

CARTAGENA DE INDIAS, REALIDAD Y FUTURO

ANDREU ESTANY SERRA

JONATHAN BOCK RUIZ · LAURA MARCH · MARIO ONZAIN · JAVIER ORTIZ CASSIANI
MARUJA REDONDO GÓMEZ · JAVIER RUI-WAMBA MARTIJA · ALBERTO SAMUDIO

LUIS FERNANDO ARBOLEDA · MIGUEL ÁNGEL BASTENIER · JAIME BORDA · JEAN CLAUDE BESSUDO
JORDI CANDELA · JOSÉ ALFONSO DÍAZ GUTIÉRREZ · CARLOS GARCÍA ACÓN · JOAQUIM PUJOL
ADOLFO ROMAGOSA · RAMÓN SAGARRA · ALFONSO SALAS TRUJILLO



FUNDACION
ESTEYCO

“Me bastó dar un paso dentro de la muralla,
para verla en toda su grandeza a la luz malva de las seis de la tarde
y no pude reprimir el sentimiento de haber vuelto a nacer”.

GABRIEL GARCÍA MÁRQUEZ

FOTO PORTADA: Skyline de la península de Bocagrande desde el castillo de San Felipe de Barajas, Cartagena de Indias, abril de 2013.

© Andreu Estany. Esteyco

Para la difusión y el progreso de la Ingeniería y la Arquitectura



FUNDACION
ESTEYCO



FUNDACION
ESTEYCO

En mayo de 1991 se constituyó la Fundación Esteyco
con la finalidad de contribuir al progreso
de la ingeniería y de la arquitectura en nuestro país.
La situación de precariedad e incertidumbre
en que se ha estado desarrollando la ingeniería española independiente,
ha exigido hasta ahora actitudes básicamente de supervivencia.
El esfuerzo de un creciente colectivo de profesionales
y de órganos de la Administración
ha ido, sin embargo, consolidando un sector cuyos servicios
son considerados indispensables en una sociedad moderna y eficiente.
Es tiempo de pensar en el futuro,
confiando en que no tardará en hacerse presente.
Fomentemos, para ello, un clima propicio para la creatividad,
en el que se exija y se valore el trabajo bien hecho.
Contribuyamos a una sólida formación de los profesionales de la ingeniería,
conscientes de que las organizaciones valen lo que valen sus miembros
y de que en la ingeniería el valor de las personas
se mide por el nivel de sus conocimientos.
Alentemos mejores y más frecuentes colaboraciones interprofesionales,
eliminando fronteras innecesarias.
Reivindiquemos un espacio cualitativamente destacado
de la ingeniería en la sociedad
e impulsemos la evolución de la imperante cultura del hacer
hacia la cultura del hacer pensando.
Consideremos las ingenierías como una prolongación de la Universidad,
en la que se consolida la formación de los jóvenes titulados,
en los años que serán decisivos para su futuro.
Sintámonos involucrados con la Universidad y centros de investigación.
Aseguremos la estabilidad y pervivencia de nuestras organizaciones
y establezcamos los medios para que su vitalidad, garantía de futuro,
no se encuentre lastrada.
Valoremos nuestra independencia, no como un arma contra nadie,
sino fundamentalmente como un atributo intelectual
inherente a quienes tienen por oficio pensar,
informar y decidir libremente.

Javier Rui-Wamba Martija

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Presidente de la Fundación Esteyco

CARTAGENA DE INDIAS, REALIDAD Y FUTURO

ANDREU ESTANY SERRA

JONATHAN BOCK RUIZ · LAURA MARCH · MARIO ONZAIN · JAVIER ORTIZ CASSIANI
MARUJA REDONDO GÓMEZ · JAVIER RUI-WAMBA MARTIJA · ALBERTO SAMUDIO

LUIS FERNANDO ARBOLEDA · MIGUEL ÁNGEL BASTENIER · JAIME BORDA · JEAN CLAUDE BESSUDO
JORDI CANDELA · JOSÉ ALFONSO DÍAZ GUTIÉRREZ · CARLOS GARCÍA ACÓN
JOAQUIM PUJOL · ADOLFO ROMAGOSA · RAMÓN SAGARRA · ALFONSO SALAS TRUJILLO

© 2013 Fundación ESTEYCO

© 2013 Textos: Jonathan Bock, Laura March, Mario Onzain Gutiérrez, Javier Ortiz Cassiani, Maruja Redondo Gómez, Javier Rui-Wamba Martija, Alberto Samudio.

© 2013 Artículos: Luis Fernando Arboleda, Miguel Ángel Bastenier, Jean Claude Bessudo, Jordi Candela, José Alfonso Díaz Gutiérrez, Andreu Estany, Carlos García Acón, Joaquim Pujol Simón, Adolfo Romagosa, Ramón Sagarra, Alfonso Salas Trujillo.

