en la Cartagena de inicios de siglo XX.

Desde mediados de los años sesentas del siglo XX las autoridades tanto locales como nacionales iniciaron el proceso de consolidación del sector turístico para Cartagena. Desde entonces la urbe pasaría de ser una ciudad secundaria, de una región distante de la capital de la República de Colombia, a ser la abanderada de uno de los más

importantes polos de desarrollo económico de la nación.⁹⁵ Este proceso de consolidación hoy ha dado sus frutos. Si algo caracteriza a la Cartagena actual, es la imagen de ciudad- turística de la que goza nacional e internacionalmente, que la ha perfilado como el principal destino turístico del país. Este modelo de ciudad se ha cimentado bajo la construcción de una imagen de ciudad, que no necesariamente coincide con la realidad, y detrás de la cual se ocultan otras realidades.

Este camino hacia la construcción de la ciudad-turística comenzó a inicios del siglo XX, como lo indica Claudia Vidal, al expresar que en su propósito de analizar las expresiones discursivas de la ciudadanía y las autoridades entre 1900 y 1950, ya se empieza a observar una idea o proyecto de ciudad turística.⁹⁶ No obstante, desde mediados del siglo XIX, con el incremento de la navegación a vapor, en Europa se empezó a notar un interés por viajar y visitar otros lugares. La intención no solo relacionada con los negocios, ya que cada vez se hizo más creciente el número de personas que se desplazaban en busca de un conocimiento más amplio de las regiones aledañas e inclusive alejadas, que les permitiera de alguna manera tener una idea más cosmopolita del mundo.⁹⁷ Con el tráfico comercial que experimentó el mundo, durante las primeras décadas del siglo XX, se estimuló el impulso de este conocimiento del globo.

⁹⁵ Deavila, Orlando. *Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: el caso de Chambacú 1956-1917*. Tesis de grado para optar el título de historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultad de Ciencias Humanas, 2008, pág. 62.

⁹⁶ Vidal Claudia. *Los inicios de la actividad turística en Cartagena de Indias, 1900 - 1950*. Tesis de grado para optar por el título de historiadora. Cartagena: Facultad de Ciencias Humanas - Universidad de Cartagena. 1997.

⁹⁷ *Ibíd.*, Pág. 12.

Los puertos en este contexto, reafirmaban una vez más su condición de lugares de intercambios económicos y culturales. Por el ingresaban no solo mercancías y bienes de consumo, sino también visitantes extranjeros. En palabras de la época se decía: "Nadie ignora que las naciones bañadas por el mar, tienen sus grandes metrópolis comerciales situadas en las costas, exquisitamente edificadas y bien mantenidas. Los extraños al llegar a ellas encuentran comodidades, condiciones de vida higiénica y una exposición completa y pertinente, de la industria, el comercio y el adelanto nacional.⁹⁸ Los puertos constituían la muestra del adelanto y progreso de las naciones, el puerto era de alguna forma la imagen del país en el exterior "los puertos son la entrada a la casa, la sala de espera, en donde el viajero descansa y observa para emprender su visita al interior. Por ellos se juzga el resto del país a que pertenecen. Si son llamativos habrá visitantes, pero lo contrario sucederá si son repulsivos".⁹⁹

De alguna manera la consolidación de la ciudad-puerto, durante este periodo, trae consigo el desarrollo de otras actividades que le son inherentes al proceso, como lo es el turismo, así se insinúa en la siguiente nota:

"Cartagena tiene, pues, por delante fuera de su porvenir comercial, la perspectiva de ser uno de los lugares preferidos por el turismo en boga hoy en día y por lo mismo que Cartagena es todavía exactamente lo que fue, ha de ser sencillo y de poco costo atraer ese turismo. A manera de simple ilustración, permítame usted suponer que solo cinco mil personas visiten cada año la ciudad, dejándole a los hoteles, a la venta de antigüedades, a las lanchas de gasolina, a las tarjetas postales, si quiera

⁹⁸ AHC, Cartagena, El Porvenir, Enero 23 1922.

⁹⁹ *Ibid.*,

IMAGINARIOS URBANOS EN CARTAGENA: VISIONES Y PROYECTOS DE CIUDAD 1910-1925

doscientos pesos cada una, y tendrá usted una entrada de un millón de pesos que vendrá a beneficiar a toda la colectividad”.

De acuerdo con la nota anterior, el turismo era ya visto en la ciudad, como un modelo de desarrollo para la misma. Si bien estas visiones de ciudad, están cargadas de imaginación, no por ello carecen de relevancia, ya que guían la acción social, tal como lo señala Francisca Márquez.¹⁰⁰ Esto resulta realmente importante, en la medida en que los imaginarios no son construcciones “fantasiosas”. Este término confundido durante largo tiempo con las ficciones, representa para uno de sus estudiosos más sobresalientes “el conjunto de imágenes mentales y visuales, organizadas entre ellas por la narración mítica por la cual un individuo, una sociedad, de hecho la humanidad entera, expresa simbólicamente sus valores existenciales y su interpretación del mundo frente a los desafíos impuestos por el tiempo y la muerte”.¹⁰¹

¹⁰⁰ Citado por: Lindón, Alicia. “La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos”. En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pág. 11

¹⁰¹ Durand, Gilbert. *Lo Imaginario*. Barcelona, Ediciones del Bronce, 2000, PP 153. Para su reflexión Durand introduce el termino de “trayecto antropológico” a partir del cual entiende los dinamismos del cuerpo, del alma, y del espíritu, para ello recurre a la reflexología, el psicoanálisis, la sociología, la historia, la religión. Esta antropología de las representaciones desemboca en una comprensión del conjunto de las representaciones culturales de una sociedad en evolución Durand muestra como la idea de que la razón como eje que guía a la verdad, se encuentra desde temprano en Aristóteles con lógica, en Galileo y Descartes con las bases de la física moderna, En Kant con la “Razón Pura”, en el cientificismo que reconoce como única verdad aquella que deriva del método científico, igual en el historicismo en el que se reconocen causas reales aquellas que se manifiestan materialmente en el acontecimiento. De manera que en la lógica occidental, la razón es el único modo de acceder o de legitimar la verdad, atribuyéndole a la imagen y a lo imaginario un carácter de falsedad en tanto se abren al infinito de descripciones, por lo cual se ha considerado que no son mas que delirios, alucinaciones, fantasmas del sueño, lo irracional. Sin embargo dice Durand “esta consolidación de un exclusivo pensamiento sin imagen de un rechazo de los valores y de los poderes de lo imaginario por el único provecho de los propósitos dela razón, ha encontrado muchas resistencias.

Sobre todo porque los imaginarios una vez son construidos, tienen la capacidad de influir y orientar las prácticas y los discursos; es decir no necesariamente son inmóviles, pueden llevar a producir efectos concretos tanto en los sujetos como en la realidad.¹⁰² De hecho gran parte de las "fantasías" que los sectores dirigentes de Cartagena tenían era la de convertir la ciudad, en una gran ciudad moderna y de primer orden. Estas "fantasías" fueron las que orientaron los proyectos de obras públicas, embellecimiento y saneamiento de la ciudad. Por eso la importancia del saneamiento del puerto de la ciudad, ya que por el entraba y salía no solo el comercio nacional e internacional, sino también ingresaba el mayor número de extranjeros al país.¹⁰³ Si bien no podría asegurarse que para el periodo estudiado, ya existe un proyecto de ciudad turística en Cartagena, con todo lo que ello implica en términos de infraestructura, imagen, servicios, etc. Si hay un deseo, un anhelo, una idea de perfilar un modelo de ciudad con estas características.

Los discursos emitidos, se dirigen siempre hacia la construcción de una imagen de la ciudad, atractiva para los visitantes, con algo que mostrar. Así se refiere el teniente de la marina Froilán Valenzuela acerca del porvenir de la ciudad: "dentro de poco será la Heroica la gran capital americana, la que por el magnetismo de su hermosura traerá a sus playas muchos barcos llenos de fuertes capitales y turistas

¹⁰² Op cit., pág. 10.

¹⁰³ AHC, Cartagena, La Época, Agosto 8 1919.

de países lejanos".¹⁰⁴ Mas adelante continua diciendo "reina un aire de contento y de incansable entusiasmo; allí solo se ve en los trabajadores el ardiente deseo de que la ciudad con su elegancia enamore a todo el que a ella llegue"¹⁰⁵

La ciudad que se proyecta, que se construye, es una ciudad de puertas abiertas, una ciudad para el visitante. Las referencias físicas de esta, como edificios, parques, clubes, teatros, hoteles, servicios públicos, espacios de esparcimiento, socialización y embellecimiento fueron tomados como símbolos del progreso que vivía la ciudad, a través de los cuales se ayudó a cimentar unos imaginarios de ciudad, los cuales eran al mismo tiempo las aspiraciones y anhelos, de unos sectores de la ciudad a favor de sus intereses. Eran los sueños de la elite dirigente, comercial y política, que sentía la necesidad de vivir en una ciudad moderna.

Entre las proyecciones de la ciudad turística, se incluían desde entonces entre las obras necesarias para alcanzar en Cartagena el desarrollo soñado. Además de las obras básicas de servicios públicos y las de higiene y salubridad, se contaban aquellas que atrajeran a la ciudad una gran corriente de turismo, como la construcción de baños de mar en conformidad con el confort mas completo y la construcción de un gran hotel de turistas".¹⁰⁶

¹⁰⁴ AHC, Cartagena, La Época, Septiembre 26 1913.

¹⁰⁵ *Ibíd.*,

¹⁰⁶ AHC, Cartagena, El Porvenir, Septiembre 8 1915.

El deseo de impulsar la entrada de visitantes a la ciudad, y de empezar a mostrar a la ciudad como un lugar atractivo, llegaba a ser tan fuerte que un decreto como el 239, en el que se reglamentaba el examen y reconocimiento de los equipajes, incluidos bultos y maletas, de los viajeros que entraban y salieron por el puerto, era considerado como un acto que alejaba el tráfico comercial y ahuyentaba a los viajeros de la ciudad. Dado que:

“En toda nación cuyo comercio es incipiente, que apenas comienza a andar por las vías del progreso y de la riqueza se pone empeño de atraer al viajero, de brindarle comodidades y distracciones al turista; de dotar la entradas del país de todo genero de atractivos y garantías; y en ningún caso se toman precauciones descabelladas y estultas propias de tierras semibarbaras que abrigan la pueril creencia que su mejor defensa es la de levantar murallas a las invasoras corrientes modernas”.¹⁰⁷

Entre las disposiciones se encontraban también aquellas que involucraban directamente al personal que se encargaría de los paseos y movilidad de los visitantes por la ciudad, como eran los cocheros y choferes. De acuerdo con lo estipulado por el alcalde, estos últimos debían “presentarse en la plaza bien trajeados, contribuyendo de esta manera al embellecimiento de la ciudad, pues, una vista atrayente sería, pongamos el caso para cualquier persona que entrando por la Puerta del Reloj, viese a todo lo largo del portal una faja amarilla Kaki coronada por un casco blanco”.¹⁰⁸ Esta situación motivó una manifestación por

¹⁰⁷ AHC, Cartagena, La Época, Mayo 1 1916.
¹⁰⁸ AHC, Cartagena, La Época, Abril 20 1921.

parte de cocheros y choferes quienes a través de un memorial le pedían al alcalde una prórroga de 10 días para cumplir con tal disposición.

En un editorial del Periódico La Época, se reflexionaba acerca de la construcción de paseos a la orilla del mar, como una manera de dar un justo valor al obsequio de la naturaleza, sobre nuestras costas, invitando a sacarlas del abandono en que se les tenía y que:

“Siendo Cartagena puerto de mar, y no como quiera, sino de los que mas costas bellas posee y donde el mar se presenta con toda su hermosura que en Europa van a buscar lugares privilegiados...este la población privada del solaz que en las tardes ofrece la inmensa perspectiva de una magnífica puesta de sol, del alivio que después de tórrida temperatura se soporta en oficinas y casas de habitación, ofrecería la posibilidad de pasearse a lo largo de la ribera, aspirando el indefinible perfume del yodo marino”.¹⁰⁹

El andamiaje de “ciudad turística” incluía además la construcción de paseos a la orilla del mar, balnearios, y obras de sanidad. En un proyecto de acuerdo presentado por el Director de Sanidad de la ciudad al Concejo Municipal, se acordaba el establecimiento de un balneario marítimo en las playas de Boquetillo o Santo Domingo, en un punto donde no hubiera cantiles y el fondo fuera arenoso, el cual contaría con dos secciones, una para damas y otra para caballeros.¹¹⁰ Sin

¹⁰⁹ AHC, Cartagena, La Época, Marzo 22 1917.

¹¹⁰ AHC, Cartagena, El Porvenir, Enero 31 1916.

embargo, la idea de establecer los balnearios debía responder no solo a los intereses locales, sino que estos sirvieran del mismo modo para atraer al turista. Pero el establecimiento de estos causaba cierto descontento por pretender ubicarlos cercanos a los barrios pobres de Boquetillo y Santo Domingo que allí se encontraban, convirtiéndolos de esa manera en sitios demasiado públicos, lo cual dificultaría la asistencia de las damas a estos. A través de la prensa se hacía un llamado para establecer los baños en “la suave y hermosa playa de la península de Bocagrande, en una forma análoga a como se hallan establecidos los baños de mar en otras partes: casillas aisladas donde con absoluta independencia el bañista o la bañista cambia su vestido y luego de tornar del baño rehace su toilette con medianas comodidades”.¹¹¹

Estas imágenes de ciudad, no son inocentes, son representaciones de la ciudad, y están relacionadas con la idea de hacer de Cartagena, un tipo de ciudad turística, atrayente al extranjero, al visitante. Esta representación de la ciudad, es una de las variadas formas de nombrar a la ciudad, de darle un significado, de apropiarla. En tanto representación de la ciudad, como lo plantea Goody, nunca es lo mismo que se pretende presentar, sino que solo es una imagen, por lo tanto hay una inevitable

¹¹¹ AHC, Cartagena, El Porvenir, Febrero 3 1916.

dosis de creatividad, de distorsión, dados los problemas que las representaciones plantean con la realidad.¹¹²

Las iniciativas por crear una representación de la ciudad incluía perfilar a la ciudad como un sitio atractivo, para el resto del país. Para 1920 la casa comercial Pineda López, publica una propaganda titulada "La Crónica", las cuales llegaban por notas telegráficas publicadas en el informativo "La Nación" de Barranquilla y que comentó el Diario la Costa. En ella la casa comercial enumeraba una lista con las casas comerciales más importantes de la ciudad y mostraba la rentabilidad de sus negocios. Sin embargo lo que más llama la atención, es la "propaganda que en pro de la ciudad heroica se hace en el interior del país. Se anhela convertir a Cartagena en sitio de veraneo para el interior".¹¹³

Para 1924 nuevamente, en un editorial del periódico El Porvenir, se señala la importancia de que Colombia, se prepare y fomente un ramo tan importante como el turismo, ya que este con las riquezas naturales y los sitios históricos que poseía era un lugar adecuado para el desarrollo de este: "Colombia que puede ofrecer campos vastísimos de observación: que por sus riquezas naturales de todo orden brinda veneros increíblemente hermosos para el turismo, está poco menos que

¹¹² Palou Rubio, Saida. "La ciudad fingida: representaciones y memoria turística de Barcelona turística". En: *Revista de turismo y patrimonio cultural Pasos*. Vol. 4 - Nº 1. La Laguna: Universidad de la Laguna. 2006. Pág. 15.

¹¹³ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Noviembre 22 1920.

dormida a este respecto y solo de cuando en cuando, al presentarse un grupo de extranjeros que vienen en busca de nuevas impresiones, es cuando se activan los comerciantes, surge la idea de que es necesario prepararnos para encauzar las futuras corrientes de visitantes a este suelo".¹¹⁴ La idea de la ciudad turística tomaba cada vez mas fuerza, en tanto la ley 45 de 1924 brindaba facilidades para la visita de buques de turismo a los puertos de la República, en ella se contemplaba:

Art 1: Quedaran exentos del pago de los impuestos de fero práctico y muelles los barcos de turismo que visitan los puertos habilitados colombianos. Es entendido que dicha exención no podrá aplicarse a los faros y muelles de propiedad privada.

Art 2: Se entenderá por barcos de turismo

a) los que se dediquen de manera especial y exclusiva al viaje de turismo y recreo y que visiten con ese fin comercial los puertos de la República, y

b) los que aun cuando no se dediquen de manera exclusiva a los viajes de turismo, traigan a su bordo un numero de turistas no menor de treinta y no muevan ningún cargamento de importación ni de exportación en los puertos nacionales que visitan.

Otras disposiciones destacables tenían que ver con la atención, y buena imagen de la ciudad, de acuerdo con el:

Art 7. Los barcos de turismo podrán ser visitados por las personas o vendedores de curiosidades locales que obtengan para ello el consentimiento de las autoridades de bordo o de la agencia respectiva.¹¹⁵

2.2. De la ciudad imaginada a la ciudad real.

Sin embargo, las proyecciones imaginarias de la ciudad-turística, como una manifestación del querer, contrastaba con la realidad de la ciudad. La sociedad de

¹¹⁴ AHC, Cartagena, El Porvenir, Agosto 14 1924.

¹¹⁵ AHC. Cartagena, El Porvenir, Febrero 24 1924. Ver también: AHC, Diario oficial, Bogotá, Diciembre 1 1924.

las calles, las aguas sucias y fétidas que corrían por las calles, los charcos y lodazales focos de concentración de mosquitos, eran el pan de cada en la ciudad. Los continuos llamados de la prensa a la Dirección de Sanidad a corregir estas calamidades solían ser muy recurrentes. En una nota publicada en un periódico del barrio Bruselas y luego difundida por El Porvenir, se manifestaba la importancia de embellecer la ciudad, y la necesidad de corregir estas calamidades en beneficio del turismo:

“Embellecer una ciudad es enriquecerla. Los buques de turistas van donde hay algo que ver y dejan dinero. Cartagena debe embellecerse y urge una junta con ese objeto. Si van miles de turistas a Kingston, Jamaica, ¿Por qué no irán a Cartagena? Hoteles modernos, jardines aseo, benevolencia, es lo que se necesita. En todas partes se dice y se comenta el abandono de esta ciudad, la suciedad de todas sus plazas y calles, de algunas de sus casas y de todos sus paseos...”¹¹⁶

Los problemas de servicios públicos, sanidad y salubridad que tenía la ciudad, manifiesta en el estado de desaseo, aguas sucias, entre otras, se convertían en verdaderas trabas para la construcción de una imagen de ciudad más atractiva, al visitante o al turista: “Estos lugares a que nos referimos forman la primera impresión de la ciudad y quien viene a ella por primera siente el mayor desaliento y supone con razón que si la entrada es asquerosa en el resto de la ciudad debe haber todas las epidemias”¹¹⁷ Lugares centrales de la ciudad como el teatro municipal y las dos puertas de la aduana “son los lugares más sucios e infestos que

¹¹⁶ AHC, Cartagena, El Porvenir, Mayo 27 de 1911.

¹¹⁷ AHC, Cartagena, El Porvenir, Marzo 4 1913.

puede haber en toda la ciudad. Esas dos puertas que deberían ser lo más hermoso, claro y limpio de Cartagena, puesto que por allí pasan quienes del extranjero tocan en esta plaza, son por el contrario la más fea pocilga que tenemos.¹¹⁸

Para enero de 1912 la prensa anunciaba que hacia el 5 de febrero de ese mismo año, llegaría a la ciudad del vapor <Laurentic> de la compañía White Star Line, procedente de Colon y con turistas a bordo. En ella se invitaba a los cocheros, vendedores de curiosidades, de tarjetas postales, y la sanidad, a que se prepararan e hicieran lo menos desagradable posible el aspecto de las murallas, de las calles y de los suburbios, para que aquellos viajeros no se llevaran una mala impresión de Cartagena".¹¹⁹ Como se había anunciado el vapor hizo su arribo la fecha señalada. Este era hasta el momento, el vapor más grande que había visitado la ciudad. En el vinieron 425 turistas abordo; quienes después de haber tomado "unas cuantas vistas fotográficas y comprado lo poco que de curioso y típico puede hallar en Cartagena un extranjero, se volvieron al barco riéndose de la suciedad de las calles, plazas y edificios públicos, de la chiquillería que les seguía como animales raros, y de no haber hallado ni un solo automóvil en la ciudad que es puerto o la puerta de una República libre e independiente según el decir general".¹²⁰

En uno de los discursos pronunciados por el senador Lacides Segovia, ante el Congreso de la República; en el primer debate del proyecto de saneamiento de los

¹¹⁸ AHC, Cartagena, El Porvenir, Abril 30 1913.

¹¹⁹ AHC, Cartagena, El Porvenir, Enero 17 1912.

¹²⁰ AHC, Cartagena, El Porvenir, Febrero 6 1912

puertos de la costa, manifestaba lo siguiente ante la situación de limpieza e higiene de la ciudad: "Ese puerto por la fama de ser el mejor de aquel litoral, y casi de la América del Sur, aquella ciudad por las páginas que en justicia le ha consagrado la historia, atrae a los viajeros a los turistas, y da vergüenza cuando alguno de estos recorre las calles de la ciudad heroica, porque a cada paso encuentran una charca inmunda, y a cada momento se dibuja en el semblante los visitantes una sonrisa que es la expresión por nuestro atraso, o un gesto de repugnancia por el desagrado de tanto desaseo".¹²¹

La imagen que tenía la ciudad, su desaseo, la inadecuada infraestructura en servicios públicos, y sumado a esto a la falta de gestión del gobierno para sanear los puertos, le daba un lugar marginal en el tema turístico. En 1924, cuando el vapor <Reliance> de la United American Line, dedicado solo a pasaje de turismo salió en su temporada de veraneo por las costas americanas de Cuba, Colón, la Guaira, Curazao, San Juan, dejó por fuera de su itinerario los puertos colombianos. Al preguntarle a uno de los tripulantes del vapor un periodista colombiano, porque los puertos colombianos no eran incluidos en el recorrido, este respondió "como pretende usted que en barco que lleva a bordo 635 pasajeros de primera, que pagan el pasaje más alto, pueda ser expuesto a la menor incomodidad o peligro?". Mas adelante siguió respondiendo, además:

¹²¹ AHC, Cartagena, La Época, Junio 11 1914.