© 2013 Fotos aéreas: Jaime Borda

© 2013 Fotos Cartagena de Indias: Andreu Estany, Esteyco

Edición a cargo de Andreu Estany

Diseño Gráfico: Pilar Carrizosa y Andreu Estany

Coordinación Editorial: Pilar Carrizosa

Focomposición, fotomecánica e impresión: Gràfiques Bassó

Impreso en España

ISBN-10: 84-933553-9-9

ISBN-13: 978-84-933553-9-5

Depósito Legal: M-34231-2013

1ª Edición. Diciembre 2013

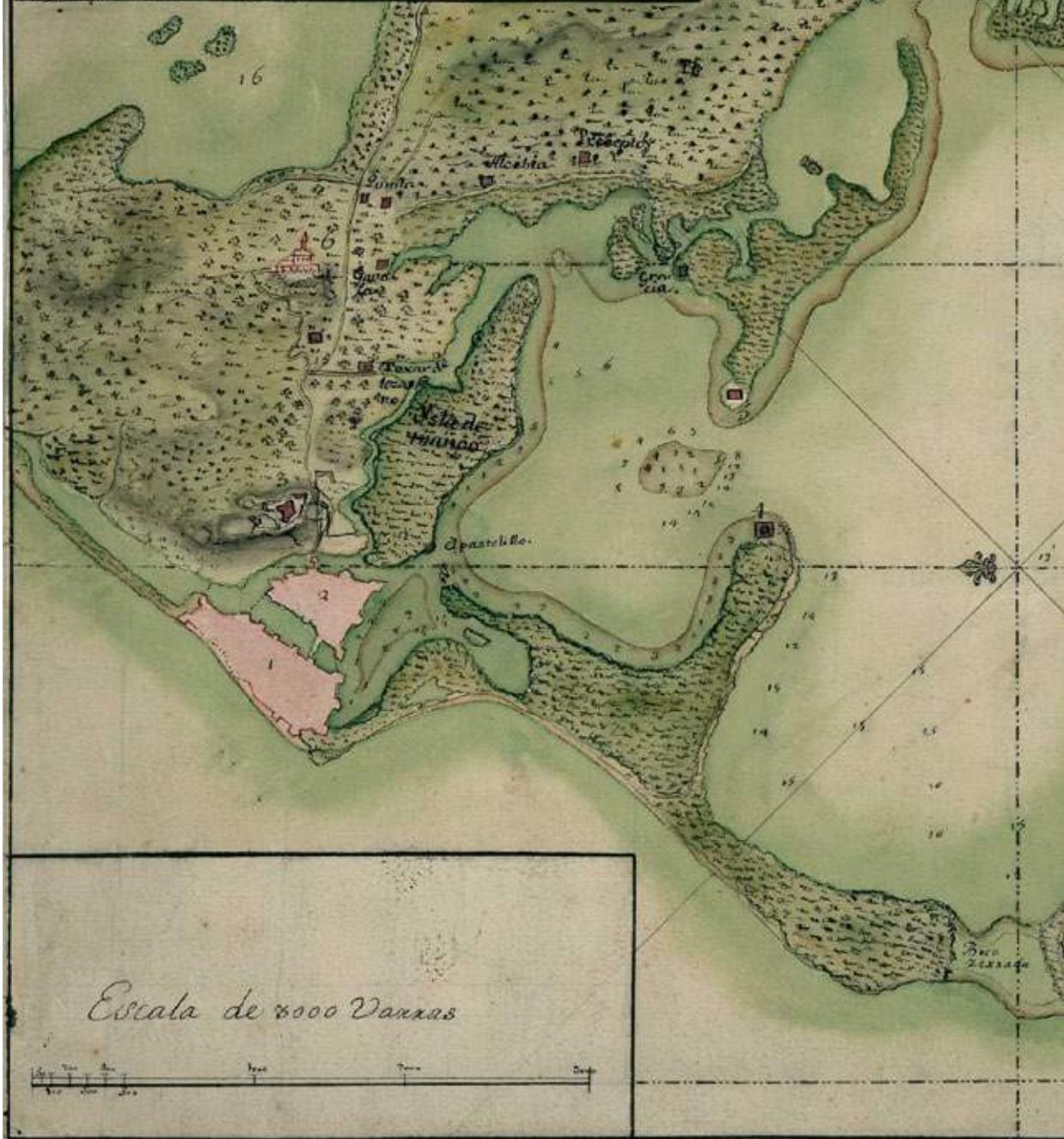
CONTENIDO

| | | |
|-----------------------------|-----|--|
| JAVIER RUI-WAMBA MARTIJA | 11 | PRÓLOGO |
| Laura March | 24 | UNA APROXIMACIÓN GEOGRÁFICA |
| JAVIER ORTIZ CASSIANI | 43 | LA CIUDAD DE LOS SENTIDOS |
| MARUJA REDONDO GÓMEZ | 49 | LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE CARTAGENA |
| MARIO ONZAIN GUTIÉRREZ | 77 | BLAS DE LEZO. FULGOR Y MUERTE DE UN HOMBRE DE ACCIÓN |
| JAVIER ORTIZ CASSIANI | 83 | CARTAGENA DE INDIAS: EL PASADO COMO REFUGIO DE UN FUTURO NECESARIO |
| ALBERTO SAMUDIO | 121 | LOS MUROS DE CARTAGENA DE INDIAS |
| JONATHAN BOCK | 151 | Y UNA TARDE DE ABRIL... CARTAGENA ENAMORÓ A GARCÍA MÁRQUEZ |
| ANDREU ESTANY | 167 | CARTAGENA, UNA MIRADA AL FUTURO |
| ALFONSO SALAS TRUJILLO | 171 | EL PUERTO DE CARTAGENA TRABAJA PARA CONSOLIDAR SU PRESENCIA EN EL CARIBE |
| JOSÉ ALFONSO DÍAZ GUTIÉRREZ | 177 | CARTAGENA: MOTOR Y JOYA DEL CARIBE COLOMBIANO |
| LUIS FERNANDO ARBOLEDA | 181 | PLANEAR, PRIORIZAR Y EJECUTAR UNA CARTAGENA SOSTENIBLE Y COMPETITIVA |
| JEAN CLAUDE BESSUDO | 187 | HACIA UN TURISMO DE CALIDAD |
| MIGUEL ÁNGEL BASTENIER | 191 | CARTAGENA: CUANDO ESPAÑA CONSTRUÍA PARA LA ETERNIDAD |
| ADOLFO ROMAGOSA ROCAMORA | 195 | BARCELONA, UN PUERTO MODERNO INTEGRADO EN LA CIUDAD |
| RAMÓN SAGARRA | 201 | AFRONTAR LOS VIEJOS Y NUEVOS SERVICIOS URBANÍSTICOS |
| JOAQUIM PUJOL SIMÓN | 207 | EL DEPORTE COMO ELEMENTO DE POTENCIACIÓN DE LA CIUDAD |
| JORDI CANDELA | 211 | LA REPERCUSIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN LA EVOLUCIÓN TURÍSTICA DE BARCELONA |
| CARLOS GARCÍA ACÓN | 215 | LA IMPORTANCIA DE LA INGENIERÍA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD |
| | 221 | AGRADECIMIENTOS |
| | 222 | RESEÑAS BIOGRÁFICAS |

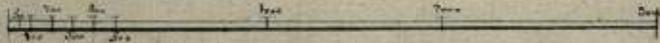
Plano de Cartagena de las Indias

Explicacion

- | | |
|--|---|
| 1 Cartagena | 10 Battaria de 20 Canones |
| 2 Germini | 11 Batt ^{na} de 6 morteros |
| 3 Puente del Secao | 12 Batt ^{na} de 12 morteros |
| 4 Puente grande demolido | 13 Batt ^{na} de S. ^{ta} Sebastião de 14 |
| 5 Puente de Mansopilla | 14 Batt ^{na} del Barradero de 7 ped |
| 6 Nuestra S. ^{ta} de la Popa | 15 Retincheamiento de los enemigos |
| 7 Puente de S. ^{ta} Ines demolido | 16 Senega de Tesca |
| 8 Castillo de S. ^{ta} Luis demolido | 17 Batt ^{na} de pisa Cavallo ruinada |
| 9 Campo de los Enemigos | |



Escala de 10000 Varas





PRÓLOGO

JAVIER RUI - WAMBA MARTIJA

Nacido como epílogo y reconvertido a última hora en pórtico de entrada a los textos e imágenes que componen este libro, quien lo lea sabrá cómo y porqué fue gestado, cuál es la historia que dio origen a su publicación. Además, así, su último capítulo, acaso el más importante, quedará como una puerta entreabierta por la que se vislumbra un futuro que no se deja fácilmente adivinar. Porque son muchos los futuros posibles. Porque para llegar al futuro hay que atravesar un presente velado por la proximidad y al que se ha llegado, por otra parte, tras un dilatado y titubeante pasado, cuajado de meandros, que son difícilmente discernibles, pero que necesitan ser comprendidos. Porque el amplio delta de expectativas que se abren hacia el porvenir son prolongación de cauces con aguas, primero turbulentas, luego más apaciguadas, que acaban desembocando en las inéditas aguas de un futuro que está por construir.

Yo descubrí Colombia en noviembre del 2011 y me enamoré de Cartagena de Indias nada más llegar. Aunque ciertamente iba más que predispuesto. Claro que yo sabía de Colombia bastante de lo que se puede saber de un país visto y sentido desde la lejanía física. Porque, ¿quién puede ignorar Colombia?, ¿cuántos desconocen Cartagena de Indias aunque no la conozcan? Un conocimiento inevitablemente desenfocado por la distancia y por las brumas que se alzan por encima de las aguas atlánticas por las que antes se navegaba azarosamente y ahora se sobrevuela vertiginosamente en artefactos que son más peces que aves. Imagen desenfocada también por la proximidad de gentes que viven en nuestro entorno, trabajando duramente, anhelando volver al país que les vio nacer y en el que desearían vivir. Ojalá (nuestro “Dios lo quiera” de raíces árabes) que, en el futuro, nadie necesite marchar, aunque todos puedan hacerlo, y que todos sus habitantes puedan contribuir a que Colombia sea lo que puede ser y que los colombianos sean realmente dueños del destino que libremente habrán escogido.

Nosotros, desde hace mucho tiempo, estamos ofreciendo lo que sabemos allende nuestras fronteras. Es consustancial en una ingeniería, pero ahora lo estamos haciendo de manera más articulada, más sistemática, menos coyuntural. Y por intuición o, tal vez, por una inspiración divina —que los un tanto descreídos valoramos especialmente—, escogimos Colombia como el primero de nuestros destinos internacionales.

Han pasado pocos años, pero ahora también somos colombianos. No llegamos para conquistar nada —lo que sería absurdo, aunque los absurdos también viajan—, sino para ofrecer lo que tras muchas decenas de años habíamos aprendido, orientados por el lema que desde nuestros inicios incorporamos a nuestros genes profesionales: “Trabajar para saber, saber para trabajar”. Ofrecer nuestra rica experiencia en campos como las infraestructuras del transporte, carreteras y ferrocarriles, puertos, arquitectura y urbanismo avanzado; en el sector de las energías, sobre todo renovables; en puentes, estructuras, medio ambiente y tantas cosas más. Nuestra formación nos lo permitía y el excepcional equipo humano que hemos ido durante tantos años configurando lo hacía posible. Nacidos en enero de 1970, atesoramos cuarenta y cuatro años de experiencia

Plano de Cartagena Indias y sus fortificaciones, enviado al Consejo de Indias por el gobernador don Pedro de Acuña en 1597.

Fuente: *España. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, signatura AGI_MP-PANAMA_011.*

(doble pág. anterior)

Plano de Cartagena de las Indias. Mapas militares Ca. 1741.

Fuente: *España, Biblioteca Nacional, signatura MR/43/243, (1002003232 fondo antiguo).*

profesional. Muchos de ellos en la Barcelona que nosotros también contribuimos a transformar, a modernizar, a abrir al mar, comenzando hace más de treinta años; pero teniendo un esencial, aunque discreto protagonismo, en la preparación de los Juegos Olímpicos del 92 y en muchas de las actuaciones emblemáticas que desde entonces han hecho de Barcelona una ciudad atractiva y referente internacional. Una ciudad que, no siendo mi ciudad natal, es también la mía, en la que tengo el privilegio de vivir, desde hace más de nueve años, en una estupenda casa del *Eixample* que concibió, a mediados del siglo XIX, el gran Ildefonso Cerdá, ingeniero de caminos, inventor del urbanismo científico. Una ciudad en la que los abrigos y las gabardinas no son prendas habituales. En la que no llueve, ¡faltaría más!, a gusto de todos. En la que “el agua de los ingenieros” que proviene de los Pirineos tan próximos y llega a los grifos de todas las casas —a un coste de unos 2 €/m³— no tenga la calidad que merece por sus orígenes (¡una asignatura pendiente!) y tengamos que beber aguas embotelladas pagadas a 500 o 1.000 €/m³.

Trabajo en un lugar privilegiado, nacido con los Juegos Olímpicos a orillas del mar Mediterráneo, que fue cuna de Europa y del mundo, en el que solemos sentir la primavera antes de que se haya acabado un tímido invierno que suele pasar, con frecuencia, desapercibido. Desplazándome con frecuencia a Madrid, pero durmiendo pocas veces en la “capital provisional del reino”. Disfrutando con el viaje en el AVE, ahora un tanto denostado por quienes no lo utilizan.

Ya llevábamos un tiempo instalados en Bogotá cuando mi gente me animó a visitarles en un itinerario corto pero intenso, que culminó en Cartagena de Indias. Me organizaron el viaje con tanto mimo que yo me sentí realmente querido. Sensación que no me abandonó en todo el resto del largo viaje que se inició en Barcelona, con demorada escala en Madrid, y concluyó cuando ya Bogotá estaba envuelta en sombras. Ciudad desmesurada como una escultura de Botero, que ubicada a 2.600 metros de altitud, se encuentra muy cerca del cielo. Las luces que se vislumbraban al aproximarse el avión a la pista de aterrizaje, dibujaban una geografía urbana destartada y colosal que a la luz del día se hizo aún más patente. Hice una breve estancia en la capital antes de desplazarme en un vuelo que es casi todo bajada hasta llegar, una hora y media después, al arrinconado aeropuerto de Cartagena de Indias.

Al salir del avión y en el breve trayecto para acceder al edificio de la terminal, una densa humedad me dio la bienvenida al Caribe. Y enseguida percibí su atmósfera singular, su luz diferente, su paleta de olores y colores tan cálidos y diversos, la presencia de rostros distintos y la musicalidad de un atractivo y diferenciado lenguaje. Con el tiempo que ni se mide ni se valora como en otros parajes. Con las agujas del reloj biológico, que se acomodan rápidamente a una realidad que caracteriza el Caribe e impregna a su gente.

El amable y tranquilo taxista caribeño nos acercó por despersonalizadas carreteras al corazón próximo de la ciudad, donde me esperaba un hotelito delicioso en el interior

de una ciudad que tan solo percibiéndola ya me asombró. Yo, claro está, sabía de Cartagena de Indias, de nombre tan revelador, tan atractivo, con tanto significado que había añadido musicalidad y encanto al de su antepasado Cartago, que si ahora son ruinas veneradas junto a Trípoli, ayer fue capital de la oposición a la Roma imperial. La Cartagena española, también de rasgos militares y mineros, es un antecedente más reciente, pero no posee ciertamente el encanto que atesora Cartagena de Indias. A mí me sedujo nada más verla. Fue un amor a primera vista, a partir del cual comenzó a gestarse este libro.

Mi estancia en Cartagena de Indias se inició con la firma, con una cierta solemnidad, en el hotel que fue antaño Convento de Santa Clara, de un acuerdo de colaboración con una importante multinacional que pretendía consolidar su presencia en Colombia. Hasta ahora una decepcionante relación a pesar de haber comenzado en un lugar que para mí fue entonces todo un símbolo y un motivo de esperanza. Porque yo nací mucho tiempo atrás, en Guernica, muy cerca del convento de clausura de las monjas de Santa Clara y, muchas veces, paseando mi infancia por su proximidad escuchaba los susurros de sus cantos celestiales. Guernica me vio crecer durante siete felices años. Habitábamos en un piso muy amplio —mis padres tuvieron ocho hijos— de una casa ocupada por nuestro nutrido clan familiar y construida por nuestro emprendedor “aitxitxe”. En planta baja tenía un fascinante almacén de “coloniales” lleno de productos variopintos y de sacos de legumbres —casi más altos que nosotros— en las que mis hermanos y yo disfrutábamos introduciendo nuestras inocentes manos para llenarlas de alubias, lentejas, garbanzos, que dejábamos caer de nuevo bajo la mirada complacida del abuelo que brotaba de un rostro arrugado por la vida y una cabeza coronada por la imprescindible boina negra dispuesta con esmero. Mi padre había trasladado a aquel edificio la sucursal del Banco que regentaba. El euskera era la lengua de mi madre, pero no pudo ser mi lengua materna y bien que lo lamento. Tal vez mi interés por el catalán, que utilizo cada día con más fluidez, provenga de este lamento. Pero volvamos a Cartagena de Indias y al origen de este libro.

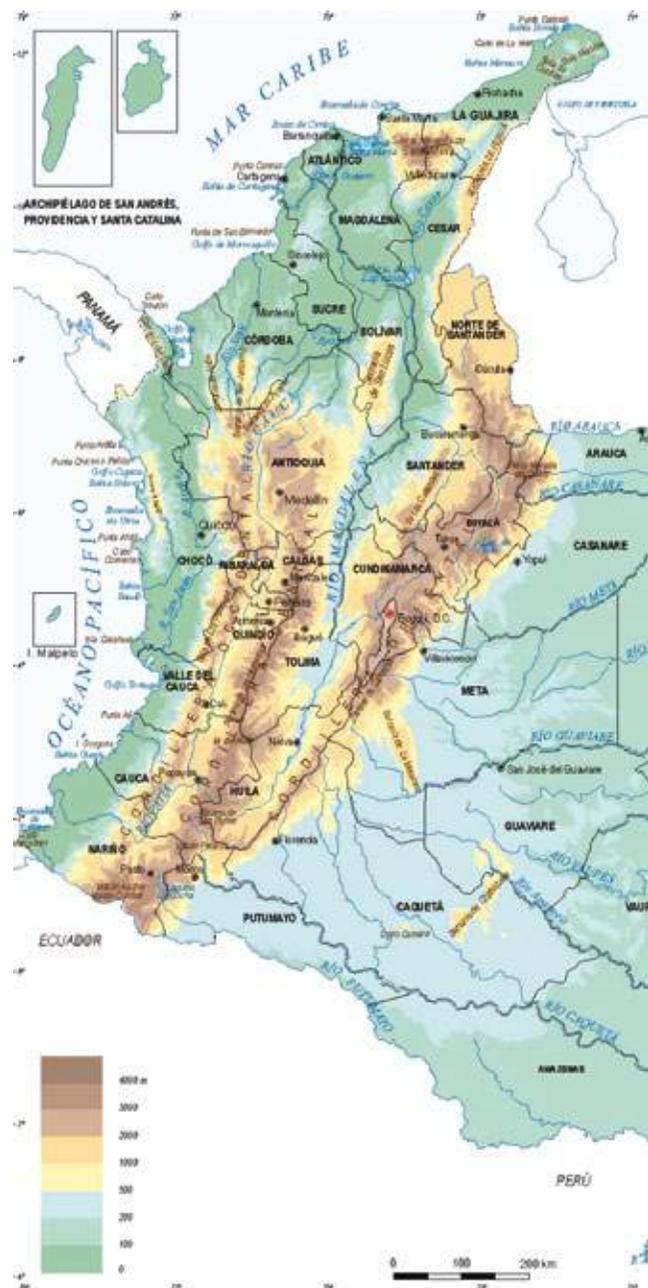
Cuando decidimos implantarnos seriamente en Colombia, sugerí a quienes se desplazaron desde aquí, que para acelerar su integración deberían conocer bien el país y, para ello, lo mejor sería, que hiciesen el bachillerato colombiano. También yo, si pudiese, repetiría el bachiller que es la época en la que se adquieren los auténticos fundamentos del conocimiento y la cultura. No siendo posible tal deseo, les propuse que adquiriesen y estudiaran tres buenos libros de los utilizados en los colegios colombianos. Uno de Geografía, que si está bien contada es inmutable; otro de Historia, sabiendo que si es más que difícil adivinar el futuro, “lo que de verdad cambia suele ser el pasado”; y, por supuesto, otro de Literatura. La lectura de estos tres libros, que a mí también me hicieron llegar, nos ayudaría a conocer Colombia, y tal vez a comprenderla.

Con la lectura del libro de geografía comencé a sentir el país. Y a ubicar Santa Marta, nuestro primer e importante destino profesional. Y Barranquilla y Cartagena de Indias y Buenaventura también. Y ahora me resultan familiares, lugares como Manizales —capital del café y cuna de una asombrosa pléyade de gobernantes—, Montería, Pereira, Medellín, Cali y tantos otros.

Y por eso ahora sé que Colombia reposa sobre la placa tectónica sudamericana que se desplaza hacia el Oeste 1,5 metros cada año intentando cabalgar sobre la placa a la que se conoce como Nazca, cubierta por las aguas pacíficas que, a su vez, se mueve hacia el continente a la velocidad de 6 metros/año, dibujando la costa del Pacífico en el encuentro entre placas que, al rozar entre ellas, provocan los movimientos sísmicos con los que hay que convivir porque no hay quien los pueda parar. Las cordilleras andinas configuran decisivamente la naturaleza de Colombia. La primera en formarse fue la Central, en época Paleozoica, hace 400 millones de años. Mucho después, en el Mesozoico, brotó la Cordillera Occidental. Mientras que la Oriental, la más joven —con solo cinco millones de años—, tuvo que esperar hasta el Terciario Superior para ver la luz. Por aquellas tan lejanas épocas geológicas, los continentes comenzaban a formarse, la superficie terrestre, Pangea, era única, sólo existía un océano, Panthalassa, del que formaba parte el “mare nostrum”, Tethys, que ya se había buscado su privilegiado lugar.