“los puertos de Colombia en Atlántico (no hablemos de los del pacífico que casi ni merecen este nombre) están en absoluto descuido. Además no son muchos los atractivos que ofrecen pues hasta como ciudades están abandonados. Barranquilla por ejemplo, es intransitable por su polvo en verano, e invisible por su barro en invierno y no hacen nada por componerla. **Cartagena ciudad antigua y de mérito, a la que hay que reconocer bonitos panoramas, interesantes monumentos históricos, y no poco interés en sus costumbres sería el mejor sitio de Colombia para el turismo si se aseara más la población, se le dotara de un buen alumbrado eléctrico y se le construyera desembarcadero fácil y cómodo.** De Puerto Colombia permítame no pierda ocupándome, pues eso, no es ni puerto, ni pueblo, ni caserío, es un muelle solo. Santa Marta está más o menos en las condiciones de Cartagena...”¹²²

A pesar de todo, la ciudad se proponía como el destino turístico-histórico más importante de Sur América, “Cartagena, por su historia legendaria, que tanta atracción ejerce sobre los espíritus amantes del pasado, por sus gloriosos y antiguas y raras construcciones, podría llegar a ser el puerto mas visitado de Sur América; pero el abandono cruel y lastimoso en que se tienen sus curiosidades y principales vías, le hace perder todo atractivo al viajero”.¹²³ “Los castillos y otros sitios que constituyen invaluables joyas históricas, encuentranse en completo abandono, ofreciendo aspecto ruinoso, repugnante, que desdice de nuestro espíritu público y ocasionan impresión desagradable a los turistas que la visitan”.¹²⁴

¹²² AHC, Cartagena, El Porvenir, Marzo 18 1924.

¹²³ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Abril 3 1923.

¹²⁴ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Mayo 9 1924.

En noticia titulada "Cartagena estación de turismo" publicada con motivo de la visita de tres trasatlánticos de turismo, que habían llegado a la ciudad en febrero de 1925, propició un aire esperanzador en el avance de la construcción de la ciudad-turística. Nunca antes naves tan importantes como estas, habían llegado a la ciudad cargada de turismo. Esta oleada de turistas, era atribuida a la naturaleza e historia misma de la ciudad. Sin embargo expresaba el editorial "esta afluencia de turistas esta imponiendo a las autoridades, a los hombre de grandes recursos, a los habitantes todos de la ciudad bizarra la necesidad de sumar esfuerzos para procurar el mejoramiento de nuestros servicios públicos, la reparación eficaz de las principales vías interurbanas y el fomento de la higiene pública".¹²⁵

La construcción de un turismo-histórico, dirige la mirada hacia los espacios, los monumentos más atrayentes y a la preparación de estos, para el consumo del turista, con el fin de conseguir que este se lleve una imagen de la ciudad, reducida, inducida y de muchas maneras, artificial. Así la ciudad es creada, pensada para los turistas. Al prepararse ciertos espacios de la urbe, la mirada turística de esta forma se convierte en una mirada seleccionadora. Como lo indica Paluo, "los turistas son invitados a la participación de un espectáculo cultural, al mismo tiempo que se les adjudica un papel y se les exige un pacto: no traspasar

¹²⁵ AHC, Cartagena, El Porvenir, Febrero 4 1925.

los espacios de su escenario turístico. No pasear más allá de los barrios típicos para turistas".¹²⁶

Este proceso resulta realmente importante ya que muestra los distintos momentos de la ciudad, que han ayudado a construir unas fronteras dentro de la urbe, que ha desplazado personas y lugares en pro de la consolidación de un tipo de ciudad excluyente, proceso que no es nuevo en Cartagena, sino que tiene antecedentes importantes en el periodo estudiado y que ha conseguido dividir la ciudad en dos: la ciudad turística y la ciudad marginal. La ciudad turística está sustentada sobre una imagen de ciudad, que no se corresponde en su conjunto con la realidad y detrás de la que se esconden otras ciudades.

2.3. La pesadez de la materialidad o la levedad de los imaginarios urbanos: La construcción de la ciudad histórico-monumental en Cartagena.

Ya se ha planteado en la introducción de este trabajo, como el abordaje de los estudios urbanos por largos años había centrado su interés en aspectos materiales de la ciudad, de carácter socioeconómico y sociopolítico, relegando con esto el papel de los sujetos, de las personas en la construcción de las ciudades. Esto ha

¹²⁶ Palou Rubio, Saida. "La ciudad fingida: representaciones y memoria turística de Barcelona turística". En: *Revista de turismo y patrimonio cultural Pasos*. Vol. 4 - Nº 1. La Laguna: Universidad de la Laguna. 2006. Pag 18.

obligado a que los nuevos enfoques de la ciudad y la vida urbana en las últimas décadas, hayan centrado su interés en aspectos socioculturales.

Como lo indica Lindón, la redefinición histórica del espacio material ha sido una de las fuentes de comprensión de los estudios urbanos, desde la cual la ciudad es vista a partir de lo material, y en este sentido, el desafío del estudio de los imaginarios urbanos es hacer conciliar toda la extensa tradición intelectual sobre el estudio del espacio y la espacialidad, pero entendidos como una experiencia, como una vivencia, como representación y como percepción.¹²⁷ En este sentido, los estudios de la ciudad con todo el peso de la materialidad, han tenido el apoyo de otras disciplinas que como la geografía humana, habían desarrollado toda una tradición de estudio del espacio como mundo de los sólidos y de los no sólidos.¹²⁸

Más que contraponerse a los postulados materialistas, el estudio de los imaginarios urbanos expresa el interés por darle sentido a esos espacios urbanos, pero a partir de lo sujetos mismos que habitan, recorren, piensan, desean, le dan un significado

¹²⁷ Lindón, Alicia. "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pág. 9.

¹²⁸ *Ibid.*, pág. 9. Desde este enfoque de los estudios urbanos conceptos: como espacio, territorio, sentido de lugar, como concepciones reducidas a la localización, a lo vacío, a lo neutral, ha cambiado. La geografía humana, ha abordado este desafío de manera mucho más directa, ya que en base a estos conceptos ha construido su objeto de estudio. En este sentido ha sido la concepción del espacio vivido-concebido la que mayor influencia ha tenido en este cambio por la relación espacio-sociedad, al asumir el componente cultural, los imaginarios, las representaciones, los significados, todo ello para entender la construcción social del espacio en la ciudad. La Geografía Humana ha redescubierto que el individuo es un agente esencial para comprender la transformación del territorio, para esta reflexión ver: Lindón Alicia, Aguilar Miguel Ángel, Hiernaux Daniel. "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción". En: *Lugares e Imaginarios en la metrópolis*. México, Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana, 2006, págs. 9-25.

a la ciudad. Esto esta ligado como lo subraya Lacarrieu, al vacío que se advierte al observar, imágenes visuales sobre el patrimonio arquitectónico. Es ahí cuando nos preguntamos " ¿y donde esta la gente?".¹²⁹

En Cartagena el proceso de construcción de la ciudad histórico-monumental, esta enmarcado dentro de la modernización que experimentó la ciudad en su transito del siglo XIX al XX. Durante este periodo si bien las fortificaciones de la ciudad, que en la época de la dominación española jugaron un papel importante como sistema de defensa de la ciudad, a través de cuales se resguardaban los intereses de España ante las demás potencias, para esta época eran vistos como sinónimo de atraso. Fue para este mismo que periodo que se empezó a redefinir el papel de estos monumentos, en la construcción de una ciudad histórico-monumental, lo que otorgo un nuevo significado a los preciados muros.

A inicios del siglo XX, la configuración urbana de la ciudad se planea más allá de estos gloriosos muros, que en el pasado fueron la ciudad misma, en palabras de Casas, "la característica del crecimiento espacial urbano de Cartagena, presenta un momento coyuntural, en las primeras décadas del siglo, cuando la muralla, como estructura de organización social, pareciera obstaculizar la expansión de la ciudad

¹²⁹ Lacarrieu, Mónica. La "insoponible levedad" de lo urbano. En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pag 48.

y la integración de los espacios urbanos y los servicios públicos dentro y fuera del sector amurallado.¹³⁰

Así las cosas, el crecimiento de ciudad imponía la apertura de nuevas vías, la interconexión con los barrios extramuros, en fin la expansión de la ciudad por fuera del recinto amurallado. El sentimiento de progreso se manifestó en el sistemático proceso de demolición de cordón amurallado que inició en la década de 1880. Lo anterior era el producto de la pérdida de importancia de la muralla como elemento de defensa, en palabras de Lemaitre habían dejado de ser útiles desde que la potencia ofensiva de la artillería moderna superó la capacidad defensiva de baluartes y murallas".¹³¹ Además de que se "veían como una atadura a la actividad comercial y a la expansión urbana, que se decía esta "embotellada en el recinto amurallado, otro factor determinante, estuvo relacionado con la salubridad pública, ya que Cartagena como puerto tropical había sido un sitio insalubre donde periódicamente aparecían las epidemias argumenta Meisel.¹³² Se pensaba que el encierro entre las fortificaciones, limitaba la libre circulación de elementos como al agua y el aire, lo cual facilitaba la propagación de enfermedades. Esta idea se amparaba en los postulados del modelo Haussmann,

¹³⁰ Casas, Álvaro. "Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930". En: *Historia y Cultura* N° 3, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultad de Ciencias Humanas, 1994, pag 41.

¹³¹ Lemaitre, Eduardo. "La década de 1900". En: *Historia General de Cartagena*. Tomo IV. Bogotá: Biblioteca del Centenario. 1983, pag 529.

¹³² Meisel, Adolfo. "Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional". En: *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Haroldo Calvo- Meisel Roca (Edit.), Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República, 2000, pag 21-22.

aplicado a mediados del siglo XX en Paris, con el que se concebía una ciudad abierta, de calles amplias, avenidas y paseos por donde circularan elementos naturales. De esta manera, un grupo importante de la población comienza a preferir espacios urbanos "más libres" en donde la circulación del aire, del comercio y de las personas es mas ligera, y por tanto, el progreso económico y la salud del "cuerpo social" es garantizada anota Casas.¹³³

Existían unos puntos de las fortificaciones, que hacían el transito por las vías de la ciudad, imposible y difícil cuando menos: "uno de ellos era el celebre "revellín" de la Media Luna, estrecho puente levadizo, artillado y laberíntico, por donde no se podía salir de la ciudad sino a pie o a caballo".¹³⁴

Si bien todos estos factores contribuyeron con el llamado "muralicidio", nuevas visiones acerca del derribo de los preciados muros, apuntan a establecer que entre las causas de la demolición se hallaban razones de carácter económico. Si bien inicialmente en el debate se contraponen los que no están a favor de la demolición, por el significado patriótico e histórico de los muros, y por otro están los que si apoyan el derribo, a favor del progreso, expansión y embellecimiento de la ciudad, luego de 1919, se encuentran razones de tipo económico en este contexto, intereses

¹³³ Op cit., Casas, pag 64.

¹³⁴ Op cit., Lemaitre, pag 529.

provenientes tanto de sectores oficiales de la ciudad como de particulares, por adjudicarse porciones de terreno para poder llevar a cabo los fines.¹³⁵

Para nuestro trabajo este acontecimiento resulta significativo; ya que luego del gran debate de si era justificado o no, la demolición de las fortalezas de la ciudad, se empezó a crear toda una valoración por estos monumentos históricos, y consigo la creación de normas, leyes, discursos que ayudaron en la construcción de un imaginario de ciudad histórico-monumental.

Para 1923 el señor Lequerica Vélez, miembro de Cámara de Comercio de Cartagena, en una nota que envía a la junta encargada de la reparación del Convento Nuestra Señora de la Popa, informa que una compañía de navegación estaba interesada en: "incluir dentro de su itinerario turístico al puerto de Cartagena siempre y cuando se reparan sus monumentos históricos y se les conservara en buen estado de limpieza. Por lo cual la Cámara se comprometía a conseguir el arreglo de esas curiosidades históricas."¹³⁶ El creciente interés por los monumentos de la ciudad, empieza a ser un gran debate para el futuro desarrollo de la ciudad. Las fortalezas se incluyen como parte de las representaciones de Cartagena, de allí que diferentes juntas, corporaciones y la dirigencia en general se interesen por darle a estos monumentos históricos un significado y utilidad para la

¹³⁵ Monroy, Elkin. *Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: El derribo de murallas, intereses privados y justificaciones higiénico sanitarias 1883-1925*. Tesis de grado para optar el título de historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultas de Ciencias Humanas-Programa de historia, 2008.

¹³⁶ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Abril 3 1923.

ciudad. Tanto la Municipalidad como la Cámara de Comercio de la ciudad, adelantaban gestiones en pro de crear comisiones que se encargaran de la reparación los monumentos históricos de la ciudad a fin de hermostrar la ciudad y hacer atractivos sus monumentos a los turistas que la visitan.¹³⁷

De esta manera se inició una relación entre la proyección imaginaria de la ciudad y la condición material de la misma. En este sentido la materialidad de la ciudad, visible en sus murallas, castillos, baluartes, se convierte en una forma de darle un significado a la ciudad, que sugiere un tipo de uso y apropiación del espacio, el cual se construye a partir de los atributos de estas edificaciones; en resumen, es una visión parcializada de la ciudad. Es la visualización de la ciudad desde la materialidad. Como lo indica Lacarrieu, las imágenes, los recuerdos que nos evocan las mismas y que sin duda atraviesan nuestros imaginarios y nuestras prácticas, simbolizan a quien pertenecen determinados lugares y quienes pueden usar y apropiarse de los mismos.¹³⁸

A esta construcción de ciudad histórico-monumental, sustentada en lo material, en la ciudad que se exhibe, en la exaltación del patrimonio material, histórico, es a la que Lacarrieu, denomina la pesadez de lo material. La construcción de ciudades descorporeizadas, sin sujetos. Lo cual ha ayudado a construir dos tipos de

¹³⁷ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Mayo 23 1923.

¹³⁸ Op cit., Lacarrieu pag 50.

ciudades: una material y otra inmaterial.¹³⁹ Esta construcción de imaginarios de ciudad, dice Silva ¹⁴⁰no es reductible a la fantasía o la simple quimera social, sino que adquiere capacidad de actuar como modos sociales cognitivos que definen percepciones colectivas de ciertos grupos según lo que llamamos “puntos de vista ciudadanos”, o bien como imaginarios fundantes de modos de ser locales, regionales o incluso, globales. En Cartagena este imaginario fundante se hacia visible en todas estas escalas tanto la local, nacional como internacional. Así se refleja en la siguiente nota: “Si desea invitar al extranjero a visitarla y conocerla, natural es que comience por aliñarse y adornarse debidamente procurando que esos monumentos que esos mismos muros que atraen al turista y al amante de la historia, muestren, si, esa página impresa por los años, pero que no inspiren repugnancia sino antes bien el respeto que al saludarles deben imponer”.¹⁴¹

Por estos años nace la Sociedad de Mejoras de Cartagena , institución encargada de velar por la defensa del patrimonio, las políticas urbanas y la promoción turística, para los cuales la muralla se convierte uno de los ejes principales de acción de

¹³⁹ *Ibid.*, pag 50. Esta división de la ciudad, indica Lacarrieu ha provocado por años, conflictos entre las distintas manifestaciones culturales. Al privilegiar lo material, lo tangible, se ha asociado el rostro de la materialidad como parte de las expresiones y herencia de la alta cultura. Estigmatizando así el rol de otras expresiones culturales al categorizarlas como las expresiones inmateriales de la cultura popular, de los excluidos. Esto ha producido a su modo de ver que instituciones como la UNESCO atribuyan o califiquen como cultura inmaterial aquellas que se hayan ubicadas en poblados de minorías étnicas, comunidades rurales, en reservas indígenas, en el mundo subdesarrollado alejadas del mundo occidental.

¹⁴⁰ Silva, Armando. “Centros imaginados de América Latina”. En: *Lugares e Imaginarios en la metrópolis*. México, Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana, 2006, pág. 44.

¹⁴¹ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Septiembre 8 1919.

dicha sociedad, dado su carácter de atractivo turístico.¹⁴² En noticia de El Porvenir, titulada "Cartagena. Monumento Nacional", se publica una comunicación que esta Sociedad de Mejoras envía a los congresistas Eduardo Santos y Armando Solano, en la cual resaltaban e insistían sobre la importancia de votar a favor de un proyecto de ley que se encontraba en curso, por medio del cual el gobierno nacional se comprometía a dar una partida anual destinada a la conservación de los monumentos de Cartagena. El proyecto de ley resulta realmente interesante para la ciudad según el periódico "El Tiempo" de Bogotá, porque aseguraba la conservación de los monumentos históricos más importantes de la nación, "orgullo de la República, que tiene allí su única ciudad monumental".¹⁴³

El 13 noviembre de 1924, el proyecto indicado es aprobado por el gobierno, a través de la ley 32 de 1924, la cual proveía la conservación y embellecimiento de los monumentos históricos. De acuerdo con lo dispuesto por la ley en su Artículo 1 se autorizaba a la Sociedad de Mejoras Públicas, para velar por la conservación de los monumentos históricos existentes en la ciudad, en la forma en que lo determine el gobierno nacional. La relevancia de la ley radica en que ponía punto final a la destrucción, demolición de las fortalezas cartageneras, de acuerdo con lo dispuesto

¹⁴² Cunin, Elizabeth. "Las murallas de Cartagena entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la Sociedad de Mejoras Públicas". En: *Memorias Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, Barranquilla, Universidad del Norte.

¹⁴³ AHC, Cartagena, El Porvenir, Septiembre 24 1924.

en el, Artículo 7: Prohíbese en absoluto la demolición de murallas, castillas y demás fuertes de la ciudad de Cartagena y ninguna autoridad podrá autorizarlo.¹⁴⁴

Por medio de estas disposiciones, se vendría a corregir el lamentable estado en que por largos años se encontraban los muros: "Nuestros paseos, las históricas murallas, cada una de cuyas piedras puede decirse que se una página de nuestra esclarecida historia, se encuentran en el más lamentable de los abandonos. Con muy poco dinero y con mucha buena fe podría hacerse de todos esos lugares, artísticos paseos, venerando monumentos de gloria, que en definitiva darían derecho a decir que es Cartagena una tacita de plata."¹⁴⁵ Sobre todo porque: "cuando los estadounidenses y otros extranjeros visitan a Cartagena, lo que primeramente buscan para verlos son sus murallas, sus castillos, la inquisición, esto es, lo antiguo, lo histórico, lo tradicional que posee"¹⁴⁶

Haciendo lo que Román, denomina "Uso publico de la historia", entendida como la construcción de imágenes, mitos y narraciones del pasado y la presentación o utilización pública que se hace de una iconografía y una narrativa histórica para conocimiento de todos,¹⁴⁷ la elites de la ciudad recurren al pasado para concederle el atributo de reliquias históricas a murallas y castillos, formando una valoración por el pasado de la ciudad, y la necesidad de utilizarlo como imagen hegemónica

¹⁴⁴ AHC, Diario Oficial, Bogotá, Noviembre 17 1924.

¹⁴⁵ AHC, Cartagena, Septiembre 20 1918.

¹⁴⁶ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Marzo 4 1924.

¹⁴⁷ Román, Raúl. "Memoria y Contramemoria: El uso publico de la historia en Cartagena". En: *Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena*. Cartagena, Instituto Distrital de Cultura de Cartagena, 2001, pag 8.

de lo que debe ser Cartagena, una ciudad histórico-monumental, legitimando de esta manera, un proyecto de ciudad que termina imponiéndose y a través del cual se transmite unos valores y comportamientos de apropiación de estos espacios y la manera como estos deben asumirse.

“Cartagena, heroica en tiempo de su independencia, presta al viajero observador muchos ratos de solaz y esparcimiento, ya admirando las fuerzas antiguas de los españoles, ya extasiándose en la contemplación de sus templos y reliquias”¹⁴⁸ Así “Lo que cautiva la imaginación e interés de los viajeros y de todos los criollos, es el aspecto arcaico de la ciudad colonial, es el prestigio de piedra de Cartagena de Indias paramentada para la defensa, a castillada y señorial, evocadora de un pasado ilustre en los fastos de la conquista, de la colonia y del alba de la república.”¹⁴⁹

Este imaginario sobre la ciudad turística que se construyó, que se fue definiendo como un proyecto para el desarrollo de la ciudad, dependía en buena parte de las condiciones materiales de la ciudad, del estado en que se encontraran sus monumentos y sobre todo de la condición de su estética, de la belleza que pudiera proyectar, pero en especial de las condiciones portuarias que tuviera la ciudad.

En efecto, las condiciones del puerto se convertían en un componente clave porque de ellas dependía poder recibir a los visitantes, precisamente fue el imaginario de la ciudad portuaria del que se desprendieron y dependieron para su exigencia otros imaginarios como el turístico y otros que se desprenden de este último

¹⁴⁸ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Junio 5 1922.

¹⁴⁹ AHC, Cartagena, Diario de la Costa, Diciembre 24 1925.

asociado al ideal de conservación monumental. Por ello en la segunda década del siglo XX, fue tan importante la revitalización del puerto de la ciudad y también por ello, la evocación de un pasado portuario exitoso económicamente en la ciudad que alimentó y legitimó la configuración del imaginario más importante de la ciudad a lo largo del siglo XX. Fue precisamente este de ciudad portuaria, con el que se visionaba el futuro desarrollo de Cartagena ligada a la condición portuaria la que estimularía el proyecto de desarrollo urbano más destacado en la historia de Cartagena a inicios del siglo XX, el de la Pearson and Son.