Muchas cosas han pasado desde entonces. En el valle que se gestó entre las Cordilleras Oriental y Central, se hizo un hueco el río Magdalena que acoge las aguas de escorrentía de una cuenca amplísima y desciende cada vez con más caudales añadidos por los muchos afluentes transversales que se apuntan a un atractivo itinerario que tiene por destino el Caribe. Pero el poderoso río, cuando deja atrás las Cordilleras andinas y se aproxima al final de su recorrido, tiene la cortesía de quebrar su rumbo para dar la bienvenida al río Cauca emplazado en el amplio valle formado entre las Cordilleras Central y Occidental, en el que se han aposentado las ciudades de Cali, Armenia, Ibagué, Pereira o Manizales por citar solo algunas de ellas. Juntas ya las aguas de ambos valles y sintiendo la creciente proximidad de sus hermanas las aguas saladas del Caribe, deciden desembocar en un amplio delta a cuyos lados nacieron las ciudades de Barranquilla y Santa Marta, dejando para Cartagena de Indias un espacio natural inigualable que mira de reojo al istmo de Panamá, el cordón umbilical que une dos continentes. En la costa pacífica, al pie de la Cordillera Occidental, Buenaventura se sitúa en una bahía natural que solo está a 100 kilómetros en línea recta de Cali, pero que están separadas por la Cordillera, que hasta ahora solo se ha dejado cruzar en superficie. El litoral pacífico colombiano está considerado como uno de los últimos santuarios del planeta, y por lo que dicen los que saben, es aún más rico en diversidad, aunque ciertamente menos conocido que la selva amazónica.

Toda la geografía está orientada en la dirección Norte-Sur que señalan los Andes. Los 47,7 millones de colombianos viven en gran medida en los valles del Cauca y del Magdalena. Bogotá con siete millones y medio de habitantes ha crecido en un altiplano de

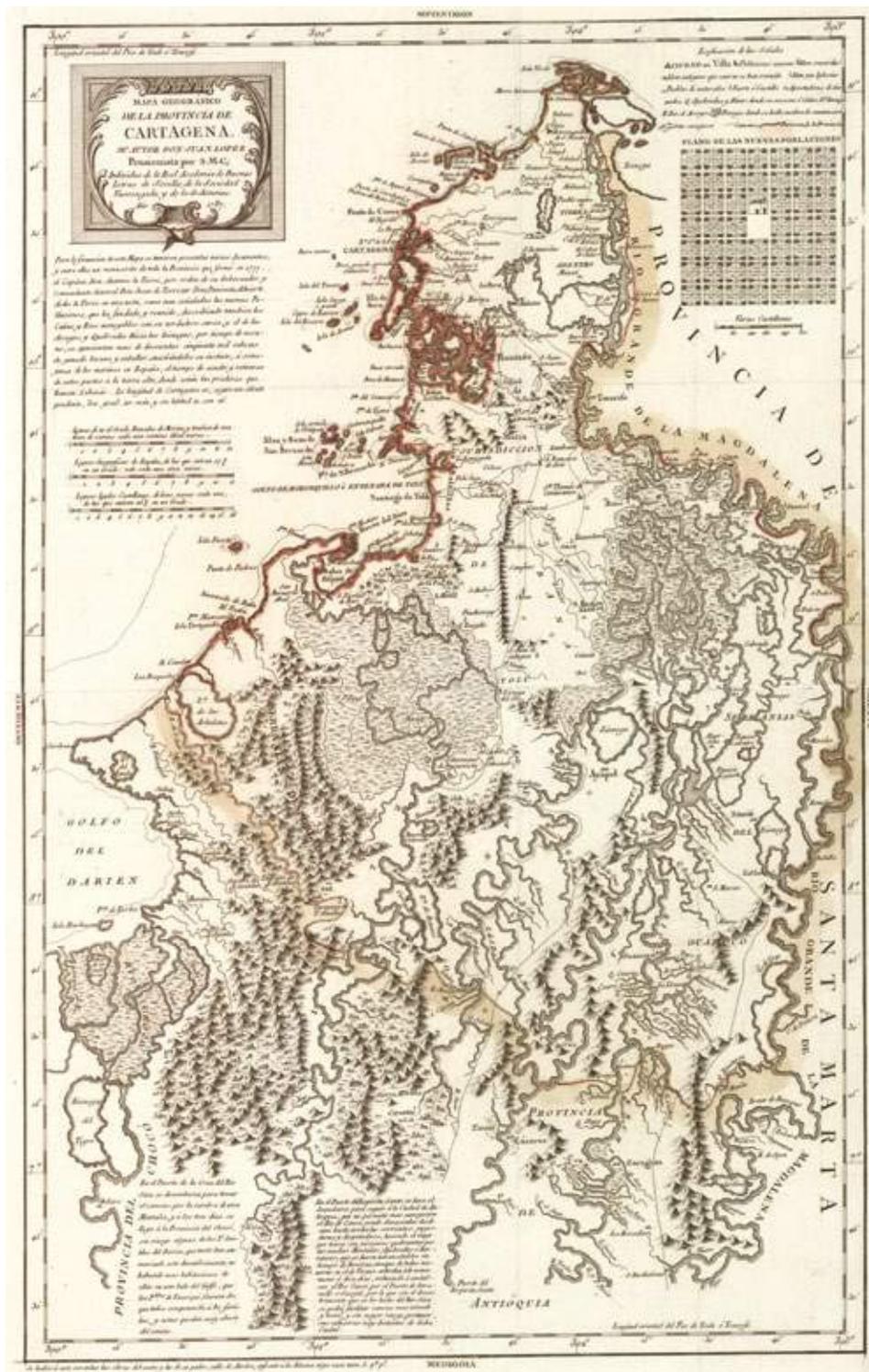




la Cordillera Oriental que en su vertiente atlántica es cuna de infinidad de ríos que pueblan el prodigioso territorio del Amazonas, donde sólo moran desperdigados colombianos y, en cierto modo, precolombinos indígenas que sobrevivieron a la barbarie de la Conquista. Un país rico en minerales e hidrocarburos y con un déficit de infraestructuras del transporte y de la energía que ha lastrado su pasado y dificulta que la primavera del presente se puede hacer fértil verano.

El café arábico —uno de los símbolos de un país que, tras Brasil, es el segundo exportador del mundo— se cultiva en el valle medio del Cauca, al sur de Antioquía. El 60% de las esmeraldas que se extraen en el mundo son colombianas y de la coca se ha escrito tanto que hay ya poco que decir. El carbón y el petróleo son otras riquezas que atesora Colombia. La lluvia cae con una generosidad abrumadora, como media anual más de 3.000 litros/m² sobre todo el territorio, lo que equivale a una altura de agua de tres metros. Lo que explica el azote de las inundaciones y la riqueza de la energía hidroeléctrica y hace pensar que las dificultades de suministro de agua potable que padecen algunos lugares tengan próxima solución.

Colombia, por otra parte, tiene por países vecinos a Panamá, Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador, con fronteras que han variado en los últimos años al azar de los terremotos políticos que han padecido sus relaciones de vecindad. En 1903 Panamá, antes territorio colombiano, se hizo independiente. Y otras superficies de Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador cambiaron de nacionalidad por tratados firmados en gran medida en la primera mitad del siglo XX. En el apéndice que quedó, con dos lados trazados con tiralíneas, entre los territorios cedidos a Perú y Brasil, se sitúa la ciudad de Leticia, vértice colombiano situado a orillas del Amazonas, que allá cuenta con 3 km de anchura. Leticia era para mí una ciudad misteriosa y atrayente. En 1986, coincidiendo con los Campeonatos del Mundo de fútbol que se celebraron en México, hice un viaje por Brasil; y, claro está, visité Manaus, la ya por entonces decadente ciudad que había sido la capital mundial del caucho y que en épocas de prosperidad había construido un teatro de la ópera que era como un milagro. Pero hubo dos aspectos de aquella breve estancia que quedaron especialmente grabados en mi mente. Desde el lujoso hotel en el que nos alojábamos se iniciaban excursiones para llegar al “Encuentro de las aguas” en la confluencia de los ríos Negro con sus aguas oscuras teñidas por el tanino que arrastraba y con las ocres del Amazonas al que allí se conocía como el Solimoes. También pude visitar alguno de los poblados indios situado en las proximidades de la ciudad a los que se accedía en pequeñas embarcaciones. Pero tuvimos que cambiar la fecha de la visita, porque el día programado jugaba Brasil en México y la selva se vaciaba de indios, que se desplazaban en canoas para ver por televisión el partido de su selección nacional. El fútbol era capaz de hacer sentirse brasileños a aquellos nativos. Lo que me hizo caer en la cuenta de la importancia social del fútbol cuya manifestación más relevante es, a mi parecer, la credibilidad que aporta a los medios de comunicación, porque los resultados de los partidos coinciden en todos



Mapa geográfico de la provincia de Cartagena. Su autor Don Juan López, Pensionista por S.M.C. individuo de la Real Academia de Buenas Letras de Sevilla, de la Sociedad Vascongada y de la de Asturias. Año 1787.

Para la formación de este mapa se tuvieron presentes varios documentos y entre ellos un manuscrito de toda la provincia que formó en 1777 el Capitán Don Antonio de la Torre, por orden de su gobernador y Comandante General Don Juan de Torresur Díaz Pimienta.