CAPITULO III

3. PROYECTO DE LA PEARSON AND SONS Y LA CONSTRUCCION DEL IMAGINARIO DE CIUDAD PORTUARIA EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX

"Cartagena por su posición geográfica respecto al país y al continente Suramericano en general, esta llamada a ocupar en un futuro muy cercano el puesto que le corresponde entre las naciones de importancia... los buques del rio Magdalena entrarían directamente a sus muelles, entregarían a los trasatlánticos o transpacíficos su carga... y la ciudad solo vería desde sus murallas y desde los minaretes de sus casas verificarse aquellas operaciones "

La Época, Mayo 16 1922.

Las dinámicas del mundo que inicia el siglo XX, estuvieron marcadas por una creciente expansión y consolidación de la estructura socioeconómica, política y mercantil del mundo capitalista de producción. El acelerado proceso de expansión, crecimiento e industrialización de Europa, Estados Unidos y Japón incentivó la necesidad de buscar tanto materias primas en abundancia, como mercados para sus productos elaborados. La importancia del ferrocarril y del barco a vapor como vehículos de carga mejorados, estimularon la concentración e incremento del comercio. Estos factores determinantes en todas las experiencias urbanas, ayudó a consolidar ciudades con funciones económicas en América Latina, las cuales según Scobie se clasifican en 4 categorías: la ciudad comercial-burocrática, la ciudad

comercial-industrial-burocrática, la ciudad comercial-minera, la ciudad comercial.¹⁵⁰

En este contexto el papel de los países latinoamericanos fue en calidad de exportadores de materias primas hacia estos destinos. Esta situación como lo anota Romero "fue con el consentimiento de las clases dirigentes de los países latinoamericanos, que vieron en ellos los símbolos del progreso".¹⁵¹ Estas situaciones tienen una relevancia en el desarrollo y desempeño de las ciudades (sobre todo las ciudades-puerto) por el papel que van a cumplir, en procura de hacer posible la conexión con esos mercados internacionales y sobre todo por el modelo que adoptaran para garantizar el funcionamiento del sistema.

La función de los puertos colombianos en ese contexto es precisamente garantizar el comercio y la integración del país en los circuitos internacionales de comercio. Estas dinámicas comerciales implicaban todo un montaje de adecuación, infraestructura, servicios públicos, que facilitaran el progreso y modernización de los núcleos urbanos en concordancia con el avance de la "civilización".

¹⁵⁰ Scobie, James. "El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870 - 1930." En: *Historia de América Latina* N 7. Leslie Bethell, editor. Barcelona: Editorial Critica. 1991. p 215 En esta categorización Scobie caracteriza el primer tipo de ciudades, a todas aquellas capitales nacionales, provinciales o estatales, como Buenos Aires, en donde el desarrollo de capitales nacionales, mostro una tendencia hacia la expansión basada en el incremento del comercio, en donde la influencia del gobierno en el transporte y los recursos financieros facilito los auges de producción de materias primas para la exportación. El segundo tipo estaba relacionado con aquellas ciudades donde resultado significativa el desarrollo industrial, ejemplo de esta categoría fue Sao Paulo. El tercer tipo característico de los centros urbanos especializados en minerales, como nitrato, petróleo, cobre, estaño, plata etc. tales como Venezuela, México, Chile, Bolivia. Y el último tipo la ciudad comercial, a la cual pertenecen la mayoría dado que su función principal fue el desempeño comercial. Estas incluían desde poblaciones situadas junto a la vía férrea, como poblaciones rurales junto a una carretera, hasta grandes puertos.

¹⁵¹ Romero, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1999, pag 297.

Este proceso en Cartagena es de una gran importancia, porque propició toda una mentalidad que de muchas maneras transformó la ciudad. Este por su puesto, constituye uno de los momentos de la historia de la ciudad más relevante para su historia en el siglo XX, dado que a inicios de este siglo se da un proceso de modernización, se construyeron imaginarios, y visiones de ciudad. Y en este sentido la ciudad que tenemos hoy, caracterizada como: ciudad puerto y comercial, ciudad turística, ciudad histórica y monumental, han sido el fruto de un proceso histórico, que se generó casi en su totalidad a partir de los imaginarios y las visiones de ciudad que se construyeron durante las primeras décadas del siglo XX.

Sin embargo, el imaginario más importante y del cual dependieron los principales proyectos para la ciudad, durante este lapso de tiempo, estuvo relacionado con la idea de hacer de Cartagena la ciudad-puerto, más importante del país. Todos los esfuerzos, acciones, aspiraciones de los sectores dirigentes de la ciudad encaminadas a lograr este objetivo así lo indican.

3.1. El panorama internacional: Salubridad e Higienización de los puertos.

En Diciembre de 1902, se celebró en Washington la I Convención Sanitaria de las Repúblicas Americanas, y con ella se adelantó la creación de la Oficina Sanitaria Internacional. A través de esta se pretendía establecer los mecanismos necesarios

para proteger las fronteras nacionales de las epidemias. Mediante un reglamento sanitario se buscaba hacer más seguro y estable el comercio entre las naciones.

De las funciones de la Oficina Sanitaria, sobresalían aquellas relativas al estado sanitario de los puertos. Las disposiciones incluían la entrega de informes acerca del estado sanitario de estos, la obtención de estudios científicos sobre enfermedades contagiosas, proporcionar ayuda para la protección de la salud pública a fin de conseguir la eliminación de las enfermedades y facilitar el comercio; estimular, ayudar e imponer por todos los medios jurídicos el saneamiento de los puertos marítimos, incluyendo la introducción de mejoras de avenamiento, el drenaje del suelo, la pavimentación y la destrucción de mosquitos.¹⁵²

El nuevo panorama internacional, atendiendo a las necesidades cada vez más crecientes del comercio a gran escala, promulgaba por disminuir las trabas al comercio y a la navegación. La mejor manera de asegurar esto era reglamentando las relaciones comerciales, salvaguardando los interés de la salud pública. Así las cosas, se contarían entre las naciones modernas y civilizadas, aquellos países que velaran por la salud y la riqueza pública, y que adheridos a las convenciones sanitarias velaban por la prosperidad de sus naciones. En su informe sobre los

¹⁵² Delgado, Gregorio. El código panamericano: aspectos históricos. Cuaderno de historia Nº 80, 1995. En: www.bvs.sld.cu/revistas/his/vol_1_95/his03195.htm. En este ensayo el autor nuestro el proceso histórico de las convenciones sanitarias.

trabajos de la Conferencia Sanitaria celebrada en el Paris en enero de 1912, el delegado por Colombia el Dr. Juan E. Manrique dice al respecto:

“A medida que crecen y se hacen mas rápidas las comunicaciones entre los puntos mas distantes del orbe, se impone mas apremiante la necesidad de atender escrupulosamente a la organización sanitaria interna y externa del país, pues de ella depende la salud de los asociados, su riqueza y la buena acogida de la nación en el concierto de los pueblos civilizados. Ya no se vacila en considerar como bárbaro al pueblo que no se preocupa de defenderse de las endemias que hacen inhabitables sus regiones más ricas y las epidemias importadas o nacidas *in situ*, que diezman su población y reducen a nada su riqueza; pues los medios de defensa que ofrece la ciencia moderna son tan eficaces y sencillos, que solo exigen competencia y buena organización en las corporaciones encargadas de aplicarlos y apoyo eficaz, moral y pecuniario, de parte del gobierno”.¹⁵³

Colombia se había incorporado a la Convención Sanitaria el 14 de octubre de 1905, y firmó los acuerdos de la convención el 14 de octubre de 1907. De acuerdo con lo decretado en la ley 17 de 1908, y en cumplimiento de lo definido en la Convención, Colombia se comprometía a establecer el servicio de policía sanitaria, marítima y terrestre, encargada de notificar a los países miembros la aparición de casos confirmados de cólera, peste o fiebre amarilla. En ella también, se comprometía a establecer estaciones sanitarias en los puertos de Cartagena y Buenaventura, los

¹⁵³ AHC, Biblioteca Auxiliar, “Informe de Sanidad” En: Memoria que presenta el secretario de gobierno al señor gobernador del Departamento en el año de 1913, pág. 70,71.

cuales a su vez debían contar con: hospitales de aislamiento, aparatos para desinfección, laboratorios bacteriológico y químico.¹⁵⁴

La importancia que revestía la salubridad pública para el comercio internacional, no era ajena a un país que como este poseía puertos tanto en el Caribe como en el Pacífico, y a los cuales llegaban periódicamente pasajeros y mercancías, y consigo enfermedades tropicales como la viruela, fiebre amarilla, pestes, gripa, cólera, entre otras.

Cartagena, se había caracterizado precisamente por ser un puerto insalubre. Durante el siglo XIX varias pestes y epidemias visitaron la ciudad, y esto la convirtió en una ciudad "enfermiza". Las graves consecuencias que esto trajo se evidenciaron tanto en la catástrofe demográfica, como en la economía.

Con la normatividad internacional, se buscaba ahora, controlar y hacer de los puertos, lugares seguros para el tráfico comercial. Aquellas naciones que no cumplieran con los nuevos requerimientos, serían declarados lugares no solo insalubres, sino también escenarios de la barbarie como vimos antes. Ahora no se vacilaría en prohibir o colocar restricciones a los puertos que no cumplieran con las normativas sanitarias internacionales. Esta situación puso de presente la urgente

¹⁵⁴ AHC, Ley 17 de 1908 En: *Diario Oficial*, Bogotá, Septiembre 7 de 1908.

necesidad de sanear a los puertos del país, entre los cuales se contaba el de Cartagena.

Desde entonces y ante la apertura del Canal de Panamá, el saneamiento de los puertos cercanos al canal se convirtió en un tema central. La imperiosa necesidad de mantener unas relaciones comerciales seguras fue cada vez más creciente, y el puerto de Cartagena se encontraba realmente en un estado lamentable, tanto a nivel sanitario como a nivel de infraestructura. Así retrata El periódico El Porvenir las necesidades del puerto:

“Entre las mejoras que es preciso introducir en Cartagena para prepararnos a esperar el gran acontecimiento de la apertura del Canal de Panamá, se hallan en primera línea las que atañen al puerto...En la actualidad, los buques que visitan nuestro puerto vienen a recibir la inspección sanitaria cuando ya están atracados a los muelles, cuando ya es en verdad innecesario, porque el contagio, si alguno traen ha podido extenderse de la cubierta del barco a la cubierta del muelle donde hay siempre centenares de personas... bastaría que el resguardo estuviera a la entrada misma de la bahía en donde pudieran disponerse edificios amplísimos y muy cómodos. Allí pudieran ser detenidos los buques y ser examinados por el medico del puerto, y sus patentes estuvieran en condiciones de no permitírseles el arribo a la plaza, hacerles devolver o guardar la cuarentena sin peligro de ninguna especie para la ciudad” .¹⁵⁵

¹⁵⁵ AHC, Cartagena, Abril 21 1912.

Ante este panorama el gobierno nacional empezó a tomar las medidas necesarias que le aseguraran su desarrollo en el comercio internacional. La ley 17 de 1908, autorizaba al gobierno reglamentar las sanciones aprobadas en las Convenciones Sanitarias. Desde entonces un buen número de decretos, leyes y resoluciones pretendieron empezar a dar cuerpo a las reglas convencionales internacionales que hacían de los puertos lugares propicios y saludables para la comercialización. El decreto N° 254 de 1913, por ejemplo reglamentaba las funciones que debía cumplir la policía sanitaria en la vigilancia y dirección de las estaciones sanitarias y las relativas a las cuarentenas en los puertos.¹⁵⁶

La sanidad de los puertos revestía tanta importancia que en su mensaje al Congreso de la República en 1913, el presidente manifestaba la especial atención que se estaba dando en pro de la defensa sanitaria de los puertos, con el objetivo de cumplir de este modo con las convenciones sanitarias internacionales y los reglamentos de policía marítima, que bien colocarían al país en el ramo de la higiene pública que tanto reclamaba el tráfico internacional. En su mensaje el ejecutivo informaba de la apertura de la Estación Sanitaria en Puerto Colombia, los trabajos de saneamiento allí realizados y de lo dispuesto que se encontraba el

¹⁵⁶AHC, Decreto N° 254 de 1913, *Diario Oficial*, Bogotá, Abril 5 1913, pp 737 -745. A través de este decreto se detalla, paso por paso, las medidas indispensables que se tomarían en caso de enfermedades pestilenciales presentes en los buques, el manejo que debía dárseles, los informes respectivos que debía expedir la policía sanitaria de acuerdo con los Convenciones Sanitarias Internacionales en los que se indicaba la aparición de la enfermedad, su jurisdicción, lugar y fecha de aparición, origen y forma de la misma y una relación con las medidas tomadas. En el también se autorizaba de informar a los jefes de las oficinas sanitarias superiores de las naciones signatarias de las Convenciones Sanitarias de Washington (1905) y Paris (1912) lo ocurrido.

gobierno para las obras de saneamiento de otros puertos como Cartagena, Santa Marta y Buenaventura.¹⁵⁷

Los puertos de Colombia se convirtieron por aquellos años en un asunto de importancia nacional. Dada la relevancia que revestía el tráfico comercial ante la apertura del canal, el arreglo de los puertos era entonces un asunto de defensa de los intereses nacionales, indispensable para salvaguardar la integridad económica del país, por lo cual llevar a cabo las obras necesarias para su arreglo debía ser un asunto de primera necesidad. A nivel nacional se reconocía que nuestros puertos no estaban aptos según las normativas de la época para desarrollar un tráfico comercial de gran escala; ya que “el estado en que se encuentran nuestros puertos, en su falta de higiene y comodidades, esta hoy el mayor peligro para nuestra soberanía. Y es preciso que atendamos a el sin tardanza, de manera completa y eficaz, sin ahorrar sacrificios de ningún genero”.¹⁵⁸

3.2. Las Vicisitudes del puerto y la bahía de Cartagena

La importancia del puerto como lugar, de intercambios, negociaciones, de experiencias culturales siempre estuvo presente para Cartagena desde tiempos de la dominación española. La prodigiosa amplitud, y extensión de su bahía la habían

¹⁵⁷ AHC, Mensaje del Sr Presidente de la República al congreso de 1913, dando cuenta de los actos y propósitos de la administración publica de ese año hasta la fecha, *Diario Oficial*, Bogotá, Julio 24 1913, pg 2027

¹⁵⁸ AHC, Cartagena, *La Época* Agosto 22 1913. Nota publicada en este periódico, extraída del Periódico El Tiempo de Bogotá.

hecho merecedora del título de la “llave de las indias” y desde entonces una de las ciudades portuarias más relevantes para la corona española.¹⁵⁹ Sin embargo, los cambios políticos y económicos experimentados durante el siglo XIX, y los inconvenientes que empezó a presentar la bahía, la hicieron por largo tiempo un puerto en decadencia. Solo con el impulso de Núñez y del comercio de la ciudad, a finales de siglo XIX le dio un nuevo empuje a este.

El discurso utilizado por los impulsores de este proyecto de modernización del puerto y la ciudad en general, es un discurso que le recuerda incesantemente a la nación el costo que Cartagena pagó por la libertad y por la independencia. Es un discurso de añoranzas y nostalgia, por el pasado de una ciudad que en la época colonial, fue de los grandes puertos españoles en América. En palabras de Jorge García Usta, la Cartagena de estos años es una ciudad que a penas esta saliendo de la crisis provocada por los estertores y dramatismos de la independencia. La nostalgia de la colonia se ha convertido en un rictus de todo hombre público y especialmente de los hombres de letras... que como Porras Troconis son los de la mitificación absoluta e impenetrable del pasado”¹⁶⁰

¹⁵⁹ Los trabajos históricos que estudian el periodo colonial, la importancia del puerto de Cartagena en el tráfico comercial de esclavos, así lo corroboran. Marco Dorta, Enrique. *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*. Cartagena, Alfonso Amado editor, 1960. Zapatero, Juan Manuel.

¹⁶⁰ García Usta, Jorge. “Periodismo y literatura en Cartagena en el siglo XX: Muros y rupturas del orden y risas dela modernidad.” En: *Cartagena de Indias en el siglo XX*. (Edit) Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo. Cartagena, Banco dela República-Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000, Págs. 240-241

110

En una nota editorial del periódico El Porvenir en 1912, Gabriel Porrás Troconis, director y redactor del mismo, se refiere de la siguiente manera a uno de los problemas centrales de entonces, el saneamiento del puerto de Cartagena ante la apertura del canal de Panamá:

“Cartagena fue en los siglos pasados el emporio comercial de la América hispana. A su puerto segurísimo y espacioso, concurrían todos los galeones que de la vieja España venían a las indias occidentales...Tendremos pues que por Panamá pasara todo el comercio del mundo...Piénsese en lo que significa para un puerto la presencia en sus muelles de centenares de buques que le traigan el aporte de todos los pueblos de la tierra”.¹⁶¹

Sin duda que la nueva condición portuaria de Panamá estimuló la realización de un gran esfuerzo por devolverle al puerto cartagenero su condición de, motor del desarrollo y de la prosperidad para Cartagena. Sin embargo, el precario estado sanitario, la falta de un buen muelle donde recibir y cargar toda la mercancía proveniente del comercio local, nacional e internacional, la ausencia de un dragado tanto al interior de la bahía como en el Canal del Dique, se convirtieron en las principales trabas para su eficaz funcionamiento. Desde los medios de prensa local se inició entonces, toda una campaña a favor del saneamiento del puerto, con recurrentes llamados al gobierno nacional. En noticia publicada el 21 de mayo de 1912, titulada: “El gobierno nacional debe prestar suma atención al puerto del

¹⁶¹ Archivo histórico de Cartagena, El Porvenir, Abril 11 1912

Cartagena" de la cual se publicaron 5 notas más, se expresa la situación que atravesaba el puerto:

"Es indispensable, es urgente, pues, la necesidad, no solo, de mandar al canal de Bocachica una draga que haga la excavación necesaria; sino también, componer o tapar la entrada...insistimos que el dragaje es urgente. Y es innegable que cada día ira en aumento el trafico de este puerto. Lo acabamos de ver en estos días, han tenido necesidad muchos vapores de esperar a que desocupara un puesto en el muelle de la Machina para poder atracar... De esperarse es pues, que nuestro gobierno en tal situación se posesione de nuestra importancia, que redunde no solo en beneficio nuestro sino en el de Colombia toda"¹⁶²

En variadas ocasiones los escollos y bajos que presentaba la bahía, fueron un continuo flanco de crítica por parte de marinos y navegantes que hacían arribo a la ciudad, e incluso de la prensa extranjera que no tardaba en calificar el puerto de Cartagena como peligroso, una vez alguno de sus vapores encallaba en la bahía. Uno de esos episodios se presentó en enero de 1909, cuando encalló, en uno de los bajos más peligrosos de la bahía el "bajo de Salmedina" un trasatlántico de la marina inglesa llamado "Trent". Aquel episodio generó una gran polémica en la ciudad y recordó lo importante que era para Cartagena respetar las normativas internacionales, y el deber que tenían las naciones con puertos, de marcar todos los escollos, y todos los peligros para los navegantes.¹⁶³

¹⁶² AHC, Cartagena, El Porvenir mayo 21 1912.

¹⁶³ AHC, Cartagena, La Época Julio 17 de 1912.

Pero este sería el inicio de continuos episodios similares ocurridos en aquel bajo. Para 1912 un nuevo episodio ponía en evidencia la necesidad de tomar medidas para tener el puerto en optimas condiciones esta vez se trataba de los vapores "Arcadian" y "Metapan", el primero procedente de Jamaica se había varado en el mencionado bajo, el segundo vapor de la United Fruit Company quien se dispuso ayudar al primero, y en su cometido, también quedo encallado.

Estos hechos generaron una atmosfera nada gratificante para el puerto de Cartagena. Las reacciones de los puertos con que la ciudad mantenía relaciones no se hicieron esperar. En nota publicada por el diario jamaiquino "Daily Telegraph" se anota lo peligroso que resultaba el bajo Salmedina de la bahía de Cartagena y de la necesidad de colocar balizas y boyas en este lugar. A este se sumaba lo anunciado por la "Estrella" de Panamá, en el cual se hablaba de un proyecto de las compañías vapores de aquel país de no tocar el puerto de Cartagena hasta que no se solucionara el problema del bajo Salmedina y se colocaran las boyas necesarias para evitar las encalladas de los vapores que entraban al puerto.¹⁶⁴ La causa de los inconvenientes era un banco de lodo ubicado a doce millas de la bahía de la ciudad, denominado el "Bajo Salmedina", producto de las sedimentaciones que constantemente sufría la bahía. Este en particular se había convertido en un obstáculo para el buen nombre de la bahía.

¹⁶⁴ AHC, Cartagena, La Época Junio 22 de 1912.

113

Pero las dificultades no paraban allí. Otra de las situaciones que ponía en desventaja el puerto de la ciudad, era la falta de una estación sanitaria para salvaguardar a la ciudad de posibles epidemias. Desde la Convención de Washington en 1908, el gobierno nacional se había comprometido a construir una estación sanitaria en el puerto de esta ciudad. Lo irregular en este puerto era que los buques que lo visitaban solo recibían la inspección sanitaria una vez estos se encontraban atracados en el muelle, cuando ya no había nada que hacer. Ante lo dispuesto por las convenciones internacionales, el Gobernador de Bolívar, ordenó una comisión que inspeccionara los castillos de San Fernando y San José, con el objetivo de indicar si esos lugares eran adecuados para el establecimiento de la estación sanitaria en la ciudad. La comisión revelo que solo el Castillo de San Fernando reunía algunas características para el establecimiento de la mencionada estación.¹⁶⁵ La estación sanitaria estacionada en el castillo de San Fernando en Bocachica, evitaría que los buques entraran al muelle sin ser inspeccionados "ya que si un buque venia apestado de Bocachica, se le podía devolver y la población no sufriría; pero si el buque traía cualquier peste y se le hace la visita, en el muelle, aunque se le devolviera resultaría que el microbio podía quedar, por todas las basuras y desperdicios que a bordo se botan."¹⁶⁶

¹⁶⁵ AHC, Cartagena, El Porvenir Julio 16 de 1912.

¹⁶⁶ AHC, Cartagena, El Porvenir mayo 24 1912

114

A estas irregularidades se sumaban los problemas de espacio en el muelle, ante el creciente aumento del tráfico comercial que había empezado a experimentar la ciudad. En una nota de prensa de 1912 se empieza a notar el creciente movimiento del puerto que en el mes de mayo de ese año había registrado la llegada de "35 buques, y en ellos 301 individuos de distintas partes de la tierra, los cuales le han traído á Colombia 85.220 bultos de mercancías,¹⁶⁷ crecimiento importante en relación a otros años. Las continuas quejas ante el administrador de aduanas por parte de los comerciantes de la ciudad por la demora en la descarga de la mercancía así lo confirman.

En una nota del guarda almacén a el administrador de aduana, este le expresaba como a pesar de estar trabajando tanto los empleados de muelle, como los del ferrocarril, en la carga de importación y de haber aumentado estos las horas de trabajo, la cantidad de mercancía, provocaba una "aglomeración, de carga de todas las clases y la que ha habido este mes ha sido tan grande, que el local ya es insuficiente para el movimiento que va tomando la aduana."¹⁶⁸ El incremento comercial que experimentaba la ciudad, si bien era un buen signo, debía enfrentarse al hecho de que la urbe no contaba con la infraestructura necesaria para llevar a cabo las actividades que demandaba el gran porcentaje de mercancías

¹⁶⁷ AHC, Cartagena, La Época, Junio 1 de 1912.

¹⁶⁸ AHC, La época abril 2 1913

introducidas por el puerto, de hecho en una publicación que se difundió en el informativo el porvenir se indicaba:

“Hace unos diez años, hace apenas cinco años, diremos mejor, la capacidad del muelle y las bodegas eran proporcionadas al movimiento del puerto. Hoy las cosas han cambiado totalmente. Ni unos ni otros son capaces para el despacho conveniente y oportuno de las mercancías y de los frutos que por nuestro puerto pasan”.¹⁶⁹

El siguiente cuadro así lo demuestra:

Cuadro N°5

TRIMESTRE	BULTOS
1er trimestre de 1909	60,319
1er trimestre de 1910	93,221
1er trimestre de 1911	92,315
1er trimestre de 1912	158,095
1er trimestre de 1913	253,531

Fuente: tomado de El Porvenir Abril 19 de 1913.

Mas adelante dice la nota: “por consiguiente, si ya hoy se queja el comercio de retardo en el despacho de sus mercancías por repletazon de los muelles y bodegas, se hará casi imposible recibir y despachar carga allí, y en 1915, cuando comiencen a hacer escala en nuestro puerto las naves en vía hacia el canal, vamos a encontrarnos en una verdadera congestión del puerto...”¹⁷⁰

¹⁶⁹ AHC, Cartagena, El Porvenir Abril 19 de 1913.

¹⁷⁰ AHC, Cartagena, El Porvenir Abril 19 de 1913.

Todos estos problemas generaron una fuerte reacción de parte de la elite dirigente cartagenera durante estos años. Sus constantes comentarios en la prensa, telegramas enviados al gobierno nacional a través del Ministro de Obras Públicas, los mensajes de las juntas Por ò Pro Cartagena de aquellos años, así no los ratifica.

3.3. El gobierno nacional y el saneamiento de los puertos

La ley 77 de 1912, autorizó al gobierno para contratar con una compañía europea, el estudio de las obras necesarias para los puertos de Cartagena, Buenaventura y la bahía de la Isla de San Andrés, con el fin de ofrecer a los buques que a ellos llegaran: seguridad, ventajas y comodidades para el tráfico marítimo y comercial.¹⁷¹ Con la apertura del Canal de Panamá, el tráfico comercial del país y del mundo en general, se abría a nuevos horizontes. El crecimiento de las exportaciones y el ingreso hacia el mundo de la comercialización, que interconectaba cada día más a las naciones, se convirtió por aquellos en la principal preocupación de los países, y consigo la necesidad de adecuar las zonas portuarias por donde se realizarían todas estas actividades comerciales.

Colombia después de varios intentos por consolidar un modelo económico agroexportador durante el siglo XIX, a través de monocultivos como el tabaco, la quina, etc. Entraba al siglo XX con la esperanza de consolidar el café como su

¹⁷¹ AHC, Ley 77 1912. Diario Oficial, Bogotá, Noviembre 23 1912, pág. 1072

117

principal producto de exportación. Esta coyuntura económica, hizo virar los ojos hacia los puertos, escenario natural para estos movimientos externos. En palabras de Romero, los cambios operados estaban estrechamente vinculados con las transformaciones que experimentaban en su estructura económica casi todos los países latinoamericanos y que repercutió sobre las capitales, sobre los puertos, sobre las ciudades que concentraron y orientaron la producción de productos solicitados en el mercado mundial.¹⁷²

Sin embargo, la vinculación de algunas ciudades al comercio internacional, estuvo marcada por las propias dinámicas de cada ciudad, de manera, que en algunas ciudades el proceso fue mucho mas lento e interrumpido que en otras. Las ciudades colombianas eran un ejemplo, puesto que el estado en que se encontraban sus puertos no era el mejor, la decadencia en que se hallaban se reflejada en los escollos, bajos, falta de luces y balizas, deficiencia en los muelles, depósitos, lugares de anclaje, etc. De allí que la necesidad de adecuarlos no tuviera espera.

Entre las obras que comprendía la ley se llevarían a cabo las de: canalización de la entrada a los puertos, excavación de los lugares de anclaje, establecimiento de faros, instalación de boyas para la iluminación y señalización, construcción de

¹⁷² Romero, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1999, pag 295.

edificios para hospitales de cuarentena instalación de grúas, ensanche o construcción de edificios para el deposito de mercancías, construcción o ensanche de muelles, saneamiento, adquisición de remolcadores y lanchas.¹⁷³

La compañía contratada por el Ministerio de Obras Públicas, para llevar a cabo los estudios de los puertos, fue la casa inglesa Pearson & Son. La casa contratada era una de las más prestigiosas a nivel mundial en trabajos de ingeniería. La compañía de origen ingles, había surgido dedicándose a la construcción y fabricación de ladrillos en el pueblo de Huddersfield en Yorkshire, por el Sr Samuel Pearson. Pero rápidamente hacia 1880 y 1920 se convirtió en una de las empresas mas importantes del sector ferrocarrilero (una industria muy dinámica durante la segunda mitad del siglo XIX) llegando a tener para este periodo más de ochenta contratos de obras públicas a nivel mundial. La lista incluía obras en New York, Sudan, España, Chile, Brasil, México y Colombia.¹⁷⁴

Fue precisamente en este contexto en el que la casa Pearson, llega a Colombia. Después de varios años de trabajo en el vecino país de México, el cual se dice fue el país que representó el epicentro de su creciente imperio empresarial, por los contratos que el gobierno de Porfirio Díaz, le otorgo entre 1889 y 1905 para la

¹⁷³ *Ibid.*, pág. 1072

¹⁷⁴ Garner, Paul. "Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México, 1889-1919". En: *Revista de Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México* N°30, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, 2005.

modernización y progreso de esta nación. (Entre las obras se encontraban el Gran Canal de Desagüe en el Valle de México, las obras portuarias de Veracruz, así como el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec). Según la tradición historiográfica mexicana, fueron contratos muy lucrativos, financiados por el erario público, los cuales le permitieron al empresario, Sir Weetman Pearson, propietario de la firma reciclar parte de sus ganancias en el desarrollo de una red de empresas, que incluían compañías mineras, de energía, de fuerza motriz, de manufactura, de transporte urbano y marítimo; y sobre todo la empresa de exploraciones petroleras Águila, la cual lo convirtió uno de los hombres mas ricos de Gran Bretaña.¹⁷⁵

En este sentido el prestigio alcanzado por la compañía, le significó un despliegue de sus actividades por varios países, incluido Colombia. En nuestro país esta empresa fue contratada para cuatro proyectos de importancia nacional. Los tres primeros relacionados con saneamiento. El primero fue la elaboración de un alcantarillado para Bogotá, el segundo el estudio de obras para la bahía de Buenaventura, y finalmente el estudio de obras en el puerto y la ciudad de Cartagena. Estos últimos eran puestos en marcha, luego de que la Ley 77 de 1912, mencionada, así lo reglamentara. El último de los proyectos, consistía en un contrato que la compañía firmaría con el gobierno nacional sobre "exploraciones con el objeto de determinar la existencia de fuentes y depósitos de petróleo y de

¹⁷⁵ Ibid.



hidrocarburos en general y sus condiciones de explotación y sobre la explotación de tales fuentes y depósitos.¹⁷⁶

El primero de los proyectos, publicado en los *Annales de Ingeniería*, se refería al plan de elaboración de un alcantarillado para Bogotá. El proyecto presentado por el ingeniero consultor Sir W. Fox, adoptaba un sistema unitario que consistía en recoger en las mismas alcantarillas las aguas llovedizas y las desechas para darles salida fuera de la población, el plan también proponía el tratamiento bacteriológico de las aguas de alcantarilla por considerar los terrenos de los alrededores de Bogotá inadecuados para el tratamiento por tierra.¹⁷⁷

Por su parte el estudio para los trabajos de Buenaventura, empezaron su curso con el contrato celebrado entre el Ministerio de Obras Públicas de Colombia y la Sociedad Pearson & Son Limited de Londres. En él la compañía se comprometía hacer el estudio, los planos y presupuestos de dinero y tiempo, de las obras necesarias para la bahía de Buenaventura. Las obras incluían el estudio de un canal de acceso al puerto, el estudio de un puerto interior de anclaje de 2000 metros de largo por 700 de ancho, proyecto de completo de un muelle de pilotes de concreto o de postes de acero, presupuesto de boyas luminosas y faros necesarios a instalar,

¹⁷⁶ AHC, Cartagena, La *Época*, Julio 26 de 1913.

¹⁷⁷ Biblioteca Nacional de Colombia. Bogotá, "Informe sobre el saneamiento de Bogotá, presentado por los señores Pearson & Son, Ltda. de Londres. En: *Annales de Ingeniería*, Órgano de la Asociación Colombiana de Ingenieros, Vol XIX, Bogotá, Marzo y Abril de 1912, Pág. 300,301.

planos de los edificios para la administración del puerto, planta de energía eléctrica y estaciones sanitarias, plano de la ciudad que incluyera un sistema de cloacas, con alcantarillas y sistemas de desagüe para el agua lluvia, estudio de un proyecto de agua potable para la población, un proyecto de desecación y drenaje de lagunas y pozos de aguas estancadas, estudio del costo de pavimento para la ciudad, y estudio de alumbrado eléctrico.¹⁷⁸

De los estudios realizados por la Pearson para el puerto del pacifico, se entregaron 29 planos, los cuales correspondían a tres proyectos, el primer por un costo de 1.400.000 libras esterlinas, el segundo por 1.600.000 y el tercero por 2.000.000. De los anteriores la compañía recomendaba la pronta ejecución del primer proyecto, el cual comprendía el dragaje de un canal de 200 metros para el acceso al puerto, la construcción de un puerto interior de anclaje, la edificación urbana con todo lo concerniente, con el acueducto, alumbrado, faros, boyas, drenaje y saneamiento.¹⁷⁹ Es decir la compañía, invitaba a realizar las obras necesarias para colocar al puerto en óptimas condiciones para el tráfico comercial, dado que los otros proyectos aunque completos y hermosos, sobrepasaban la capacidad presupuestal del gobierno nacional.

¹⁷⁸ AHC, "Contrato entre el gobierno de Colombia y la sociedad Pearson & Son Limited. De Londres referente al estudio de varias obras en la bahía de Buenaventura." En: *Diario Oficial*, Bogotá, agosto 19 de 1913.

¹⁷⁹ Biblioteca Nacional de Colombia. "Buenaventura". En: *El Grafico*, Bogotá, Julio 4 de 1914.

122

Sin embargo aunque los estudios de la Pearson, fueron entregados al gobierno nacional, las recomendaciones hechas por esta compañía no se llevaron a cabo. Aunque no existe una certeza de lo ocurrido, dos factores posibles hicieron que tan importante proyecto no fueran llevados a cabo: primero el advenimiento de la I Guerra Mundial, la cual mantuvo en reserva los contactos entre el gobierno y la compañía inglesa, y por otro lado la disponibilidad de recursos del estado colombiano para inversión en obras tan importantes como esta.

Los inconvenientes siguieron, y ante la negativa para llevar a cabo las obras de saneamiento de este y los demás puertos de la república, las sanciones, notificaciones y restricciones hacia los barcos procedentes de puertos señalados como insalubres entre los cuales se encontraban los de Cartagena y Buenaventura no se hicieron esperar, ya que a estos se les vetaría del tránsito por el canal, sin antes hacer cuarentena a los navíos que tocaran estos puertos.¹⁸⁰ Así lo demuestra una demanda hecha por gobierno de los Estados Unidos al de Colombia, con respecto al saneamiento del puerto de Buenaventura, el cual se decía estaba infectado de fiebre amarilla.¹⁸¹

¹⁸⁰ Vidal, Claudia. *Los inicios de la industria turística en Cartagena de Indias, 1900-1950*. Tesis de Grado para optar el título de Historiadora, Cartagena, Universidad de Cartagena- Facultad de Ciencias Humanas, 1999, pag 35

¹⁸¹ AHC, Cartagena, La Época, Febrero 12 de 1916.

Para 1917 el panorama no era más alentador. En su tesis de medicina el Dr. Carlos Blum Caycedo, vuelve sobre lo trascendental que resulta para la república el problema del saneamiento de los puertos y refiriéndose al caso de Buenaventura muestra el siguiente cuadro del mismo:

“Mucho hay que hacer en Buenaventura en materia de higiene; no hay estación sanitaria, no tiene acueducto ni alcantarillado, los residuos caseros son arrojados directamente al mar, las basuras se depositan en los pantanos, las calles no tienen pavimentación de ninguna manera, en fin, en Buenaventura todo se reduce a las escasas medidas de defensa que puedan poner en practica las autoridades sanitarias; de tal suerte que este puerto que debiera ser el orgullo de la nación, carece de las condiciones que prescriben los acuerdos internacionales.¹⁸²

Así las cosas, el paisaje sanitario de los puertos de Colombia en el exterior no era lo mejor. Si bien el país firmaba acuerdos, se acogía a los tratados internacionales, expedía leyes, e intentaba ingresar al mundo “civilizado”, sus acciones no eran más que espejismos de un sueño por largo tiempo postergados.

3.4. Imaginarios de la ciudad-puerto: El proyecto de la Pearson & Sons en Cartagena

La importancia de los estudios realizados por la Compañía Pearson & Sons, radica en que estos se convirtieron para el caso específico de Cartagena, en el primer

¹⁸² AHC, Cartagena, La Época, Diciembre 11 de 1917.

124

proyecto no solo de saneamiento y modernización del puerto, sino también en la primera propuesta de planeación urbana de la ciudad.¹⁸³ Este proyecto además tejió toda una serie de disputas locales y regionales entre las costas con el centro de poder en Bogotá, dada la importancia que para ambas (tanto la Caribe como la pacífica) tenía la puesta en marcha de las obras, para la consolidación de las ciudades-puertos de Colombia.

El desarrollo del proyecto de la Pearson & Son, se convirtió por años en el propósito más anhelado por la clase dirigente cartagenera, en torno a él, se construyeron unos imaginarios de ciudad que guiaron por años el devenir de lo que debía ser la Cartagena futura. Desde esta perspectiva este proyecto expresó las aspiraciones e ideales de la sociedad Cartagenera, así como también sus logros y carencias y las disputas que entablaron con las elites dirigentes del país para llevar a cabo las propuestas de desarrollo esbozadas en el proyecto.¹⁸⁴

En efecto la exigencia de saneamiento portuario hecha por los cartageneros se intensificó, luego de que los representantes de Bolívar ante el Congreso conocieran la noticia de las negociaciones hechas por el gobierno con la Pearson para el puerto

¹⁸³ Así se le reconoce al proyecto en los escasos estudios en los que se le menciona ver: Giaino, Silvana. Cartagena, sobrellevando la crisis. "Experiencias de la planeación urbana en Cartagena durante el siglo XX." En: *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*, Bogotá, FONADE-Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad del Atlántico, 2000, pag 163-164.

¹⁸⁴ Citado por Nilda Bermúdez. "Referentes identificadores del imaginario urbano de la ciudad puerto de Maracaibo para finales del siglo XIX." En: *Memorias del IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe*. Bogotá, Fondo de publicaciones Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 1999, Págs. 391-419.

de Buenaventura. En memorial enviado por la dirigencia de la ciudad al Presidente de la República en 1913, se cuestionaba el contrato hecho por la Pearson y el gobierno nacional para adelantar las obras en el puerto de Buenaventura y al mismo tiempo se destacaban las cualidades del puerto cartagenero y la necesidad de adelantar obras de adecuación de este, señalando lo siguiente:

“pero no es solo Buenaventura la que necesita tales obras. El puerto de Cartagena, si bien ha sido dotado por la naturaleza con una de las bahías más hermosas del mundo, se halla en la situación de quien poseyera un enorme diamante en bruto. Nuestra bahía esta clamando con la voz de lo inaplazable, las siguientes obras: canalización de la entrada de Bocachica, limpiar los bajos que desde Bocachica conducen a la Machina, construcción de la estación sanitaria, ampliación de los muelles, construcción de faros, dotación de un acueducto para la ciudad, saneamiento de la bahía, pavimentación, levantamiento de planos para el ensanche y embellecimiento de la ciudad”¹⁸⁵

Seguidamente continuaban atacando el abandono en que se había tenido a Cartagena: “ha sido para nosotros digno de extrañeza, que al contratarse con la casa Pearson los estudios para las obras de Buenaventura, no se hayan incluido los de las obras de Cartagena... lo cierto es que vemos con dolor como se nos va dejando a un lado en los contratos que se están ejecutando para la mejora de los

¹⁸⁵ AHC, Cartagena, El Porvenir septiembre 12 de 1913.

puertos colombianos..."¹⁸⁶ Los continuos llamamientos de la clase dirigente de la ciudad serían numerosos por aquellos años.

Finalmente las negociaciones entre el Ministerio de Obras Públicas de Colombia en cabeza del cartagenero Simón Araujo y el apoderado de la Compañía Pearson, Martín Ribon, se llevaron a cabo el 16 de diciembre de 1913, y fueron publicadas en *Diario Oficial* de 23 de Junio de 1914. En el contrato la compañía se comprometía a llevar a cabo el estudio, un canal de acceso marítimo al puerto, la excavación y ensanche de Bocachica, señalización y dragado para el bajo Salmedina, el estudio de un puerto interior de anclaje de 2000 metros de largo, por 700 de ancho, el proyecto de una estación sanitaria, presupuesto de un remolcador para auxiliar a los buques en caso de accidente, planos y presupuestos de los edificios de aduana en lo concerniente al puerto, planos de la ciudad en donde se indicaran un sistema de cloacas, alcantarillas, estudio de la pavimentación de la ciudad, de alumbrado eléctrico, las obras de defensa de la playa del Cabrero, un estudio de saneamiento de la ciudad y planos con modificaciones para el embellecimiento de la ciudad."¹⁸⁷

El proyecto de la Pearson vendría a saldar aquellas deficiencias del puerto, de alguna manera este impulso por parte de la dirigencia hacia la transformación y mejora de este espacio tiene que ver precisamente, con la idea de que el puerto era

¹⁸⁶ *Ibid.*,

¹⁸⁷ AHC. Bogotá. *Diario Oficial*, Junio 13 1914

un lugar estratégico para el desarrollo económico de la ciudad. El puerto aseguraba no solo la entrada de mercancías, sino también de extranjeros, y sobre todo se convertía en la antesala del país, por lo tanto esto ameritaba que se abriera, y limpiara de todo cuanto demandaba la entrada a la mansión de un pueblo civilizado. Con el crecimiento comercial de aquellos años, los puertos ya no solo eran importantes por la carga que entraba a estos; sino también por los visitantes que ahora ingresaban, a los cuales debía mostrarse una ciudad y nación en progreso.

Los imaginarios que construyen los sectores dirigentes de la ciudad, tienen como escenario natural al puerto, la importancia histórica que tenía para la ciudad. Espacio relevante dada la confluencia de actividades que allí se realizaban, tal como lo indica Sergio Solano "el puerto determinaba las características de la estructura urbana que durante mucho tiempo creció teniéndolo siempre como punto de referencia y especializando sus espacios acordes con su proximidad... el puerto era algo mas que un sitio geográfico destinado para el arribo de embarcaciones y deposito de mercaderías, era eso y toda la ciudad."¹⁸⁸

El puerto constituía el centro de las actividades comerciales y económicas, sociales y culturales de la ciudad. Y los proyectos de modernización y saneamiento

¹⁸⁸ Sobre la relación imaginarios espacios urbanos ver: Lindón, Alicia, Aguilar, Miguel, Hiernaux, Daniel. Lugares e imaginarios en la metrópolis. México, Anthropos- Universidad Autónoma Metropolitana, 2006, pags 9-12. También Ver Solano Sergio Paolo. Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930. Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano- Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena, 2003, pag 4



propuestos para sacar adelante este espacio responden a las aspiraciones de una elite comercial y dirigente que siente la necesidad de vivir en una Cartagena moderna, y es a partir de la modernización del puerto que canaliza estas aspiraciones. Una expresión importante de este imaginario lo encontramos en la prensa: "Entre las mejoras que es preciso introducir en Cartagena para prepararnos a esperar el gran acontecimiento de la apertura del canal de Panamá, se hallan en primera línea las que atañen al puerto"¹⁸⁹

Estas dificultades eran precisamente las que se vendrían a saldar con los estudios realizados por la compañía inglesa. El 1 de Junio de 1915 según lo acordado en el contrato, la Pearson & Son Limited, entregó el estudio para el mejoramiento del puerto de Cartagena, con sus respectivos planos y presupuestos al Ministerio de Obras Públicas, el cual comprendía:

1. Plano general del canal proyectado entre Bocachica y la Machina. (Ver Anexo - Foto 1)
2. Plano de Bocachica. (Ver Anexo - Foto 2)
3. Cortes transversales del canal proyectado entre Bocachica y la Machina. (Ver Anexo - Foto 3)
4. Plano general de la bahía de Cartagena con la posición actual del bajo Salmedina. (Ver Anexo - Foto 4)
5. Plano del puerto interior. (Ver Anexo - Foto 5)
6. Plano de Bocagrande. (Ver Anexo - Foto 6)
7. Plano del muelle, almacenes, grúas eléctricas, etc. (Ver Anexo - Foto 7)
8. Plano de la estación de cuarentena. (Ver Anexo - Foto 8)
9. Plano del astillero, varadero y talleres. (Ver Anexo - Foto 9)
10. Plano de la aduana. (Ver Anexo - Foto 10)

¹⁸⁹ AHC, Cartagena, El Porvenir, Cartagena Abril 21 1912.