Advierte dicho la Torre en una nota, como van señaladas las nuevas poblaciones, que ha fundado y reunido, describiendo también los Caños, Ríos Arroyos y Quebradas hacia las Ziénagas, por un tiempo de verano, no se aprecian más de doscientas cincuenta mil cabezas de ganado vacuno y caballar, enseñándoles su instinto, a semejanza de los merinos en España, el tiempo de acudir y retirarse de estos pastos a la tierra alta, donde están las praderas que llaman Sabanas. La longitud de Cartagena es, según un cálculo prudente 301 grad, 20 min, y su latitud 10 con 26.

En el puerto de la Cruz del Río Sinú desembarca para tomar el camino por la cumbre de una montaña y a los tres días se llega a la provincia de Chocó, sin riesgo alguno de los Y. Gentiles del Darien, que tanto han atemorizado este descubrimiento, no habiendo más habitaciones de ellos en este lado del Golfo, que los pueblos de Tuariqui que todos componen familias, que estas quedan muy abajo del camino.

En el puerto del Espíritu Santo se hace el desembarco para seguir a la ciudad de Antioquia, por no permitir más navegación del río del Cauca, siendo demasiadas desde aquí hasta arriba las corrientes angostas y despeñaderos haciendo el viaje por tierra con excesivos quebrantos por la muchas montañas quebradas o barrancas, que se hacen intransitables en tiempo de invierno, aunque de todas maneras en verano se tardaban al menos 9 días, volviendo a embalsar el río Cauca por el Puerto de Genanillo o Sacojal, por lo que el descubrimiento que se ha hecho del río Sinú, se podrá facilitar como camino más cómodo y breve y sin mayor riesgo por tener sus cabeceras muy distintas a dicha ciudad.

Fuente: España, Real Academia de la Historia, signatura C-Atlas A, 27 - nº 878.

ellos, con independencia de los intereses y de las ideologías de los propietarios de radios, cadenas televisivas o de la prensa escrita. Lo que ciertamente no siempre ocurre con el resto de las informaciones.

Por otra parte, visitar el pintoresco puerto fluvial de Manaos era observar elementales muelles llenos de vida en los que estaban amarradas sencillas embarcaciones, con hamacas en sus cubiertas asignadas a los viajeros que iniciaban largos viajes fluviales a ciudades lejanas. Y entre ellas, y es una imagen que me quedó grabada, a Leticia, que se anunciaba como un trayecto de varias semanas de duración remontando el cauce del Amazonas durante muchos kilómetros. Y ahora puedo situar la misteriosa Leticia, destino de aquel romántico viaje, en el borde de Colombia, en su encuentro con las fronteras de Brasil y de Perú.

En 1870 se inició en Colombia la tímida construcción de algunos ferrocarriles que colaborando con el poderoso sistema de transporte fluvial, que tenía en los ríos Magdalena y Cauca sus mayores exponentes, facilitarían el transporte de minerales y su acceso a los puertos del Pacífico y del Caribe. En 1875 comenzó la construcción de la línea ferroviaria de Antioquía que buscaba conectar Medellín con el cauce del Magdalena así como el de conexión de Cali con el puerto de Buenaventura. Por aquellos años se iniciaron también las obras de los tramos de la Dorada para unir las partes altas y bajas de la desembocadura del Magdalena. Tras la Guerra de los Mil Días, el fortalecido Estado impulsó, a partir de 1886, la construcción de redes ferroviarias, como las de Antioquía y el Pacífico; y otras entre Bogotá, la Dorada y Giradot. Cartagena de Indias se conectó mediante una línea de 100 km con Calamar, a orillas del Magdalena. En la segunda década del siglo XX se dio un nuevo impulso a la construcción de líneas férreas, con más vocación para el tráfico de mercancías que para el de viajeros.

A partir de 1920 modestas carreteras asfaltadas se empiezan a hacer presentes, primero en el entorno de las principales ciudades. Llegaron los vehículos de motor. Y se fueron consolidando precarios itinerarios entre ciudades.

El déficit colombiano en infraestructuras viarias y ferroviarias es bien palpable. Fuera de los itinerarios principales, desplazamientos cortos en longitud requieren unos tiempos desproporcionados y se realizan en condiciones de precariedad. La orografía tan compleja explica en parte esta situación y hace patente el reto al que se enfrenta el país para disponer de redes de comunicaciones modernas y eficientes.

Ivo Andric, el gran escritor serbio, laureado en 1961 con el Nobel de Literatura y embajador serbio en Madrid en 1928, relata en su obra maestra *Un puente sobre el Drina*, una hermosa leyenda bosnia que tiene perfecta cabida en este texto. En sus preciosas y precisas palabras, dice lo siguiente:

“Hace tiempo, mi difunto padre oyó decir al jeque Dediýé, y me lo contó a mí cuando era niño, cuál es el origen de los puentes y cómo se construyó el primero. Cuando Alá,

el poderoso, creó este mundo, la tierra estaba llana y lisa como la palma de la mano. El Diablo, que tenía envidia del hombre por el don que Dios le había concedido, se sintió molesto. Y entonces, aprovechándose de que la tierra estaba todavía como cuando salió de las manos de Dios, húmeda y blanda como una pasta, se deslizó y arañó con sus uñas la faz de la tierra de Dios, tanto y tan profundamente como pudo. Fue así, según lo cuenta esta historia, como aparecieron los profundos ríos y los precipicios que separan los países y a los hombres, e impiden que éstos viajen por la tierra que Dios les ha dado para que disfruten de ella como de un jardín y consigan sus alimentos y cuantas cosas precisen. Alá se sintió apenado cuando vio lo que aquel maldito había hecho, pero como no podía volver a empezar la obra que el Diablo había ensuciado, envió a unos ángeles, a fin de que ayudasen y facilitasen el camino a los hombres. Cuando los ángeles vieron que los desdichados seres humanos no podían cruzar aquellos abismos y aquellas profundidades, ni realizar sus trabajos, y observando que se torturaban y miraban en vano y se llamaban a voces de una orilla a otra, extendieron sus alas por encima de aquellos lugares y las gentes pudieron pasar por encima de ellas. Los hombres aprendieron así, de los ángeles de Dios, cómo se construyen los puentes. Y por eso, después de las fuentes, no hay bien más grande que construir un puente, y es un gran pecado tocarlo, puesto que todo puente, cualquiera que sea, desde el sencillo tronco de árbol que franquea un torrente de montaña hasta esta hermosa obra de Mehmed-Pachá, tiene un ángel que lo guarda y lo mantiene durante tanto tiempo como Dios haya decidido que permanezca en pie.”

Los Ángeles del Señor enseñaron, en efecto, a los seres humanos a construir puentes y carreteras y túneles y ferrocarriles y embalses con lo que recuperaron su libertad para desplazarse y comunicarse entre ellos, lo que fue imprescindible para su evolución.

Pero a las dificultades orográficas, que explican en parte el déficit de infraestructuras existentes y manifiestan el reto al que se enfrenta Colombia para lograr unas redes de ferrocarriles y carreteras modernas y eficientes, se añaden las insuficiencias en las redes de abastecimiento de agua y saneamiento, y la disponibilidad de energía eléctrica en amplios territorios, por no encontrarse cerca de las grandes líneas de transporte eléctrico que conectan los focos de generación con los núcleos de consumo.

Pero dejemos por ahora la cuestión imprescindible de las infraestructuras, porque para saber de Colombia conviene zambullirse en su literatura. Lo que he tratado de hacer más en estos últimos tiempos. De manera que, si cierro suavemente los ojos, puedo ver lo que he vivido leyendo la maravillosa trilogía escrita por William Ospina —del que supe por unos buenos y cultos amigos argentinos próximos a él. “Ursúa”, un libro de guerras; “El país de la Canela” un libro de viajes; “La serpiente sin ojos”, una historia de amor según él mismo explica... Abundan las frases tan cargadas de belleza como la que encabeza uno de los capítulos de “El país de la Canela”: “La primera ciudad que recuerdo vino a mí por los mares en un barco...” Además, lúcido observador, William Ospina nos ha regalado un interesantísimo libro, “La América mestiza: un país de futuro”, con cuyas ideas puede uno comulgar. También devoré libros como “En la boca del lobo” de W.C. Rempel, el

de “Trochas y fusiles” de Alfredo Molano y el de “Cóndores no entierran todos los días” de Gustavo Álvarez Gardeazábal. Y Naturalmente rememoré las novelas, mucho tiempo atrás leídas y releídas, de García Márquez al que este libro dedica un precioso capítulo escrito por Jonathan Bock. Y tuve también en mis manos el “Etcétera” de Juan Gossaín, cuya intervención de clausura del Congreso al que asistí en Cartagena de Indias me sedujo, pues observé que entre tantas iniciativas de futuro que fueron protagonistas, él añoró —y tenía razón— la presencia del hombre. Entre los 239 aforismos del libro mencionado retuve dos que son probablemente manifestación de sabiduría caribeña y explicación de su ausencia entre nosotros: “Prefiero escribir otro libro que otra dedicación para un lector”. “La puntualidad es lo más parecido que hay a la esclavitud”.

Todos ellos me ayudaron a comprender un país con una historia reciente muy difícil y que hoy me parece pletórico de ilusión y con un esperanzador futuro que no se puede dejar que se marchite.

Y hablando de Historia mucho más lejana, estos días de principios de noviembre en los que preparaba este prólogo, he podido visitar por una bendita casualidad, en el Museo Naval de Madrid, una preciosa Exposición sobre la vida de Blas de Lezo, personaje excepcional, casi desconocido por aquí. Desde muy joven fue dejando trozos de su anatomía, una pierna primero, un ojo después y una mano, finalmente, cuando participaba, con el afrancesado ejército borbón, en el asedio de Barcelona, en el mitificado año de 1714. Continuó toda su vida luchando en guerras diversas, hasta que en 1741, se ocupó, con tan solo un puñado de hombres, de la defensa encarnizada de Cartagena de Indias, impidiendo su ocupación por la poderosa armada británica que los ingleses habían organizado para quedarse con la Joya del Caribe. De haberlo logrado, es probable que hoy en Cartagena se hablase el inglés y que su historia hubiese tomado un rumbo muy diferente. En la Exposición que relata la vida de Blas de Lezo, que murió poco después de aquella prodigiosa hazaña y está enterrado en lugar desconocido, muestra también con imágenes que la tecnología actual hace posible, la Cartagena de aquella época, el territorio ocupado por la selva en la que se escondían, en lugares estratégicos, los baluartes que permitieron su defensa. Un capítulo de este libro, escrito por Mario Onzain, está dedicado también a Blas de Lezo, protagonista con Cartagena de Indias, de una Exposición de gran interés que bien merecería poder ser vista por los cartageneros. Lo intentaremos.

El Congreso al que me he referido anteriormente, estuvo extraordinariamente bien organizado, con ponentes relevantes que situaron a la ciudad y al país apuntando a un futuro que se aceleraría con medidas legislativas que estimularían la colaboración público-privada —iniciativa aún por cuajar— y con la ampliación del Canal de Panamá, que supondría acercar y ofrecer un sin fin de oportunidades para las tres ciudades portuarias de la Colombia caribeña, llamadas a progresar cooperando. Yo confirmé en aquel Congreso que Colombia era un país con un gran potencial y unos gobernantes bien preparados, y decididos a trabajar por el futuro.

Más adelante, en abril de este mismo año 2013, Carlos García-Acón, nuestro joven y brillante Director General, estuvo invitado como ponente en otro Congreso, también en Cartagena de Indias. La calidez de la acogida que le dispensaron, la atención con que escucharon lo que él expuso y su admiración por lo que se decía y por cómo se decía, confirmaron nuestras percepciones. En su intervención Carlos anunció que el libro que en nuestra Fundación editamos cada año, estaría destinado a Cartagena de Indias. Los cálidos aplausos que los asistentes dispensaron a la informal noticia nos confirmó el acierto de la elección y estimuló nuestro empeño. Mucha gente se mostró dispuesta a colaborar, aquí y allá, aunque no todos han podido finalmente hacerlo. Nuestro libro podría ser un puente de comunicación entre Barcelona y Cartagena, en un recorrido de ida y vuelta que enlazase la América mestiza en un extremo y en el otro con una Barcelona próspera, europea, cosmopolita y capital del Mediterráneo, como Cartagena será una de las capitales del Caribe. Un libro que quiere ser un puente abierto al porvenir, que concluye con ideas que ya anidaban en ámbitos de la ciudad caribeña, y que tras hablar con unos y otros han quedado expuestas en su último capítulo. Un libro que pretende recordar las similitudes que existen entre Barcelona y Cartagena de Indias, que cuentan ambas con un puerto comercial y turístico que forma parte esencial y configuradora de las dos ciudades. Con un casco antiguo rodeado de una muralla que, en Barcelona, Ildefonso Cerdá abrió por muchos sitios con su Plan de 1852, cuando ya no era necesaria para protegerse del pasado y dificultaba la imprescindible mejora de la salubridad de sus habitantes. Barcelona, no es tampoco capital administrativa del Estado y tiene arriba, en Montjuic, un baluarte con historia que se asoma al Puerto. Todo ello y más elementos que podrían citarse han influido en la evolución de Barcelona y en la transformación que se ha producido en las últimas decenas de años, lo que puede ser un referente para el desarrollo de Cartagena de Indias.

Barcelona tiene un alcalde, Xavier Trias, que es médico. Una adecuadísima profesión para ocuparse de la salud de su ciudad, controlar sus constantes vitales y asegurarse que crece con armonía y con sentido. A él y a los que le rodean les haremos llegar este libro. Barcelona y Cartagena de Indias son candidatas a hermanarse y, tal vez, nuestra iniciativa editorial sea la chispa que encienda iniciativas que acaben consolidando esta idea. En todo caso, Cartagena de Indias desde hace tiempo está presente en Barcelona y la capital de Cataluña también puede estarlo en el Caribe.

A los “Ángeles del Señor” de la hermosa leyenda bosnia les queda “molta feina” por hacer si desean contribuir al futuro de Cartagena de Indias, y al de Colombia en su conjunto. Porque uno de los elementos claves para que ese futuro deseable se haga antes presente, reside en impulsar infraestructuras que permitan la comunicación entre los colombianos, el flujo de conocimientos, de bienes y servicios, la disponibilidad de agua y energía para todos. Son muchas las cosas que están pendientes de hacer, y hacerlas realidad necesitará gobernantes esclarecidos y valientes que atesoren la pizca de locura que se ha dicho es imprescindible para edificar un destino.

Las infraestructuras que son muchísimo más que obras y tienen un significado muy profundo. Pueden contribuir a transformaciones sociales de gran calado y a incrementar la calidad y cantidad de vida de la gran mayoría de los cartageneros y de los colombianos. En 1930 la esperanza de vida de un colombiano era de 44 años y ahora, a pesar del azote de la violencia de las últimas décadas, superan unos superables 70 años. Del *Dictionnaire des Utopies* publicado por Larousse, del que supe por mi sabio amigo César Lanza, en el epígrafe sobre Infraestructuras del Transporte figura un apartado escrito por Nathalie Montel, que tiene perfecta cabida cuando este prólogo ya quiere dejar de serlo.

“Para transformar la vida material y moral de “la clase que no posee otro medio de existencia que el trabajo de sus brazos”, Saint-Simon (1760-1825) propone, en su *Système industriel*, confiar a las élites intelectuales y técnicas del país el encargo de elaborar, cada año, un proyecto de grandes obras públicas con el fin de producir una mejora general del territorio francés. Estaba convencido de que los ejes de transporte condicionan el desarrollo de la industria y del comercio, pero también de que las grandes obras suponen uno de los medios privilegiados para realizar la nueva sociedad con que soñaba. En varias ocasiones, Saint-Simon intentó concretar esta idea. De esta manera, en ocasión de la Guerra de la Independencia americana, en la que participó, propuso al virrey de México un enlace de los dos océanos mediante una vía de agua; mientras que, poco antes de la Revolución Francesa, aportó su contribución a un proyecto de canal entre Madrid y el mar.

Su interés por el desarrollo de las infraestructuras de transporte lo retoman, precisan y amplían sus discípulos. Éstas se muestran a ojos de Saint-Simon como un instrumento indispensable, junto a la implantación de nuevas instituciones de crédito y a la difusión de la enseñanza profesional, para el desarrollo de dos de sus conceptos clave: la industrialización y la pacificación de los pueblos. Desde mediados de la década de 1820, los Saint-Simonianos difunden activamente la idea de que es preciso fundar redes de comunicaciones lo antes posible; mientras participan en algunas de sus materializaciones.

En *Des intérêts matériels de la France*, publicado en 1838, el ingeniero Saint-Simoniano Michel Chevalier (1806-1879) apuesta por la puesta en marcha, urgentemente y en todo el territorio francés, de un amplio plan general de obras públicas que incluye la conclusión y mejora de carreteras (reales y de departamento, además de los caminos vecinales o municipales), el perfeccionamiento de la navegación interior, la realización de obras portuarias y la ejecución de una amplia red de ferrocarril. Según su punto de vista, el desarrollo, en un plazo de doce años, de este plan general de equipamiento era indispensable para recuperar el retraso de Francia respecto a Inglaterra o Estados Unidos, dos casos que conocía bien y con los que comparaba la situación en su país. Si para las carreteras y canales se trataba, ante todo, de acelerar un movimiento ya iniciado, para el ferrocarril francés todo estaba por inventar: trazados, líneas de construcción prioritaria, así como soluciones técnicas y financieras. La apuesta no era sólo económica, ni siquiera sólo estrictamente interior, ya que según la íntima convicción de Michel Chevalier y sus condiscípulos, “el ferrocarril puede ejercer sobre el equilibrio político del mundo” una influencia decisiva y “realmente parece llamado a cambiar la cara del globo”. Desde

entonces, las vías les parecen el instrumento material del cambio de las condiciones de la existencia humana, pero también de la llegada del nuevo orden mundial que tanto desean.