- 11. 4 planos de la ciudad. (Ver Anexo - Foto 11 - Foto 14)
- 12. Perfiles de las calles. (Ver Anexo - Foto 15)
- 13. Perfiles de las playas y plazas. (Ver Anexo - Foto 16)
- 14. Plano del sistema de cloacas. (Ver Anexo - Foto 17)
- 15. Plano de las estaciones de eyectores de 227 litros cada uno. (Ver Anexo - Foto 18)
- 16. Plano de las estaciones de eyectores de 454 litros cada uno. (Ver Anexo - Foto 19)
- 17. Cortes tipos de las calles y avenidas. (Ver Anexo - Foto 20)
- 18. Plano del sistema de desagüe. (Ver Anexo - Foto 21)
- 19. Plano del alumbrado eléctrico. (Ver Anexo - Foto 22)
- 20. Casa de fuerza motriz y luz eléctrica. (Ver Anexo - Foto 23)
- 21. Plano de la playa de El Cabrero y cortes transversales de las obras de defensa. (Ver Anexo - Foto 24)
- 22. Plano de la ciudad actual y de las modificaciones para su embellecimiento. (Ver Anexo - Foto 25)
- 23. Estudio preliminar del dique. (Ver Anexo - Foto 26)
- 24. Perfil del dique¹⁹⁰(Ver Anexo - Foto 27)

Todo este estudio tenía un costo de 767,378 libras esterlinas. Sin embargo la compañía conciente de que el costo de las obras era muy alto, recomendó solo las obras de vital importancia, entre las que se encontraban:

- 1. El dragado del canal de Bocachica hasta la Machina, con una profundidad que permítala entrada de vapores trasatlánticos.
- 2. Protección contra el bajo de Salmedina.
- 3. Baliza del canal y faros, 19 boyas luminosas en la bahía, 2 boyas luminosas afuera de Bocachica.
- 4. Protección de la playa del Cabrero, colocando allí escombros de las antiguas murallas.

¹⁹⁰ AHC, "informe de Pearson & Son, sobre el saneamiento y mejoras del puerto de Cartagena." Documentos anexos a la memoria que presenta el ministro de obras publicas al congreso de 1916. En: **Memorias del ministro de obras publicas al congreso de 1916**, Bogotá, Imprenta Nacional, 1916, pag 159-168. El proyecto también fue publicado en el diario *La Época*, el 29 de diciembre de 1921. Los anexos fueron tomados de: "Estudios del puerto de Cartagena proyecto de Pearson & Son Limited." Fondo Libros Raros y Manuscritos FT 1302-1303. Biblioteca Luis Ángel Arango.

5. Estación de cuarentena, ubicada en Castillogrande, dispuesta con un hotel de pasajeros o cuartel, una casa del médico, un hospital de lazareto con un muelle pequeño para el desembarque de pasajeros, además de muebles y aparatos científicos.
6. El principio de un proyecto de embellecimiento y ensanche de la ciudad, que incluía un sistema de cloacas, sistema de fuerza motriz y luz eléctrica, pavimentación o macadamización de las calles, construcción de puentes y caminos que comunicaran a los distintos barrios de la ciudad sobre todo extramuros, y lo más atractivo del proyecto la construcción de un Boulevard.

Estas obras por un costo de 206,656 libras esterlinas.

Sin duda, el proyecto de la Pearson era un proyecto ambicioso, amplio y que convertiría a la ciudad, en una de las más importantes del país. Tanto lo propuesto para el puerto como para la ciudad, lo convertirían en el más importante proyecto para la futura modernización de Cartagena.

Si algo resulta realmente impresionante de este proyecto, es lo relacionado con el embellecimiento de la ciudad, y para ello la construcción de un boulevard, en donde se encontraban ubicados los barrios de Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo, el cual luego se extendería desde la laguna de Tesca hasta Bocagrande. Según los ingenieros los tres barrios populares ubicados al pie de las murallas, debían ser literalmente arrasados, ya que eran "fuente constante de peligro para la salubridad de la ciudad". Este hecho se convertía en una de las primeras iniciativas de exclusión y expulsión de sectores pobres de Cartagena, en beneficio de la

construcción de una imagen de ciudad, salubre y moralmente civilizada. Desde entonces y hasta la fecha las políticas urbanas en busca del beneficio privado pasan por encima de los intereses colectivos tal como sucedió y sucede con Chambacú, La Boquilla y otros casos más recientes.¹⁹¹

Desde esta perspectiva los imaginarios, en el proceso de construcción de la ciudad están ligados a la condición económica y sociocultural de los ciudadanos que los impulsa a construir y proyectar la ciudad de acuerdo al papel que ocupan dentro de ella. Es decir los imaginarios son anhelos, esperanzas, guías actuantes, pero también los imaginarios segregan, excluyen, producen miedos.¹⁹²

La idea de que estos barrios plegados a la muralla, fueran sacados de allí, por ser focos de infección y afean la ciudad fue una imagen predominante. Sin embargo la reubicación de estos tres barrios apostados a la muralla, se efectuó años más tarde, para dar paso a la construcción de la avenida Santander. Este caso constituye uno

¹⁹¹ Para el caso de Chambacu ver: Deavila, Orlando. *Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: el caso de Chambacu 1956-1917*. Tesis de grado para optar el título de historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultad de Ciencias Humanas, 2008. Para el caso de La Boquilla ver: Buitrago Alejandra. *Rodeados por las murallas. Conflictos por el territorio en la Boquilla*, Cartagena. Tesis de Grado para optar por el título de Antropóloga. Universidad Nacional. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas. 2005.

¹⁹² Trabajos recientes muestran como en las ciudades, los habitantes construyen mapas mentales de la ciudad y aunque algunos de esos imaginarios están ligados a hechos reales de inseguridad, otros no son mas que construcciones imaginarias construidas socialmente. Ver: Carrión Fernando, Núñez Jorge. "La inseguridad en la ciudad: Hacia una comprensión de la producción social del miedo." En: *Revista Eure*. Vol XXXII, N° 97, Santiago de Chile, 2006. Quesada Florencia. "Imaginarios urbanos, espacio publico y ciudad en América Latina" En: *Pensar Iberoamérica, Revista de Cultura*, N° 8, Abril-Junio, 2006. Para el caso de Cartagena ver: Deavila, Olando. "Construyendo sospechas: Imaginarios del miedo, segregación urbana y exclusión social en Cartagena 1956-1971." En: *Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica* N° 7. Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena- Funsarep, Barranquilla, Cartagena, 2008. En este artículo el autor muestra como el imaginario que se creo de los habitantes de Chambacu se convirtió en un factor determinante para justificar la exclusión y marginación de estos habitantes, con el objetivo de posicionar este espacio en el marco del desarrollo turístico de la ciudad.

de los primeros episodios que demuestra como desde bien temprano, se intentó convertir a Cartagena en una ciudad turística, atractiva, y en consonancia con lo anterior, excluyente. La propuesta incluía además la destrucción de la parte de las murallas que iba desde la plaza de los coches a Chambacu y las extremidades de las calles que conducían al mar. Se pretendía de esta forma conectar las calles de la ciudad con el boulevard proyectado a lo largo de la playa, lo cual "haría de Cartagena una nueva ciudad, mucho mas cómoda y mas saludable, pues la brisa reinante de la tarde podrá entonces penetrar y mejorar las condiciones de vivir para todos".¹⁹³

El proyecto si bien nunca se llevo acabo, fue de una relevancia insospechable, en el sueño de la construcción de una ciudad moderna, en el que recayeron visiones e imaginarios de ciudad de los sectores dirigentes de Cartagena. El proyecto era una ilusión que se prolongó por largos años:

"Por nuestra imaginación cruzaron en rítmico tropel las calles asfaltadas, bulliciosas y repletas de tipos diferentes; los barrios extramuros aseaditos y bien acondicionados; las quintas de Manga, Pie de la Popa, y Cabrero, el puerto repleto de trasatlánticos bellísimos como los que hacen la travesía de New York a Francia. O bien de Inglaterra a Buenos Aires; los grandes hoteles de compañías extranjeras y nacionales con lujosísimos cuartos; capacitados para satisfacer el gusto mas exigente; las

¹⁹³ AHC, "informe de Pearson & Son, sobre el saneamiento y mejoras del puerto de Cartagena." Documentos anexos a la memoria que presenta el ministro de obras publicas al congreso de 1916. En: *Memorias del ministro de obras públicas al congreso de 1916*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1916, pag 159-168

soberbias edificaciones de cinco y seis pisos; las bellas casas apartamentos, empapeladas y alfombradas, tal como se usa en el exterior..."¹⁹⁴

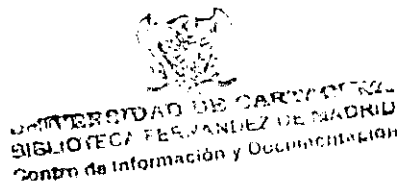
La construcción de esa ciudad soñada planteada sobre la materialidad, y sobre un gusto estético, pasaba por encima de las realidades sociales que muchos otros cartageneros vivían, tal como la gente de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, a los cuales había que arrasar para instalar sobre el terreno el Boulevard Caribe. Así se imagina este espacio:

"Ese esplendido paseo que podríamos llamar Boulevard Caribe, lo admiramos por unos minutos, en el ocaso de una tarde decembrina, repleto de gente muy bien vestida que paseaba sobre la anchuroza terraza bañada, por los últimos reflejos de un sol moribundo y salpicado por la furia de las olas. Colmado estaba de muchachas bonitas con sus sombreros de ultima moda...en la acera de enfrente se alineaban las típicas fachadas de los café cantantes, cabarets y teatros, con sus luces ya encendidas y en medio de la vía arenosa los tranvías que pasaban...ese paseo haría la vieja Cartagena una población modernizada y cosmopolita... Quien ha de creer que mas tarde, cuando el boulevard Caribe sea una realidad, que allí de ese lado del mar antillano existieron 3 inmundos arrabales..."¹⁹⁵

Las representaciones del proyecto y las transformaciones que el mismo incluía para la ciudad, se convirtieron pronto en una forma de trasladar imágenes mentales, en

¹⁹⁴ AHC, Diario de la Costa Enero 10 de 1922

¹⁹⁵ Ibid.,



concepciones, esperanzas, anhelos: "el esquema de la ciudad futura que será de lo mas bella, porque según el plano, los característicos barrios de Pekín y Pueblo Nuevo se convertirán en confortables bulevares...la ciudad estará cruzada de líneas para tranvías y tendrá su ferrocarril metropolitano...Cartagena futura se llevara en hermosura y posición a Nápoles y Lisboa"¹⁹⁶

Puede suceder que no necesariamente los imaginarios, del momento se reflejaran en la realidad, sin embargo, los imaginarios se pueden construir en ausencia del fenómeno, es decir puede que no tengan un referente concreto o que ese referente haya desaparecido y el imaginario perdure y, en consecuencia, se mantenga su capacidad para influir en las prácticas sociales.¹⁹⁷ En eso se convirtió el proyecto de la Pearson, un proyecto que no se llevó acabo, pero que perduró por años en el imaginario de los sectores dirigentes de la ciudad, los cuales se remiten continuamente a él. Fue el plan de ciudad futura más importante para la Cartagena por aquellos años, era el sueño de la ciudad moderna que de haber sido ejecutado hubiera transformado y convertido a Cartagena en una ciudad de primer orden, tal como lo soñaban algunos sectores sociales. Es quizás por la dimensión de sus reformas que se le recordaba constantemente.

¹⁹⁶ AHC, Cartagena, Diario de la Costa Enero 15 de 1917.

¹⁹⁷ Lindón, Alicia. "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". En: *Revista Eure* vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pag 10.

En la sesión del 20 de Julio de 1920, el representante por el distrito electoral de Cartagena, Manuel Cardona, presentaba ante la Cámara de Representantes, un proyecto de ley, por medio del cual se autorizaba a la municipalidad de Cartagena un empréstito por \$ 5.000.000, en el país o fuera de él. El objetivo era nuevamente un intento por el saneamiento de la ciudad y las mejoras del puerto, de acuerdo con lo decretado "las obras de saneamiento serán conforme al plan propuesto por la casa Pearson and Son, de Londres, y de acuerdo con los planos levantados por dicha casa". ¹⁹⁸Fueron muchas las ocasiones en que el plan recomendado por la compañía inglesa intentó implementarse así fuera una pequeña parte.

Para 1922, en una editorial del periódico El Porvenir, nuevamente la importancia de los estudios realizados por la Casa Pearson sale a la escena pública. Lo acabado, completo y eficiente que resultaba en materia de pavimentación, alcantarillado y mejoras de todo orden que necesitaba la ciudad, y en conformidad con las exigencias de la civilización moderna, de la importancia y categoría del puerto de Cartagena, lo catalogaban como el proyecto más trascendental de inicios de siglo.¹⁹⁹ En la nota se invita al Concejo Municipal de la ciudad a adoptar los estudios de la compañía para realizar, aunque, fuera parcialmente en el arreglo de las vías públicas de la ciudad, que con motivo del invierno se hallaban en un estado lamentable.

¹⁹⁸ AHC, Cartagena, Diario de la Costa Agosto 13 de 1920.

¹⁹⁹ AHC, Cartagena, El Porvenir Octubre 27 de 1922.

Nuevamente para la conmemoración del cuarto centenario de la fundación de Cartagena, que se celebraría el 20 de enero de 1933, se invitaba a los cartageneros a tomar el informe de la compañía Pearson "como el código de sus aspiraciones, y entablar una tenaz campaña de opinión hasta ver realizadas dichas mejoras". La dirigencia de la ciudad una vez mas aludía al mencionado proyecto para que las obras propuestas estuvieran listas el día de la celebración de la magna fecha.²⁰⁰ El proyecto perduró en la memoria de los sectores dirigentes cartageneros, y aunque no se realizo ni en su mas mínima parte, era parte de la fantasía de un proyecto de ciudad futura y moderna; como lo indica Lindón, los imaginarios pueden alimentarse de la memoria colectiva para producir una construcción fantástica, pero no por fantástica carece de relevancia, ya que orientan la sociedad.²⁰¹

A través de estas visiones es posible además observar, los permanentes conflictos propios del campo de las representaciones, y de lo fragmentadas que son las visiones de ciudad. Si bien dominan visones e imaginarios de una ciudad moderna, los abismos entre la ciudad imaginada y la ciudad real son profundos. El Puerto se convierte por aquellos años, en el sector desde donde se intenta consolidar los intereses de ciertos sectores comerciales e industriales de la ciudad. El discurso utilizado si bien proyecta una ciudad-puerto moderna, es una construcción que obedece también a unos beneficios particulares.

²⁰⁰ AHC, "El futuro de Cartagena y Bolívar." En: Álbum de Cartagena 20 de enero de 1533 - 20 de Enero de 1933. París, Imprenta Girard, 1927.

²⁰¹ Op cit., Lindon ...pag 11

“En un no muy lejano día, las exportaciones de nuestro puerto excederán en numero de kilos y en valor a las que se hacen hoy por todos los demás de la nación. Comienzan a desarrollarse entre nosotros industrias que llevan el excedente de su producción fuera del país en busca de mercados para su venta...Esas exportaciones nuestras tendrán sobre las de otros puertos del país, la ventaja de significar en su mayor parte productos propios, no carga de transito...”²⁰²

Las recomendaciones hechas por la compañía Pearson nunca fueron llevadas a cabo²⁰³ y consigo la idea de construir una ciudad-puerto moderna, y “civilizada” quedó en el tintero. Las viejas dificultades persistieron y se agravaron con el paso de los años sin que desaparecieran del imaginario de desarrollo urbano de la ciudad.

²⁰² AHC, Cartagena, El Porvenir Enero 24 de 1912.

²⁰³ El proyecto nunca fue llevado a cabo y hace parte de un acerbo de propuestas que no se han realizado en la ciudad ver: Martínez Irina, Tapias Víctor, Vega Lya. “Proyecto de Saneamiento y mejora del puerto de Cartagena”. En: *La ciudad soñada. Proyectos no ejecutados en Cartagena de Indias durante la colonia y la república 1533-1919*. Tesis de Grado, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Facultad de Arquitectura-Seccional Caribe, 1999.

4. CONCLUSIONES

El proceso de modernización que se pretendió fraguar a finales del siglo XIX e inicios del XX en Cartagena, ha sido comúnmente presentado, como un lapso de tiempo en el que se dieron cambios importantes en el paisaje material de la ciudad, como respuesta a la larga crisis en que mantuvo la urbe durante gran parte del periodo decimonónico. Sin negar que efectivamente se hicieron algunos esfuerzos por tratar de dotar a la ciudad de una infraestructura de carácter moderno, y que se experimentó un impulso económico, que permitió vislumbrar un nuevo porvenir, este proceso fue bastante interrumpido, y no logró crear un ambiente modernizador parejo en la ciudad. En contravía con el consenso de la historiografía local, este trabajo ha tratado de demostrar que tales ideales de modernización en la práctica, fueron de corto alcance y no lograron cobijar, ni representar a la mayoría de la población cartagenera.

Muy a pesar de las obras de infraestructura pública desarrollada a inicios de siglo, Cartagena estuvo lejos de convertirse en una ciudad moderna. Los servicios públicos, como agua, energía eléctrica o telefonía, nunca tuvieron una cobertura superior a la registrada en los barrios de elite. El alcantarillado moderno solamente

fue construido hasta la década de los 60, y esto solamente en la zona que corresponde al centro histórico de la ciudad. Los sectores populares, indistintamente de que estuvieran ubicados dentro de los muros de la ciudad o en la distante periferia, seguían careciendo de cualquiera de estos servicios. En términos generales, el desarrollo de la ciudad fue exageradamente desigual, una constante dentro de las formas de modernización urbana en América Latina. En algunos casos, el "desarrollo" entendido como tal, era una excusa para reproducir hechos de exclusión. Tal es el caso de los barrios de Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo, tres barrios humildes ubicados sobre la franja de tierra ubicada desde el Baluarte de Santa Catalina hasta el Baluarte de Santo Domingo. Desde el proyecto propuesto por la firma Pearson and Sons, aquellos barrios estuvieron en la mira. Eran presentados como un obstáculo para el diseño de una ciudad más sana y más presentable. Obviamente, tres barrios ubicados en las afueras de la urbe, entre la muralla y el mar, debían restar el ornato anhelado por la elite dirigente local.

Después de varios años, de idas y venidas, en 1936, bajo la alcaldía de Daniel Lemaitre, se dictaminó relocalizar completamente los barrios. Esta acción solamente sería efectuada hasta 1939. Las endebles casas de madera fueron derribadas una tras una hasta limpiar por completo la zona. Allí, tiempo antes se había proyectado un elegante boulevard que se extendería desde la Ciénaga de Tesca hasta el centro de la ciudad. Para la época, en aquella franja desocupada se



ideaba la construcción de la Avenida Santander, un eje vial que conectaría a dos de los nuevos barrios extramuros de elite, el Cabrero y Bocagrande. La avenida no sería construida hasta muchas décadas después. No obstante, el traslado de los barrios si se convirtió en un hecho. Sus habitantes fueron enviados a las inmediaciones del sector de Canapote, a un par de kilómetros del corazón de la ciudad. Se le otorgó a cada uno de los antiguos moradores de los barrios, una indemnización por el traslado, representada en un lote baldío sin el más mínimo equipamiento urbano. Sobre aquella tierra, que solía ser catalogada como insalubre por la cercanía de lagunas y caños, se edificó un nuevo barrio, un nuevo sueño, pero con las viejas ausencias de antes. La insalubridad, se dice, cobró la vida de varias personas. Con el tiempo, muchos decidieron partir lejos del barrio para distanciarse de la vida a la cual fueron condenados. Ese fue el precio, desigualmente pagado, de intentar construir una ciudad moderna.

La idea de construcción de una ciudad moderna, fue un proceso que estuvo direccionado hacia el desarrollo material de la ciudad, con la intención de construir una status de ciudad progresista y moderna. Sin embargo las limitaciones de este proceso iban muchos allá de las obras de embellecimiento, puesto que las obras que para entonces se consideraban modernas como la planta eléctrica, la construcción del acueducto, del mercado, el Teatro Heredia, el Parque Centenario, entre otras, se quedaron cortas en materia de suplir las necesidades básicas de una

población en crecimiento. Problemas como la falta de agua, de alcantarillado, el problema de las basuras y aseo, los problemas de higiene y salud, la precariedad de la educación, se convirtieron en una constante para la ciudad, razones que nos permitieron poner en tela de juicio la idea de modernización de la ciudad.