Para Michel Chevalier, la red que debía iniciarse de inmediato en Francia estaba compuesta por cinco líneas que unieran París con las fronteras del Hexágono (es decir, el Mediterráneo, el Norte, la Península Ibérica, Alemania y de París al mar), además de dos líneas no parisinas: del Mediterráneo al Mar del Norte y del Mediterráneo al Golfo de Vizcaya. Destinado sobre todo a comunicar Francia con las regiones ricas del continente europeo pasando por Bruselas, el futuro ferrocarril del norte revestía además objetivos pacíficos y políticos que le daban prioridad. En efecto, debía consolidar la paz con Inglaterra: “Puesto que estas dos capitales quedarán a sólo catorce horas, la política europea cambiará [...]. Mediante el ferrocarril de París a Londres, la alianza de los dos pueblos será íntima e indisoluble”, escribió. También tenía que contribuir, con la línea de París a Estrasburgo, a fundar la unidad de la Europa Occidental y a cimentar, en su seno, “la potente trinidad de Francia, Gran Bretaña y Austria”.

Pero el destino político de Europa se decidía más allá de sus fronteras, en el Mediterráneo. Así era porque aquí tuvieron lugar los mayores enfrentamientos y, después de treinta siglos, también aquí era prioritario construir la paz. El Mediterráneo debía convertirse desde entonces en un “gran foro en el cual comunicarán todos los pueblos divididos hasta el momento [...] el lecho nupcial de Oriente y Occidente”, explica Michel Chevalier en *Politique industrielle et système de la Méditerranée*, obra que reúne varios artículos aparecidos en 1832 en la revista Saint-Simoniana *Le Globe*. El mundo, organizado hasta el momento para la guerra, debe ahora construirse para el trabajo, es decir, para la paz. La red de ferrocarriles que unía los diversos puntos del perímetro mediterráneo, tal como la imaginó Michel Chevalier es, a la vez, el instrumento de pacificación y “el símbolo más perfecto de la asociación universal”. Como complemento al ferrocarril, y con el fin de abrir la “confederación mediterránea” construida de este modo sobre el resto del mundo, el proyecto Saint-Simoniano preconiza emprender enseguida la perforación de los istmos de Suez y de Panamá.

Y es también sobre el terreno del proyecto del canal de Suez donde varios ingenieros de la comunidad Saint-Simoniana, guiados por Prosper Enfantin (1796-1864), intentan poner en práctica sus ideas. Sin embargo, la realización del canal se escapa finalmente de los Saint-Simonianos, que fueron apartados por Ferdinand de Lesseps, convertido en presidente de la compañía formada para establecer y explotar este canal marítimo.

Cabe decir que algunos de los proyectos de grandes obras públicas formulados por los Saint-Simonianos no se ejecutaron hasta varias décadas, incluso más de un siglo, después de ser concebidos. Éste fue el conocido caso del canal interoceánico de Panamá, del ferrocarril metropolitano de París o del túnel bajo el canal de la Mancha. Otros, como la conexión entre el Ródano y el Rin, se retomaron periódicamente sin llegar a concluirse. En esta capacidad de la utopía Saint-Simoniana de contribuir a la transformación de la sociedad, ya sea participando en ella o inspirándola, se puede apreciar el testimonio de su inscripción en la realidad.

Siguiendo a los Saint-Simonianos, numerosos utópicos se apasionaron a su vez por las infraestructuras de transporte. Y bajo sus plumas, proliferan trenes rápidos de los que deben surgir asentamientos urbanos completamente replanteados o líneas marítimas o aéreas que permitan ocupar plenamente la superficie de la tierra. A través de la atención que dan a las infraestructuras de transporte, tres cuestiones adquieren cada vez mayor importancia. La movilidad es la primera: basándose en los avances precedentes y futuros del transporte, ciertos autores llegan al extremo de imaginar una humanidad rendida a una especie de nomadismo, pero con un carácter muy tecnológico sin nada que ver con el del origen. La segunda cuestión es la dimensión internacional, incluso mundial, de la edad de oro que promete la utopía. Ahora nos encontramos lejos de la isla, rodeada por un mar poco frecuentado, donde a menudo se encerraban los seguidores de Thomas More. El énfasis que dan al transporte alcanza finalmente un imaginario de red, que constituye una de las características más visibles de las numerosas utopías tecnológicas de los siglos XIX y XX. La adscripción social se convierte entonces en sinónimo de conexión. Todo el interés otorgado a las infraestructuras de transporte ha abierto el camino a las utopías de la comunicación universal que, en nuestros días, cristalizan entorno a Internet.”

En el epílogo de este prólogo que podría haber tenido extensión infinita, podemos preguntarnos si no hemos de ser los nuevos ‘saint-simonianos’ y tener la lucidez de quienes profesaron en aquel movimiento que aún hoy está de plena actualidad.

Muchas cosas se han quedado por decir en este libro que es la suma de colaboraciones diversas, de las que ha resultado una especie de “trecadís”, como se conoce a los trozos de piezas cerámicas de colores diversos con los que el genio ensimismado de Gaudí revistió la superficie de algunas de sus obras más emblemáticas. Pero quizás este libro sea de hecho una carta de amor dirigida a Cartagena de Indias y a Colombia, escrita por muchos para muchísimos más, y que hemos lanzado al mar de la vida encerrado en una botella que, por fin, un día habrá acabado por llegar, tal vez tras un inesperado recorrido, a tus manos, lector, su destino soñado.

UNA APROXIMACIÓN GEOGRÁFICA

LAURA MARCH

Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica como punto de enlace entre los países del norte y del sur del continente americano y por estar rodeada por el océano Pacífico y por el Atlántico.

Cartagena, Santa Marta y Barranquilla forman el eje del Caribe, uno de los más importantes del continente americano. Su ubicación marítima cercana al Canal de Panamá, estratégico centro logístico para el paso de mercancías entre el Pacífico y el Atlántico, facilita y potencia el establecimiento de puertos con una gran actividad comercial y logística de transporte de mercancías, como carbón, oro, plata, provenientes del interior de Colombia.

La orografía se divide en tres grandes regiones: las llanuras costeras ubicadas al norte y oeste del país, el centro formado por las tres vertientes de la Cordillera de los Andes que atraviesan el país de norte a sur, y al este formado por planicies. Al sur del país, nace el río más importante del país, el Magdalena, con una longitud de más de 1.500 km, la principal arteria fluvial del país, atraviesa las cordilleras Oriental y Central hasta desembocar en el mar Caribe.

País eclíptico desde el punto de vista geográfico, conformado por un sistema de cordilleras, en el área central del país y donde se sitúan las ciudades más importantes como Bogotá, Medellín y Cali. La zona interior más próxima a la selva amazónica, al norte del país entre las cordilleras y la costa se encuentra una gran área de llanuras, la costa oeste con el puerto de Buenaventura considerado más importante del oceánico Pacífico y coronando al norte del país Cartagena bañada por el mar Caribe.

El país que se encuentra ubicado íntegramente en la zona intertropical, tiene un clima es muy variado dependiendo de las diferentes regiones y altitudes que oscilan entre el nivel del mar hasta los 6.000 m de altitud. Los principales climas de su variada geografía son el clima húmedo, en la costa del Pacífico, el clima seco-desértico, en la península de la Guajira, el clima templado característico de Medellín y el clima de montaña, que varía ostensiblemente entre las frías temperaturas de Bogotá a las extremas en las zonas nivales, como la Sierra Nevada de Santa Marta.

Colombia alberga una gran variedad de recursos naturales, como oro, plata, mármol, pero son los recursos energéticos como el carbón y el petróleo los que la posicionan como una de las principales economías a nivel nacional e internacional. Las principales zonas de explotación de carbón se encuentran entre la Guajira, y el César y los petrolíferos están al este del país en Aruca y Meta.

Canal de Panamá

Panamá



Santa Marta

Barranquilla

Cartagena

Valledupar

Monteria

Medellin





Cartagena de Indias está ubicada al norte de la República de Colombia, en la costa del mar Caribe. Situada en una zona costera accidentada e irregular, los procesos geológicos marinos configuraron una gran bahía de marcado carácter estratégico y defensivo, la Bahía de Cartagena.

Su origen etimológico proviene de Cartago Nova, ciudad española con la que comparte una protegida y amplia bahía.