Sin embargo en medio de este panorama, los sectores dirigentes de la ciudad intentan construir aun con estas contradicciones, unos imaginarios urbanos, unas maneras de concebir, de significar, de proyectar la ciudad. Es precisamente allí, donde este trabajo centro su interés y hace un aporte importante que ayuda a entender las proyectos de ciudad que han ayudado a definir la urbe que tenemos. Todos esos proyectos de ciudad, fuera cual fuera su intención, su forma de ejecución, o sus "dolientes", han transitado primero por el imaginario. Son proyectos de ciudad, eso es cierto, pero a la vez, son proyectos ideológicos, que toman forma en la mente antes de materializarse. Este es nuestro segundo aporte. Hemos contribuido a generar una nueva forma de entender la ciudad, más allá del plano de lo estrictamente físico. No obstante, es mucho lo que falta por investigarse aun dentro de este ultimo plano. La historiográfica local debe comprometerse con el estudio de la ciudad en todas sus dimensiones, y la historiografía nacional de comenzar a apropiarse de los nuevos postulados teóricos en materia de estudios urbanos.

Es el proyecto de la ciudad-puerto, el modelo de ciudad más predominante de los sectores económicos y políticos de la ciudad. El pasado como eje fundamental en el desarrollo de la ciudad, el motor que impulsa un nuevo dinamismo en el progreso de la ciudad. El puerto de la ciudad que había sido durante la época colonial uno de los centros más importante para el comercio de la metrópolis, se convirtió nuevamente en la punta de lanza del desarrollo y progreso de la ciudad. Este proyecto sin duda constituye el eje central de desarrollo de la ciudad, del cual dependieron otras construcciones de ciudad como la turística, y la histórico-monumental.

5. BIBLIOGRAFÍA

5.1. Libros y artículos:

Aprile Gniset, Jacques. **La ciudad colombiana. Prehispánica, de conquista e indiana.** Bogotá: Banco Popular. 1991.

Aprile Gniset, Jacques. "Los conflictos urbanos en Colombia". En: **La problemática urbana en Colombia.** Bogotá: CINEP. 1981.

Báez, Javier Eduardo. **Desarrollo industrial y cultural empresarial en Cartagena, 1920-2000.** Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2001.

Baires, Sonia -Martel, Roxana. "Imaginarios del miedo y geografías de la inseguridad: construcción social y simbólica del espacio publico en San Salvador". En: **Lugares e imaginarios en la metrópolis.** Lindón, Alicia -Aguilar, Miguel Ángel -Hiernaux, Daniel (Coord.). México: Anthropos - Universidad Autónoma Metropolitana. 2006.

Bermúdez, Nilda. "Referentes identificadores del imaginario urbano de la ciudad puerto de Maracaibo para finales del siglo XIX." En: **Memorias del IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe.** Bogotá, Fondo de publicaciones Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 1999.

Bossa Herazo, Donaldo. **Construcciones, demoliciones y restauraciones en Cartagena.** Cartagena: Litografía El Faro. 1969.

Botero, Fernando. **Historia urbana y juego de intereses 1890-1950.** Medellín: Universidad de Antioquia. 1996.

-----.. "El espejismo de la modernidad en Medellín, 1890 - 1950". En: **Lecturas de Economía N° 39.** Medellín: Universidad de Antioquia. 1993

Buenahora, Giobanna, Ortiz, Javier, Quiroz, Patricia, Román, Raúl. **Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena.** Cartagena. Instituto Distrital de Cultura. 2001

Cabrales, Carmen. Los barrios populares en Cartagena de Indias. En: **Cartagena de Indias en el siglo XX**. Bogotá: Banco de la República – Universidad Jorge Tadeo Lozano. 1999.

Canclini, Néstor. “¿Qué son los imaginarios y como actúan en la ciudad? En: **Revista Eure** vol. XXXIII, N° 99. Santiago de Chile, 2007, pag 90.

Carrión, Fernando- Núñez Veja, Jorge. “La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo”. En: **Revista EURE** N° 97. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. 2006.

----- . **Financiamiento de los centros históricos de América Latina y el Caribe**. Quito, FLACSO-Lincoln Institute of land policy-Innovar.uio, 2007.

Casas, Álvaro. **Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930**. En: **Historia y Cultura** N° 2. Cartagena. Universidad de Cartagena.1996.

----- “Agua y aseo en la formación de la salud publica en Cartagena 1885-1930”. En: **Historia y Cultura** N° 4, Cartagena, Universidad de Cartagena, 1996. **Los circuitos del agua y la higiene urbana en la ciudad de Cartagena a principios del siglo XX**. hscience@coc.fiocruz.br

Colmenares, Germán. “Poco para la historia”. En: **Boletín Bibliográfico y Cultural**. Numero 13. Volumen XXIV. Bogotá: Biblioteca Luis Ángel Arango. 1987. www.bblaa.org

Castells, Manuel. **La cuestión urbana**. México: Siglo XXI Editores. 1983.

----- . **Movimientos Sociales Urbanos**. México: Siglo XXI Editores. 1983.

----- . **Imperialismo y urbanización en América Latina**. Barcelona: Editorial Gilli. 1971.

----- . **Crisis urbana y cambio social**. Madrid: Siglo XXI Editores. 1981.

Cunin, Elizabeth. “Las murallas de Cartagena entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la Sociedad de Mejoras Públicas”. En: **Memorias** Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, Barranquilla, Universidad del Norte.

-----, Relaciones interétnicas, procesos de identificación y espacio urbano en Cartagena, Colombia. En: **Memorias IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe**. Barranquilla: Universidad del Atlántico, 1999.

Deavila, Orlando. "Construyendo sospechas: Imaginarios del miedo, segregación urbana y exclusión social en Cartagena 1956-1971." En: **Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica N° 7**. Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena- Funsarep, Barranquilla, Cartagena, 2008.

Delgado, Manuel. "Heteropolis: La experiencia de la complejidad". En: **El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos**. Barcelona, editorial Anagrama, 1999.

Durand, Gilbert. **Lo Imaginario**. Barcelona, Ediciones del Bronce, 2000.

Duque, Claudia. **Territorios e imaginarios entre lugares urbanos. Procesos de identidad y región en ciudades de los Andes colombianos**. Manizales, Editorial Universidad de Caldas, 2005.

Flores, Pamela. "Reconstrucción del imaginario urbano de Barranquilla (Colombia" de la ciudad mediada a la ciudad soñada". En: **Investigación y desarrollo Vol 8, N°2**, Revista del Centro de Investigaciones en Desarrollo Social, 2000.

García Usta, Jorge. "Periodismo y literatura en Cartagena en el siglo XX: Muros y rupturas del orden y risas dela modernidad." En: **Cartagena de Indias en el siglo XX**. (Edit) Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo. Cartagena, Banco dela República-Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000.

Garner, Paul. "Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México, 1889-1919". En: **Revista de Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México N°30**, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, 2005.

Giaimo, Silvana. **Cartagena, sobrellevando la crisis. "Experiencias de la planeación urbana en Cartagena durante el siglo XX."** En: **Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano**, Bogotá, FONADE-Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad del Atlántico, 2000.

González Vergara, Paula. **Imágenes De Ciudad: Percepción Y Cognición de Niños De Bogotá**. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo Observatorio de Cultura Urbana – Alcaldía Mayor de Bogotá. 2004

Guerrero, Rosa. "Nosotros y los otros": segregación urbana y significados de la inseguridad en Santiago de Chile". En: **Lugares e imaginarios en la metrópolis**.

Henry Lefebvre. **La revolución urbana**, Alianza Editorial, Madrid, 1972.
----- **El derecho a la ciudad**. Barcelona: Editorial Península. 1973.

Herrera Marta, Cecilia. "La ciudad como paradigma modernizador: Colombia en las primeras décadas del siglo XX". En: www.inrp.fr/she/ische/abstracts2001/herreraSp.rtf

Hiernaux, Daniel. "Los imaginarios urbanos. De la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. En: **Revista Eure vol. XXXIII, N° 99**. Santiago de Chile, 2007.

Jaramillo Vélez, Rubén. "La postergación de la experiencia de la modernidad en Colombia". En: **Colombia: La modernidad postergada**. Bogotá, Argumentos, 1998.

Lindón Alicia, Aguilar Miguel Ángel, Hiernaux Daniel. **Lugares e Imaginarios en la metrópolis**. México, Anthropos- Universidad Autónoma Metropolitana. 2006.
----- "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". En: **Revista Eure vol. XXXIII, N° 99**. Santiago de Chile, 2007

Lacarrieu, Mónica. La "insoponible levedad" de lo urbano. En: **Revista Eure vol. XXXIII, N° 99**. Santiago de Chile, 2007.

Lemaitre, Eduardo. **Historia General de Cartagena**. Tomo IV. Bogotá: Biblioteca del Centenario. 1983.

Lemaitre, Eduardo. **Historia general de Cartagena Tomo III**. Bogotá: Biblioteca del Centenario. 1983.

Le Moyne, Augusto. **Viajes y estancias en América del Sur, La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá Vol. IX**. Bogotá, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1945

Lewis, Oscar. Los hijos de Sánchez. México: Grijalbo. 2004. **La vida. Una familia puertorriqueña en la cultura de la pobreza: San Juan y Nueva York.** México: Editorial Joaquín Mortiz, S.A. 1969.

----- **Antropología de la Pobreza.** México: Fondo de Cultura Económica.1975.

Marchena, Juan: Sin temor ni de Dios ni del rey. Violencia, corrupción y crisis de autoridad en la Cartagena colonial. En: Historia y Cultura N° 4. Cartagena: Facultad de Ciencias Humanas - Universidad de Cartagena. 1996.

Marco Dorta, mixta. **Cartagena de Indias: Puerto y Plaza Fuerte.** Cartagena: Alfonso Amado. 1960. Rodolfo Segovia Salas. **Las fortificaciones de Cartagena.** Bogotá: Carlos Valencia Editores. 1962.

Martínez Delgado, María Eugenia. **El Centro histórico. Objeto de estudio e intervención.** Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana,2004.

Meisel Roca, Adolfo. **Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional.** Cartagena de Indias: Banco de la República, Centro de Investigaciones del Caribe Colombiano, 1999. Los bancos de Cartagena, 1874-1925. Cartagena: s.n. 1989.

Mejía Pavony, Germán. **Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá, 1820 - 1910.** Bogotá: CEJA. 2000.

Monreal, Pilar. **Antropología y pobreza urbana.** Madrid: Los Libros de la Catarata. 1996.

Múnica. Alfonso. **El Fracaso de la Nación: Región, clase y raza en el Caribe colombiano 1717 - 1810.** Bogotá: Ancora Editores - Banco de la República. 1998.

Niño, Soledad, Lugo Torres, Nelson, Roza, Cesar, Vega, Leonardo. **Territorios del miedo. Imaginarios de los ciudadanos.** Bogotá: TM Editores - Observatorio de Cultura Urbana. 1998.

Puello, Cielo. "Fotografía y exclusión social: Auto-representaciones de la élite cartagenera en el periodo 1900-1930". En: **Cuadernos de literatura del Caribe e Hispanoamérica.** Universidad del Atlántico-Universidad de Cartagena-Funsarep, Barranquilla-Cartagena, 2008, pag 9-33.

Quesada Florencia. "Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina" En: **Pensar Iberoamérica, Revista de Cultura, N° 8, Abril-Junio, 2006.**

Quijano, Aníbal. "La formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina". En: **Imperialismo y Urbanización en América Latina**. Barcelona: Editorial Gilli. 1971.

Ripoll, María Teresa. **La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1890-1937**. Cartagena, Banco de la República, 1999.

-----**El Ingenio Central de Colombia. Un caso en los inicios de la industrialización en el Caribe colombiano**. Cartagena: Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas, 1997.

-----**El comercio y las redes familiares en Cartagena: Rafael del Castillo & compañía 1861-1960**. En: Aguaita No.4. Cartagena de Indias. Observatorio del Caribe Colombiano. 2000.

Redondo, Maruja. **Cartagena: Cinco siglos de evolución urbanística**. Cartagena: Facultad de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano - Seccional Caribe. 2004.

Román, Raúl. "Memoria y Contramemoria: El uso público de la historia en Cartagena". En: **Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena**. Cartagena: Editorial Lealon - Instituto Distrital de Cultura. 2001.

----- "Espacio Público y conflictos en la construcción de la memoria política de Cartagena" En: **Cuadernos de Literatura Hispanoamericana y del Caribe N°7** Universidad de Cartagena-Universidad del Atlántico. Junio de 2008.

Romero, José Luis. **Latinoamérica: Las ciudades y las ideas**. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1999.

Saldarriaga, Alberto. "Imagen y memoria en la construcción cultural de la ciudad", Pergolis, Juan Carlos. "La plaza de Bolívar de Bogotá". En: **La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad**. Torres, Carlos, Viviescas, Fernando, Pérez, Edmundo (Comp.) Bogotá, Universidad Nacional de Colombia- Facultad de Artes, 2002.

Samudio, Alberto. **La ciudad soñada. Aciertos y Errores en el desarrollo urbano de Cartagena**. En: **Unicarta 98**. universidad de Cartagena. Cartagena. 2003.

----- "La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX". En: **Cartagena de Indias en el siglo XIX**. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano - Banco de la República, 2001.

Segovia, Rodolfo. **Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia**. Bogotá: Banco de la República. 1997.



Silva, Armando. **Imaginarios urbanos. Cultura y comunicación urbana.** TM Editores, 3era edición aumentada, Bogotá, 1997, PP317

-----."Algunos imaginarios urbanos desde centros históricos de América Latina". En: **La ciudad construida. Urbanismo en América Latina.** Quito, FLACSO, 2001 pag 396-408.

-----, **Imaginarios urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Metodología.** Convenio Andrés Bello-Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2004.

Singer, Paul. "Migraciones internas en América Latina: consideraciones teóricas sobre su estudio". En: **Imperialismo y urbanización en América Latina.** Barcelona: Editorial Gilli. 1971.

-----, "Urbanización, dependencia y marginalidad en América Latina". En: **Imperialismo y urbanización en América Latina.** Barcelona: Editorial Gilli. 1971.

-----, **Economía política de la urbanización.** México: Siglo XXI Editores. 1983.

Solano, Sergio Paolo. **Empresarios, proyectos de modernización e imaginarios sociales en la provincia de Cartagena durante la primera mitad del siglo XIX.** En: **Historia y Cultura No. 3.** Cartagena: Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas.1994.

-----, **Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930.** Bogotá, Observatorio del Caribe Colombiano- Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena, 2003.

Vidal, Antonino. **Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe 1580-1640.** Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. 2003.

Viloria de la Hoz, Joaquín. **Banco de la República en Cartagena, 1923-1929.** Cartagena: Banco de la República, 1998.

Vekemans, Roger. **DESAL - Centro para el desarrollo económico y social de América Latina.** Santiago: Sección de Impresión de DESAL. 1968.

Vergara Durán, Adrián (Editor). **Renovación de centros históricos en grandes ciudades latinoamericanas.** Barranquilla: Universidad del Norte. 2008.

Zambrano, Fabio. **La ciudad colombiana.** Bogotá: Iriarte y Montes Editores. 1993.

-----, **Ocupación del territorio y conflicto sociales en Colombia.** Bogotá: CINEP. 1989. Zambrano, Fabio - Bernard, Oliver. **Ciudad y territorio en el proceso de poblamiento de Colombia.** Bogotá: Academia de Historia de Bogotá - Instituto Francés de Estudios Andinos - Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia. 1993.

Zapatero, Juan Manuel. **Las fortificaciones de Cartagena de Indias.** Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. 1979.

5.2. Tesis de Grado:

Puello, Cielo. **Álbumes de ciudad: Representaciones de los procesos modernizantes en Cartagena de Indias y Santiago de Guayaquil a comienzos del siglo XX (1900-1930).** Borrador Tesis de Maestría en Estudios de la Cultura, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador, 2008.

Deavila, Orlando. **Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: el caso de Chambacu 1956-1917.** Tesis de grado para optar el título de historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultad de Ciencias Humanas, 2008.

Martínez Irina, Tapias Víctor, Vega Lya. "Proyecto de Saneamiento y mejora del puerto de Cartagena". En: **La ciudad soñada. Proyectos no ejecutados en Cartagena de Indias durante la colonia y la república 1533-1919.** Tesis de Grado, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Facultad de Arquitectura-Seccional Caribe, 1999.

Vidal, Claudia. **Los inicios de la industria turística en Cartagena de Indias, 1900-1950.** Tesis de Grado para optar el título de Historiadora, Cartagena, Universidad de Cartagena- Facultad de Ciencias Humanas, 1999.

Castaño, Marceliano. **Servicios públicos. Modernización de la vida urbana en Cartagena 1910-1930.** Tesis de grado para optar el título de historiador. Cartagena, Universidad de Cartagena- Facultad de Ciencias Humanas, 2005.

Monroy, Elkin. **Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: El derribo de murallas, intereses privados y justificaciones higiénico sanitarias 1883-1925.** Tesis de grado para optar el título de historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena-Facultas de Ciencias Humanas-Programa de historia, 2008.

Buitrago Alejandra. **Rodeados por las murallas. Conflictos por el territorio en la Boquilla**, Cartagena. Tesis de Grado para optar por el título de Antropóloga. Universidad Nacional. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas. 2005.

6. Fuente Primaria: Prensa Escrita

Periódico El porvenir de 1910 a 1925. Archivo Histórico de Cartagena

Periódico La Época de 1911 a 1922. Archivo Histórico de Cartagena

Periódico Diario de la Costa de 1916 a 1925. Archivo Histórico de Cartagena

Informe sobre el saneamiento de Bogotá, presentado por los señores Pearson & Son, Ltda. de Londres. En: **Annales de Ingeniería**, Órgano de la Asociación Colombiana de Ingenieros, Vol XIX, Bogotá, Marzo y Abril de 1912. Biblioteca Nacional de Colombia. Bogotá, "

"El futuro de Cartagena y Bolívar." En: **Álbum de Cartagena 20 de enero de 1533 - 20 de Enero de 1933**. París, Imprenta Girard, 1927. Archivo Histórico de Cartagena

6.1. Documentos Oficiales:

Diario Oficial de 1911 a 1915. Archivo Histórico de Cartagena.

"Informe de Pearson & Son, sobre el saneamiento y mejoras del puerto de Cartagena." Documentos anexos a la memoria que presenta el ministro de obras publicas al congreso de 1916. En: **Memorias del ministro de obras publicas al congreso de 1916**. Archivo Histórico de Cartagena.

"Estudios del puerto de Cartagena proyecto de Pearson & Son Limited." Fondo Libros Raros y Manuscritos FT 1302-1303. Biblioteca Luis Ángel Arango.

Informe del Secretario de Gobierno al Gobernador del Departamento. 1918
Archivo Histórico de Cartagena.

Informe del Secretario de Gobierno al Gobernador del Departamento. 1919
Archivo Histórico de Cartagena.

Informe del Secretario de Gobierno al Gobernador del Departamento. 1922-1924.
Archivo Histórico de Cartagena.

Informe del Secretario de Gobierno. Cartagena, 1925. Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria que presenta el secretario de Gobierno al señor Gobernador del Departamento en el año de 1913. Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1912. Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria que presenta el director general de Instrucción Pública al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal en el año 1913. Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria que presenta el director general al señor Gobernador del Dpto. con motivo de la Asamblea Dptal e el año 1914. Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1915. Archivo Histórico de Cartagena

Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1916. . Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1917. Archivo Histórico de Cartagena

Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1919. . Archivo Histórico de Cartagena.

Memoria del Ministro de Instrucción Pública al Congreso de 1920. . Archivo Histórico de Cartagena

ANEXOS



Foto 1: Plano general del canal proyectado entre Bocachica y La Machina.

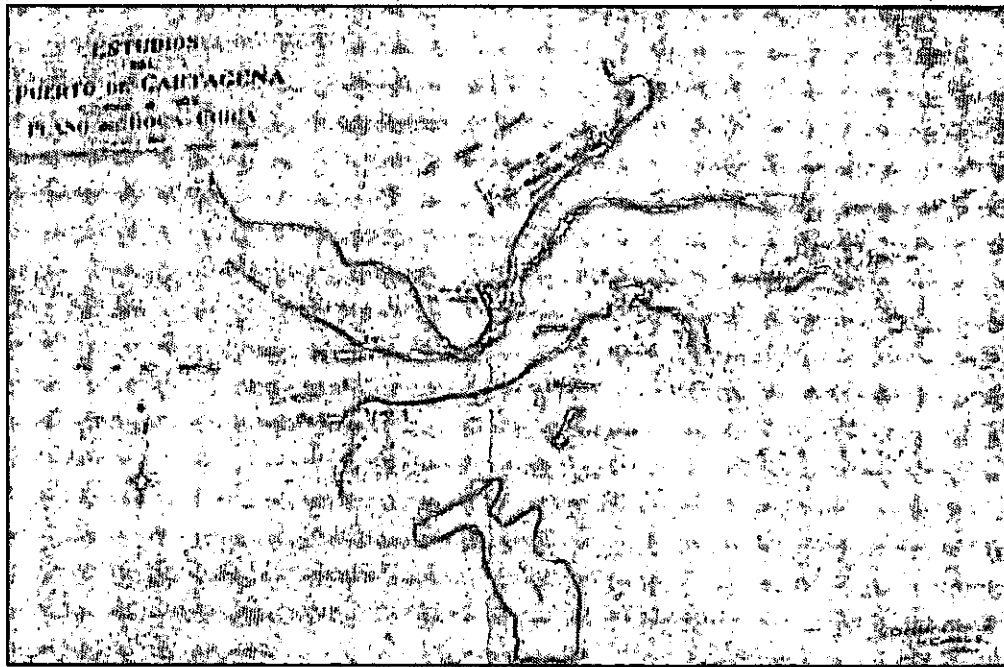


Foto 2: Plano de Bocachica.

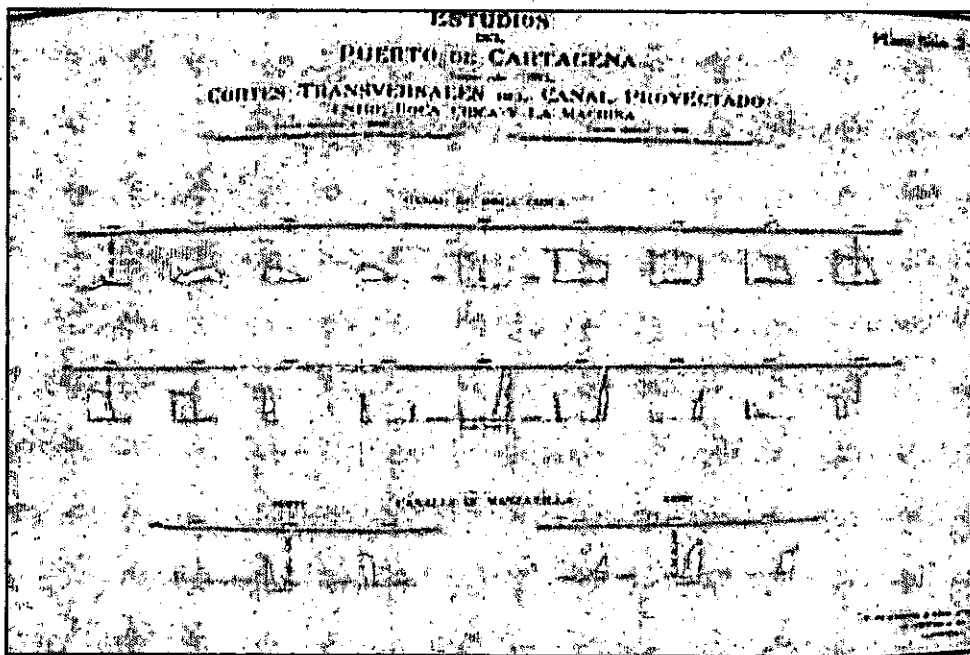


Foto 3: Cortes transversales del canal proyectado entre Bocachica y La Machina.

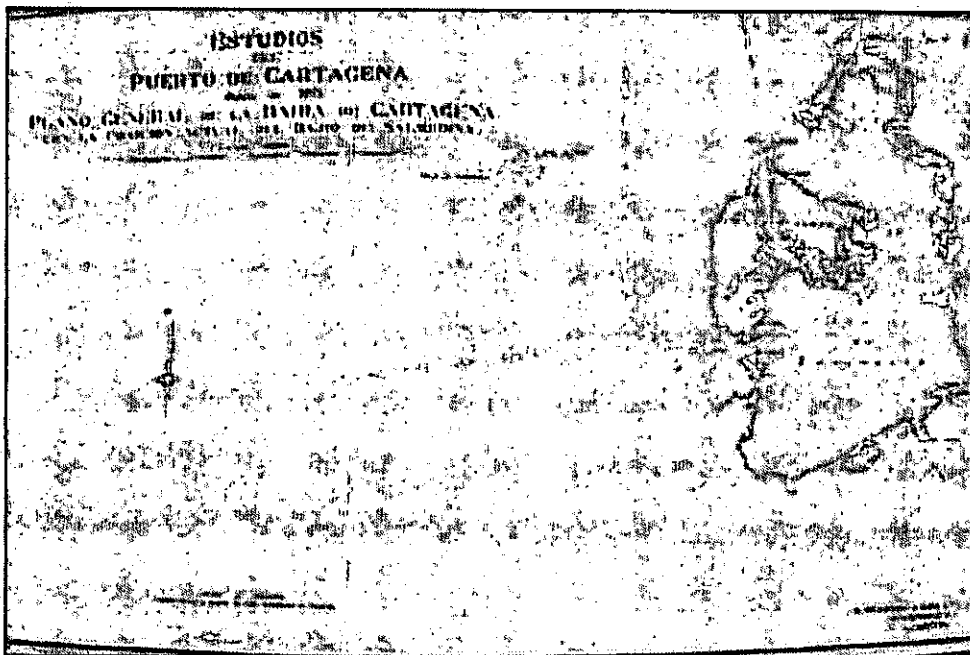


Foto 4: Plano de la Bahía de Cartagena con la posición actual del Bajo Salmedina.

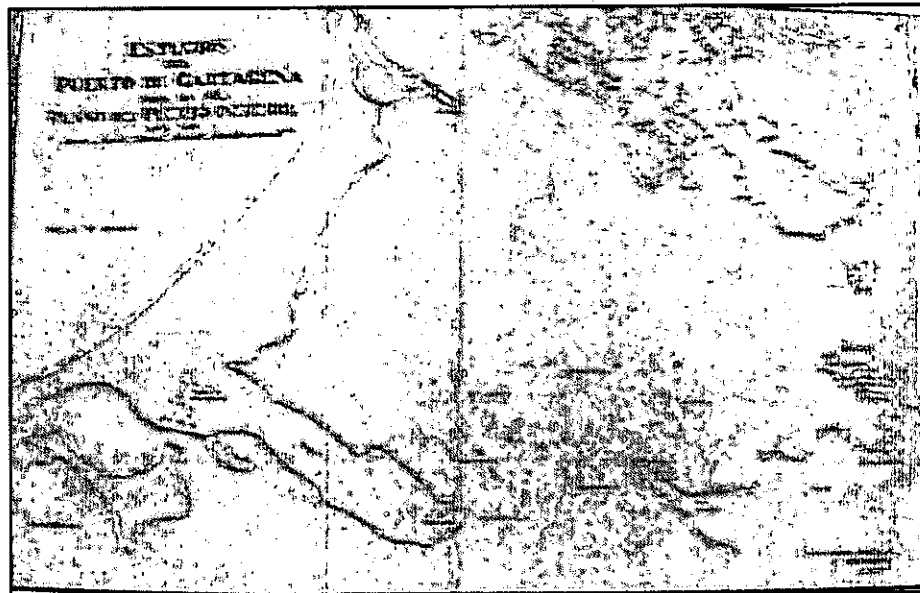


Foto 5: Plano del puerto interior.

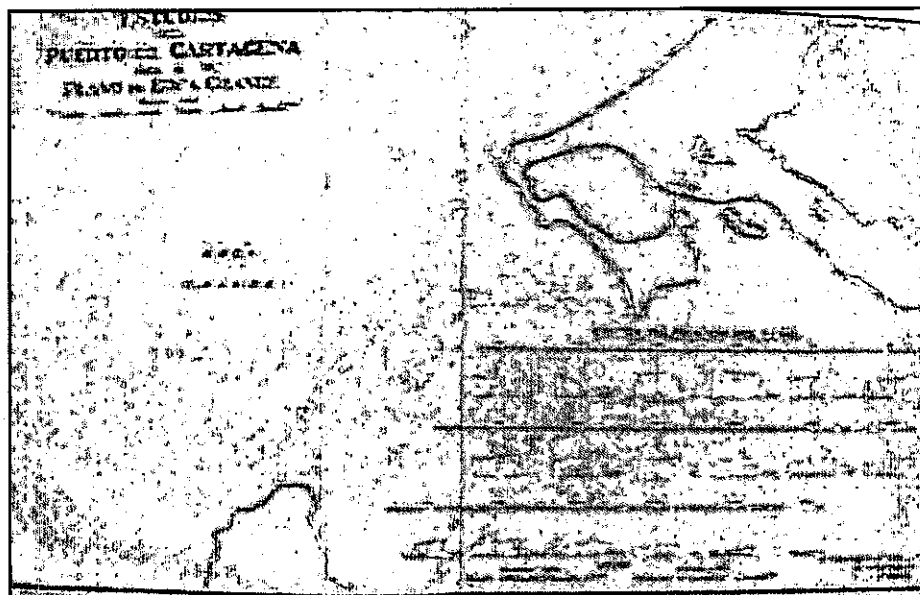


Foto 6: Plano de Bocagrande.

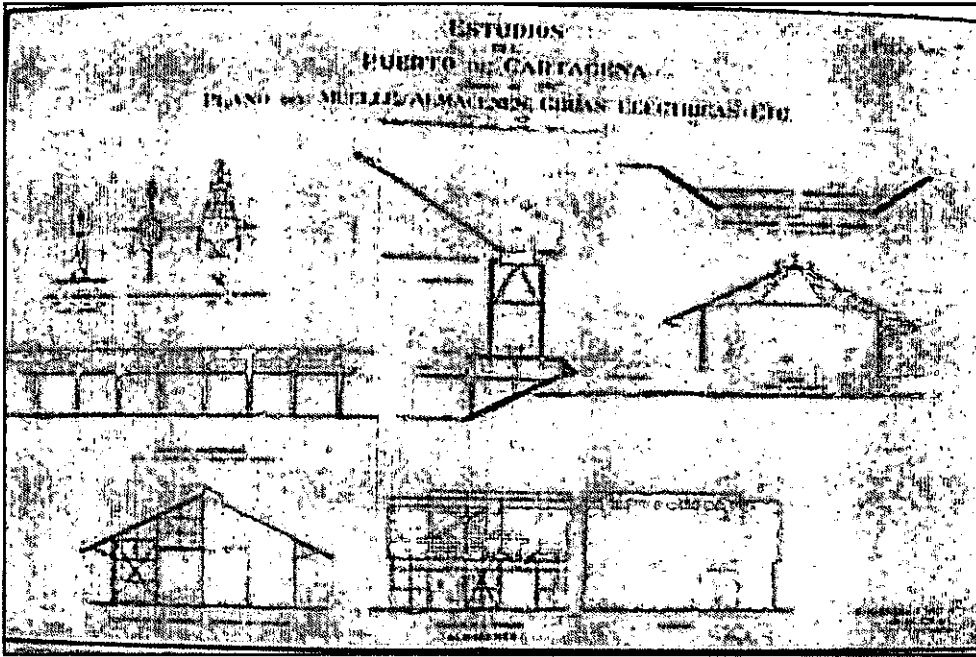


Foto 7: Plano del muelle – Almacenes – Grúas eléctricas.

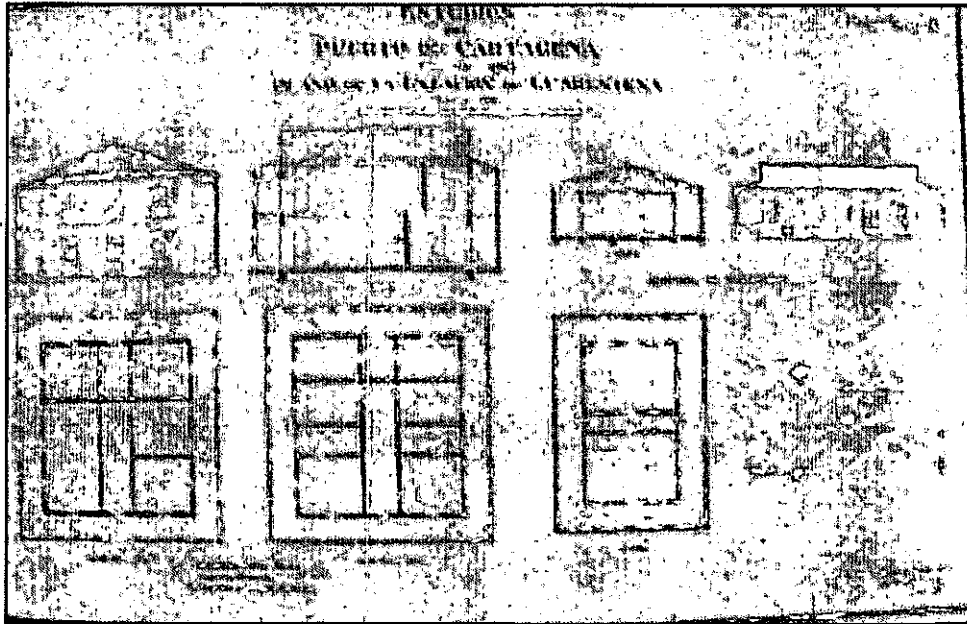


Foto 8: Plano estación de cuarentena.

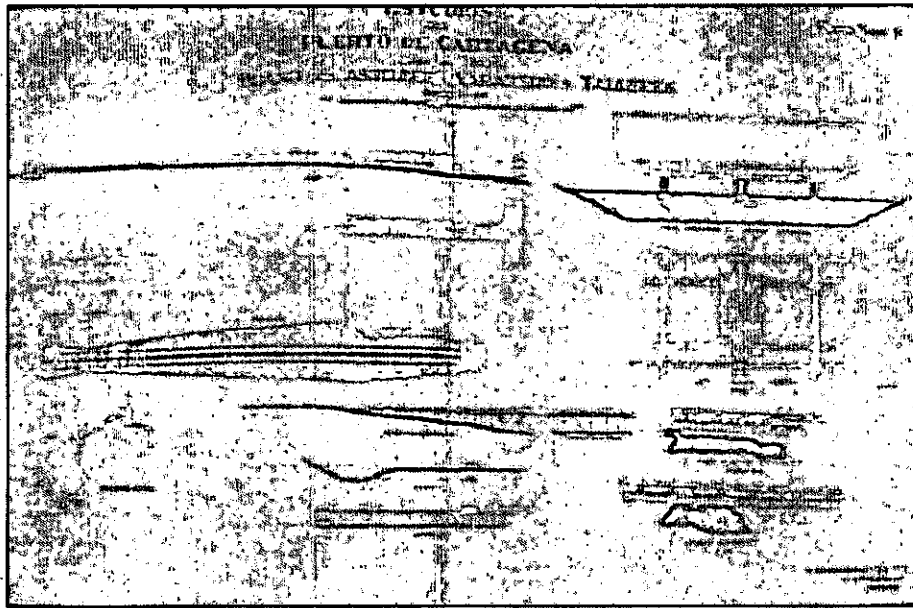


Foto 9: Plano astillero, varaderos y talleres.

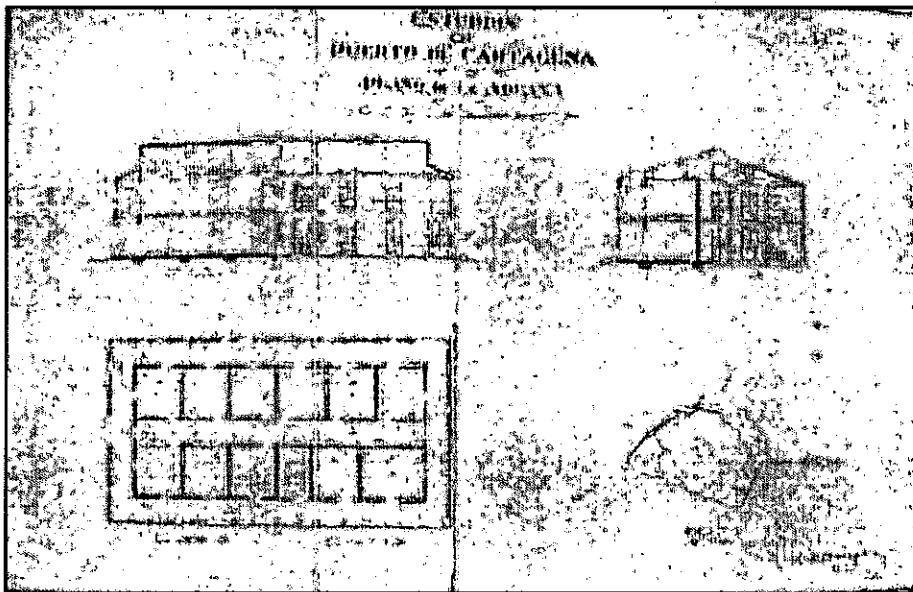


Foto 10: Plano de la Aduana.

159

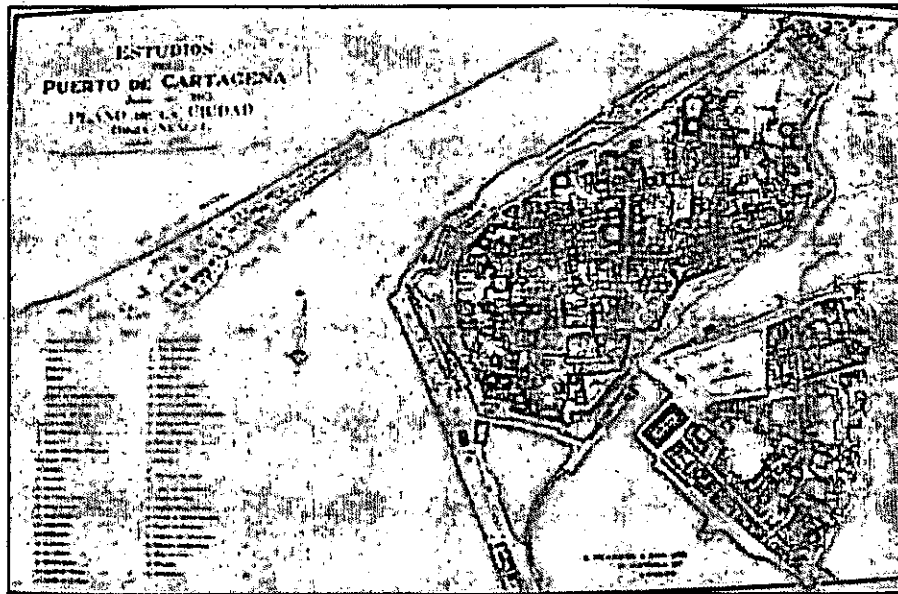


Foto 11: Plano de la ciudad # 1

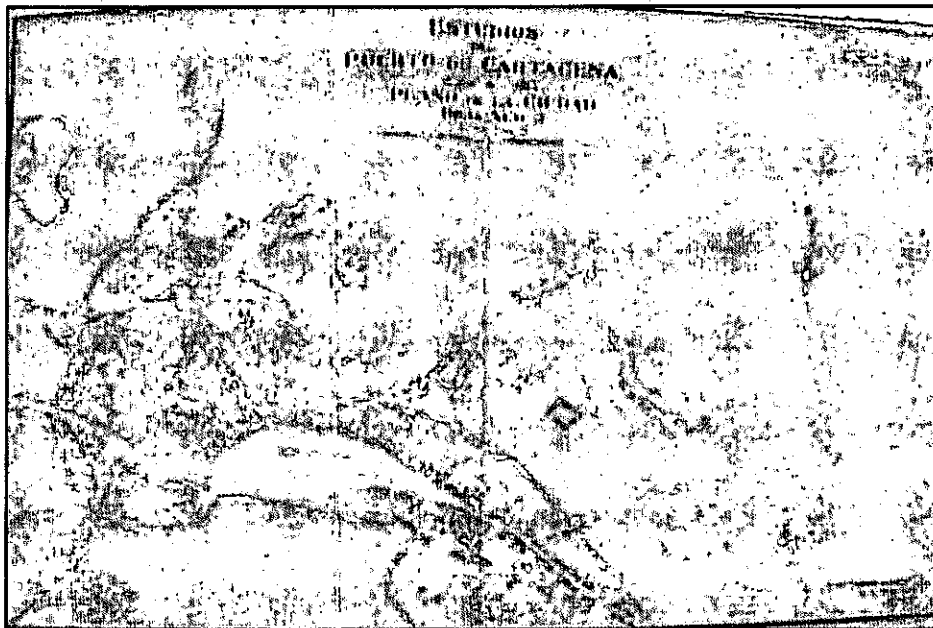


Foto 12: Plano de la ciudad # 2

160

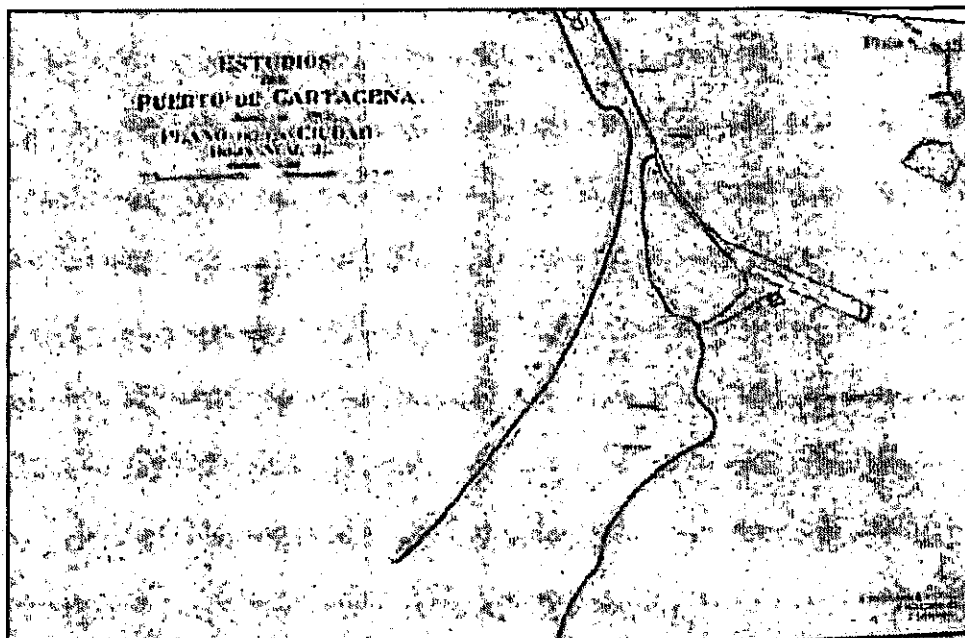


Foto 13: Plano de la ciudad # 3

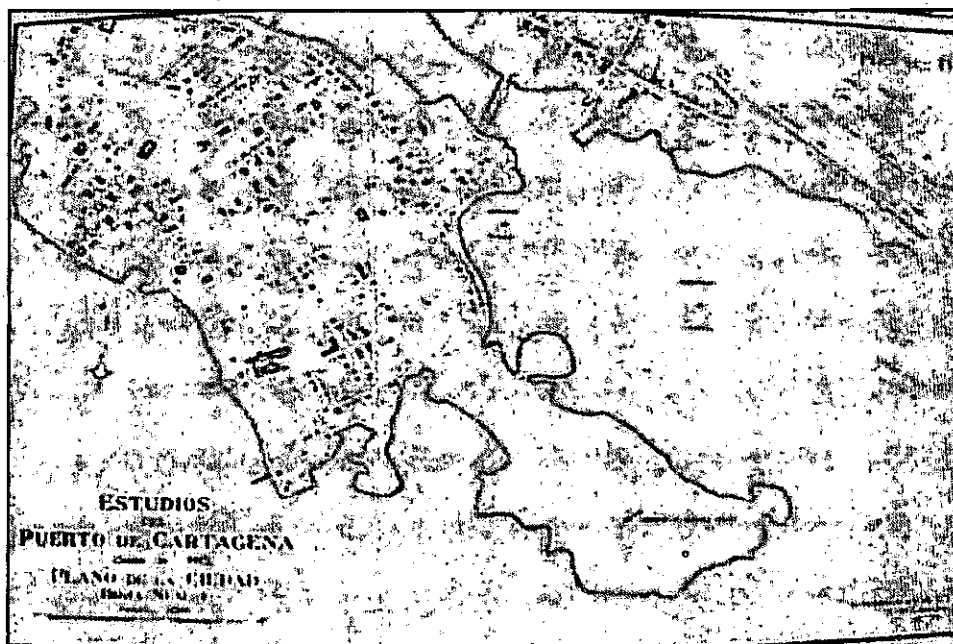


Foto 14: Plano de la ciudad # 4

161

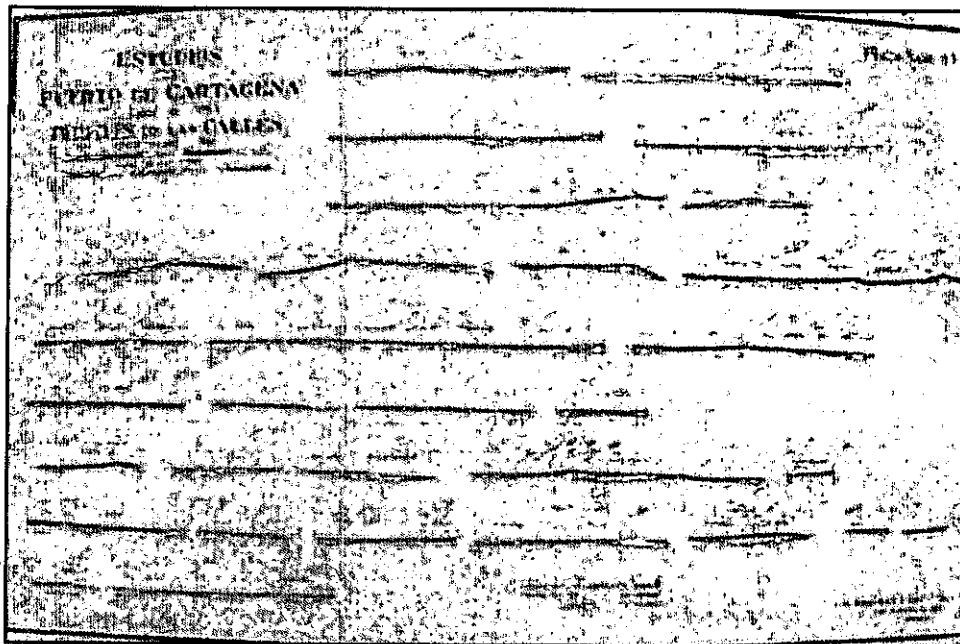


Foto 15: Perfiles de las calles.

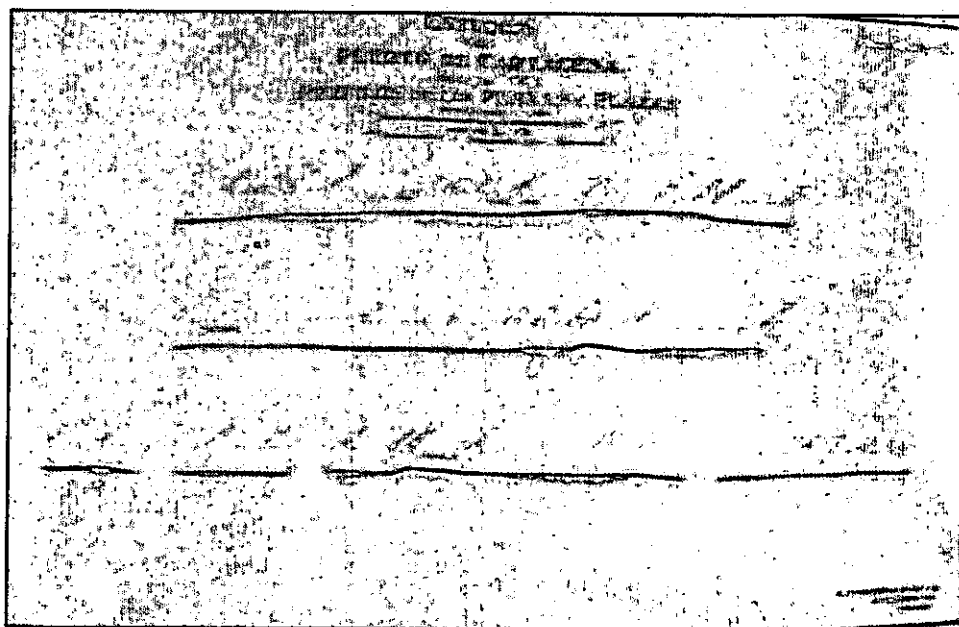


Foto 16: Perfiles de las playas y plazas.

162



Foto 17: Plano del sistema de cloacas.

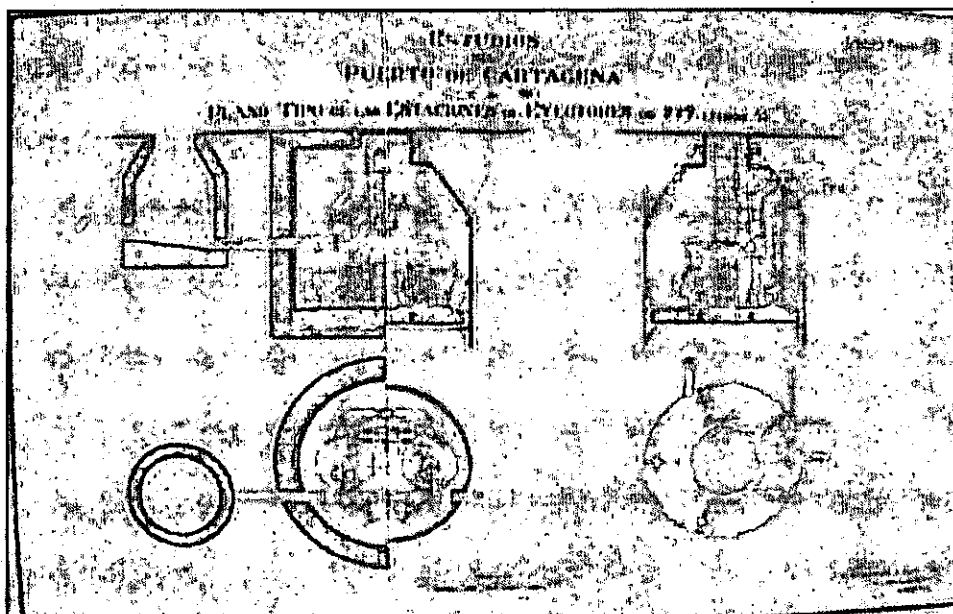


Foto 18: Plano tipo de las estaciones de eyectores de 227 litros cada uno.

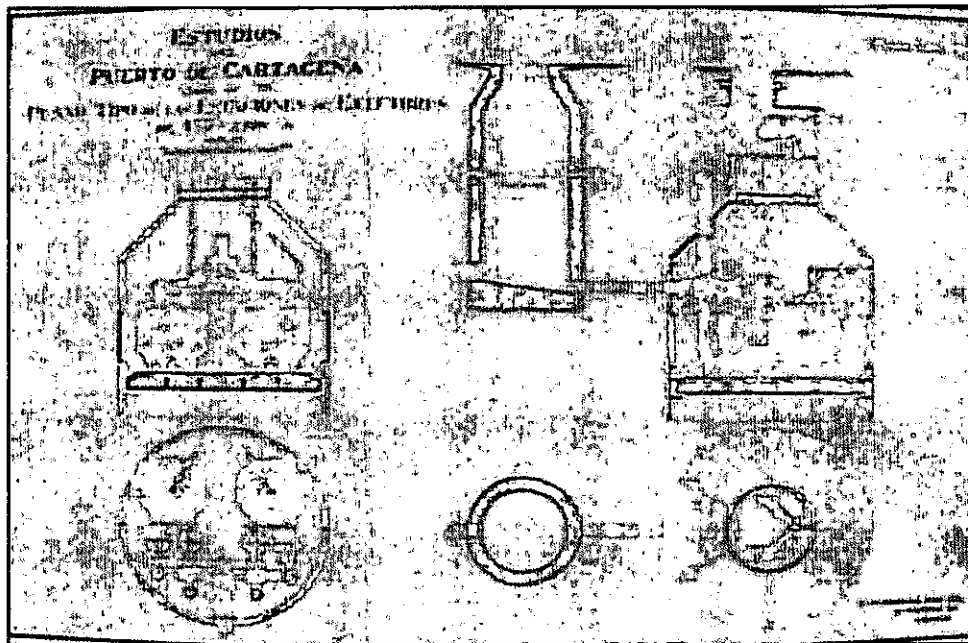


Foto 19: Plano tipo de las estaciones de eyectores de 454 litros cada uno.

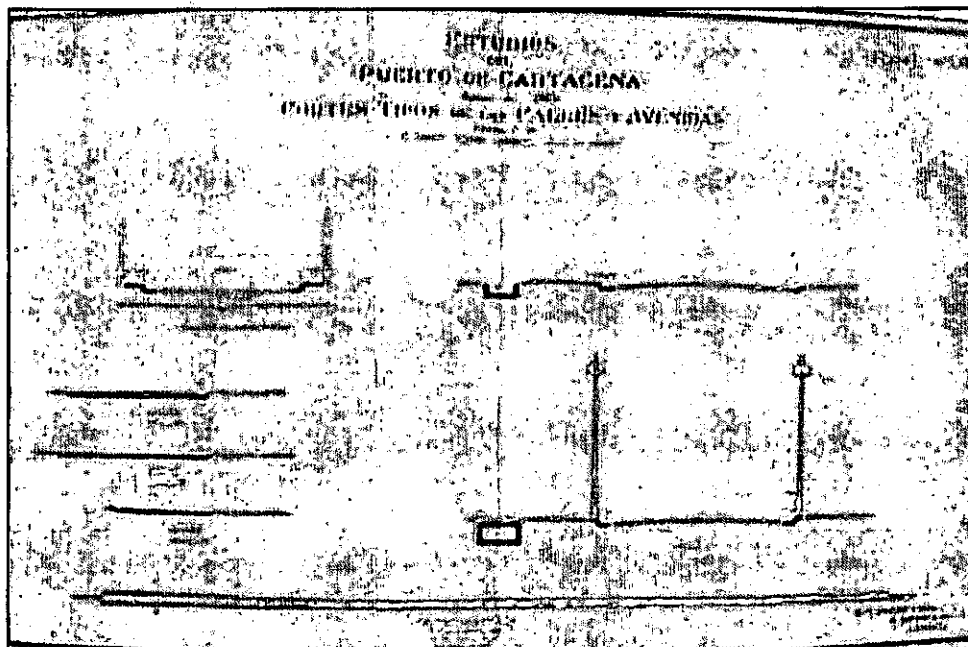


Foto 20: Cortes tipos calles y avenidas.

164



Foto 21: Plano del sistema de desagües.



Foto 22: Plano del alumbrado eléctrico.

165

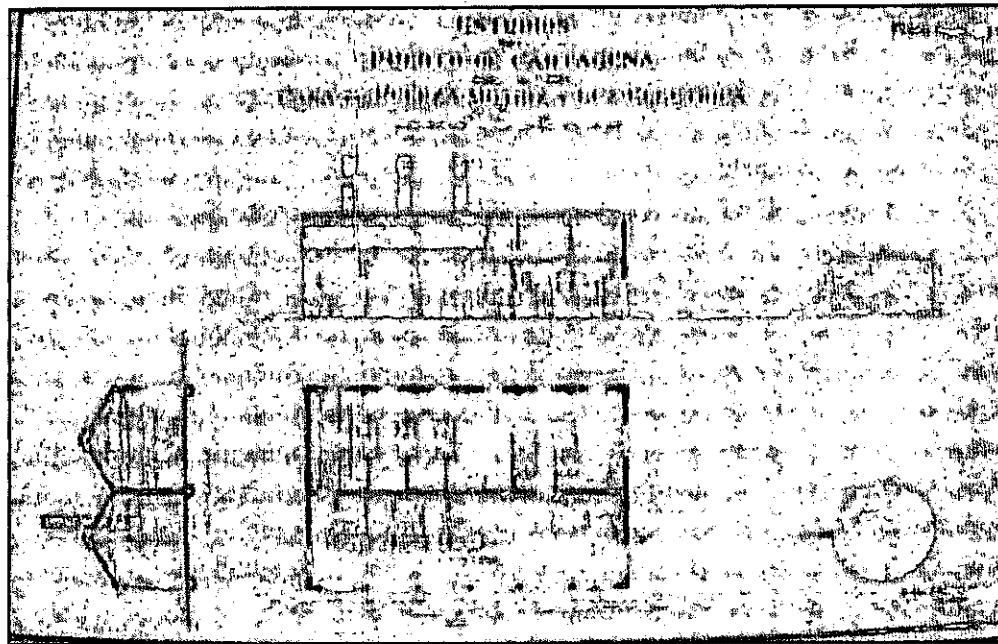


Foto 23: Casa de fuerza motriz y luz eléctrica.

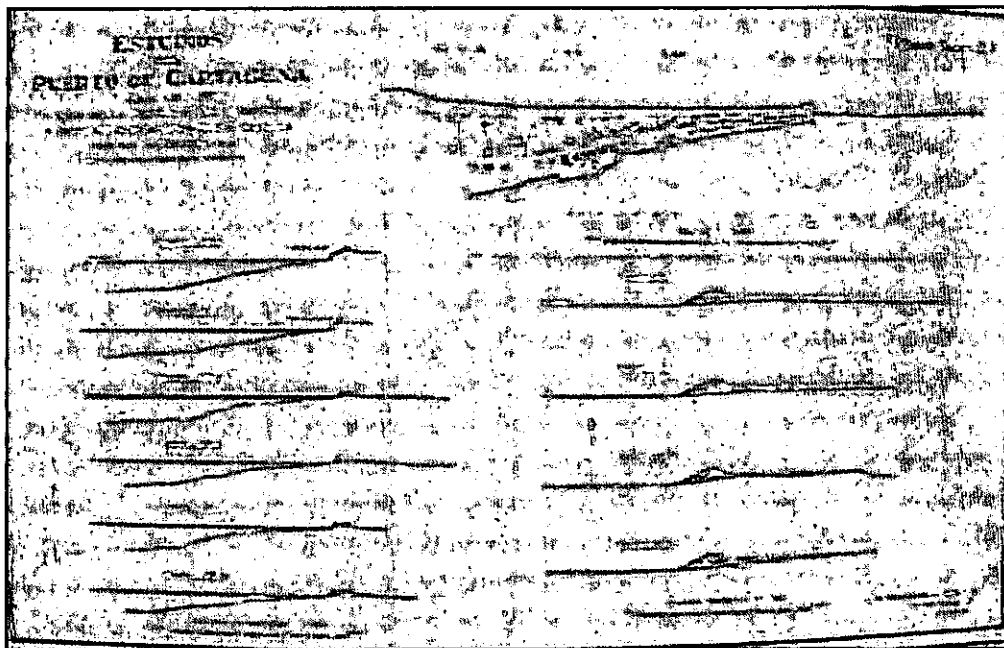


Foto 24: Plano de la playa de El Cabrero y cortes transversales de las obras de defensa.

166

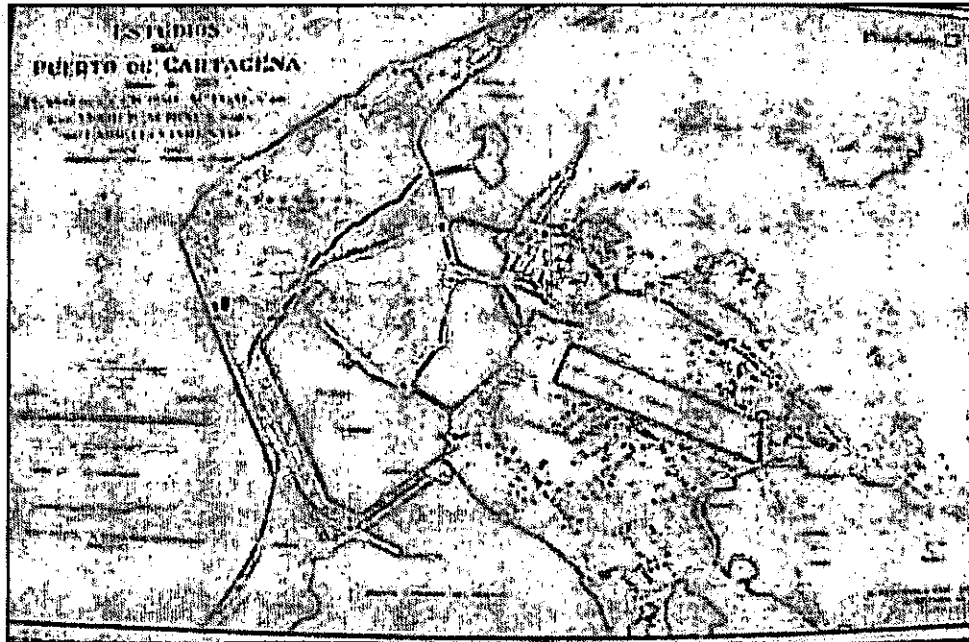


Foto 25: Plano de la ciudad actual y de las modificaciones para su embellecimiento.

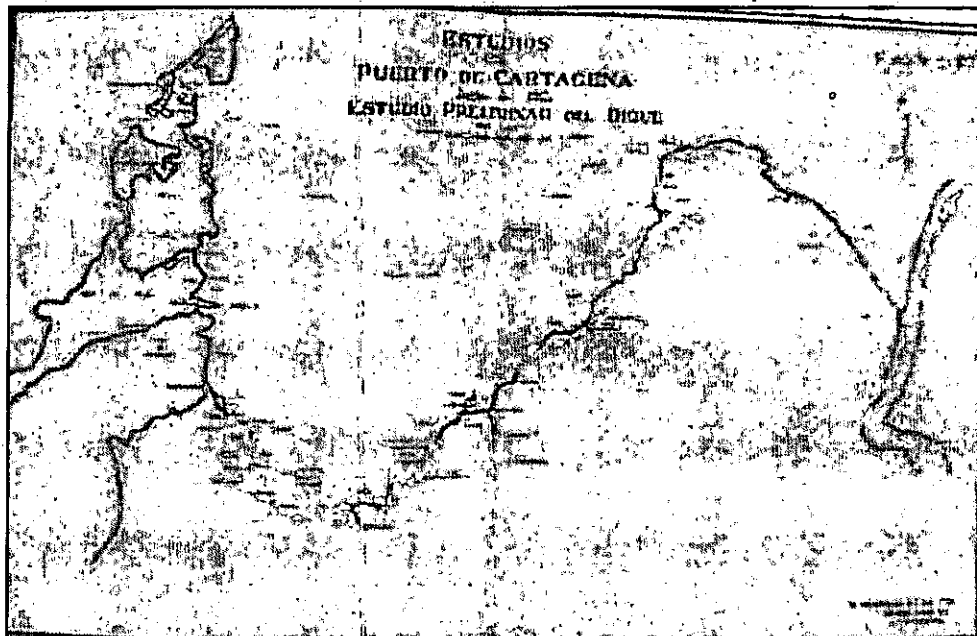


Foto 26: Estudio preliminar del Dique.

167

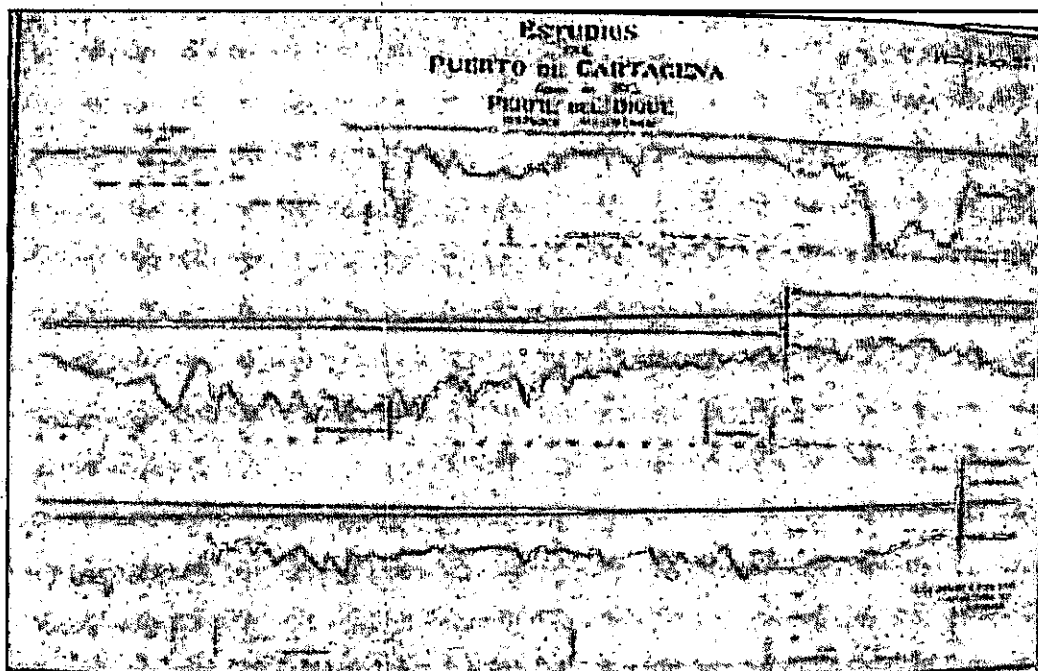


Foto 27: Perfil del Dique.