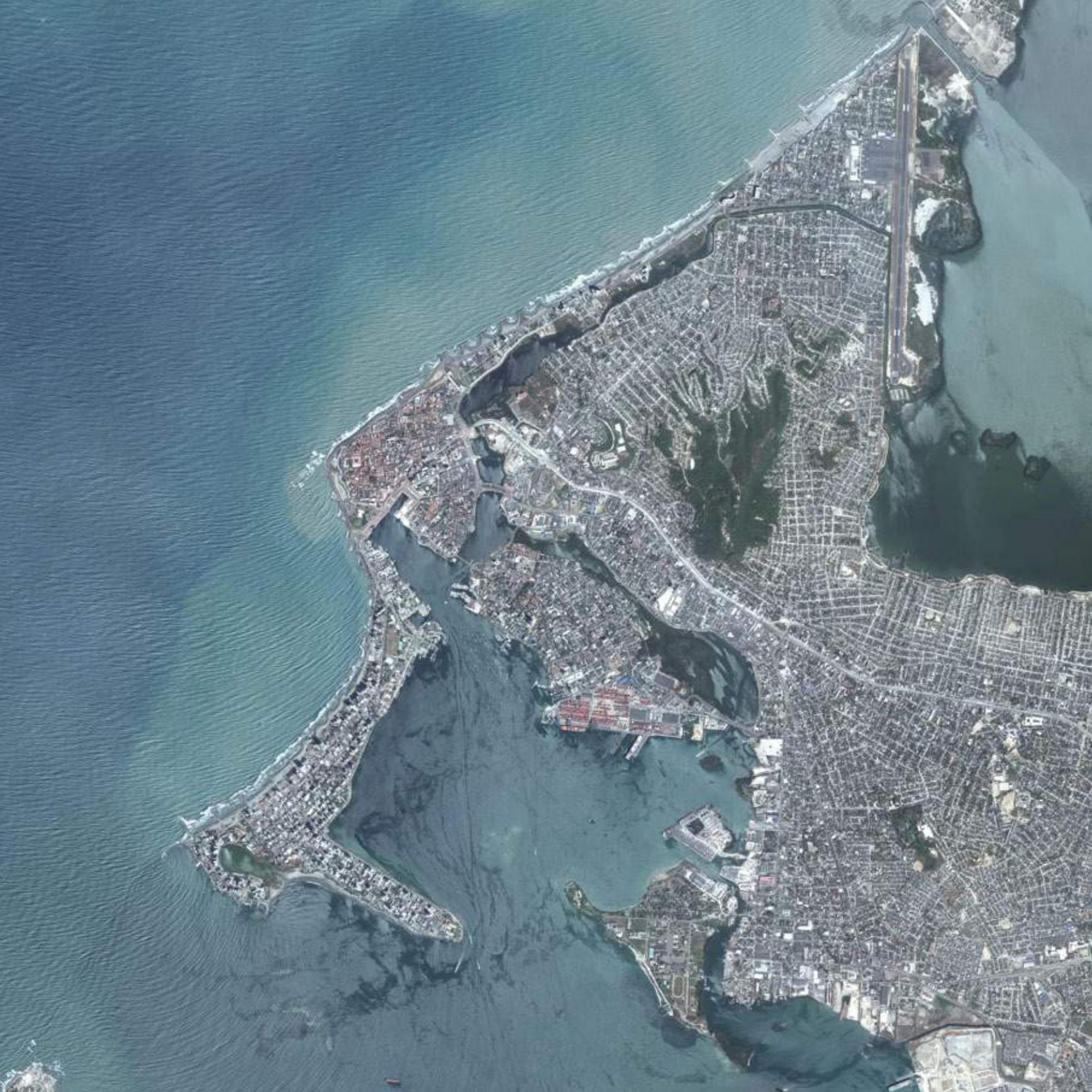
Su morfología, formada por una zona insular y una zona continental, la dotan de condiciones especiales, en un entorno estratégico y variado, rico en paisajes naturales.

La ciudad se enmarca entre dos grandes cuerpos de agua: la Ciénaga de la Virgen al norte y la bahía de Cartagena al sur. La Ciénaga de la Virgen, se conecta a la Bahía de las Ánimas y la Bahía Interior a través de un recorrido de canales que enlazan la Laguna del Cabrero, la Laguna de Chambacú, la Laguna de San Lázaro, el Caño de Bazurto y la Ciénaga de las Quintas. La bahía de Cartagena ubicada en el sur de la ciudad, está configurada por dos grandes dársenas naturales; la bahía interior y la exterior confinadas entre tierra firme, la península de Bocagrande y las islas de Tierra Bomba y Barú, que a lo largo de la historia han resultado enclaves estratégicos para la defensa de la ciudad.

La importancia estratégica y defensiva de Cartagena no es solo debido a sus dos bahías, que proporcionaban un doble sistema de seguridad, sino también por su orografía en tierra firme. En el interior de la ciudad se ubican varios cerros, los más importantes, el Cerro de la Popa, donde hoy se ubica el Convento Agustino de La Orden de los Recoletos, y el Cerro de San Felipe, fortaleza que sirvió de defensa a Cartagena contra las invasiones españolas. Esta doble bahía confiere una especial importancia al emplazamiento de la ciudad, fundada por don Pedro Heredia en 1533.

Conocida como la Venecia del Caribe, ocupa un área de influencia marina y fluvial. Esta peculiaridad condicionó el desarrollo urbano de la ciudad, que tuvo que ir colonizando las tierras interiores, adaptándose a las ciénagas, caños y lagunas que formaban su entorno geográfico.

Estas características morfológicas fueron muy relevantes para el desarrollo de la ciudad en la época colonial. La bahía de Cartagena se posicionó como una de las ciudades-puerto más importantes de América, centro logístico de intercambio de mercancías entre las Colonias y España.











(pág. anterior)

Vista aérea de Cartagena de Indias con el área residencial y turística de Bocagrande en primer plano.

(pág. actual)

Vista aérea del centro histórico, el barrio de Getsemaní y el Cerro de La Popa.

Fotos: *Jaime Borda*









(pág. anterior)

Vista aérea de Cartagena de Indias desde el cerro de La Popa, donde se aprecia la expansión urbana de la ciudad.

(pág. actual)

Vista aérea de Cartagena de Indias, ciudad amurallada. En primer plano, los baluartes de Santa Catalina y San Lucas, La Tenaza y Las Bóvedas.

Fotos: *Jaime Borda*

(pág. actual)

El barrio de Getsemaní, en primer plano, la isla de Manga y el Puerto de Cartagena.

(pág. siguiente)

La bahía exterior y el Sector industrial de Mamonal.

Fotos: *Jaime Borda*











LA CIUDAD DE LOS SENTIDOS

JAVIER ORTIZ CASSIANI

Esta ciudad que no se borra de la mente
es como una armazón o una retícula
en cuyas casillas cada uno puede disponer
las cosas que quiere recordar.

Italo Calvino, *Las ciudades invisibles*.

LA ESPERANZA DE LOS COLORES

Antes de irse a dormir en el mar Caribe y dejarle sus dominios a la noche, el sol quiere dejar claro que es el rey de los trópicos. Colorea la tarde. Los arboles se tiñen de infinitas tonalidades de dorados y naranjas. El tono azul del mar se transmuta en naranjas de variada intensidad, mientras bandadas de alcatraces vuelan en perfecta formación hacia sus refugios.

Cuando cae la tarde las edificaciones más altas, los miradores de las casas coloniales y las cúpulas de las iglesias parecen estirarse buscando los últimos rayos del sol. Abajo, el rey ha perdido la batalla y los faroles comienzan a encenderse. La luna entra a la fiesta y su luz natural lucha con las luces artificiales.

Las viejas murallas y baluartes muestran, en el silencio de la noche, la belleza estética que reclama todo monumento que ha perdido la función para la que un principio fue creado. La feria de colores está en todas partes. Asalta la vista en cada esquina, en cada lugar. En las fachadas de las casas, en las polleras de las palenqueras, en la variedad de frutas, en los dulces del portal y en las chivas que transportan turistas que solo precisan de una sencilla maraca para armar la fiesta.

EL LENGUAJE DEL AROMA

Por las mañanas en Cartagena de Indias el olor a salitre llena los pulmones. Los aromas del mar parecen hablar. Se convierten en rumores de historias y leyendas de viejos piratas, bucaneros y filibusteros que antes de aprender a gatear, nadaron en sus aguas.

El olor de la historia y la leyenda se toma la ciudad. Se huele incluso, el aroma de las botijuelas de vino añejándose en las bodegas de las calaveras, el olor de las bolas de naftalina en los baúles para salvar la ropa de las diligentes polillas, y la desazón de los marineros por el naufragio y la fortuna perdida.

Mucho más temprano, en las playas de Marbella el olor a café recién preparado despierta los sentidos de los pescadores. En la madrugada como cazadores de ilusiones lanzaron sus redes al mar. Por la mañana arrastran las redes a la orilla y se siente el aroma de la

desazón en los escasos pescados que aletean y dan bocanadas de desespero en el fondo de las canoas.

Entre tanto, los viejos alcatraces, los que ya no señorean en el aire, aquellos de vista limitada por la diaria faena de zambullirse desde grandes alturas en busca de los frutos del mar, caminan con asombrosa confianza entre los pescadores. Algo de comunión parece existir entre estos conocedores de los secretos del mar. Se mueven con la parsimonia de quien sabe que ya sus mejores días se han ido, pero con la tranquilidad del deber cumplido en busca de la recompensa merecida. Los perros callejeros que merodean las playas con el olfato agudizado por la supervivencia indagan por las sobras de la miseria.

Como una caja de pandora, las vendedoras del Portal de los dulces destapan sus frascos y los secretos de su majestad el azúcar roban la atención del olfato. Poco a poco el viejo portal se convierte en un hervidero de gente que, como hacendosas hormigas, se mueven entre las confituras. Con el avance del día vendrán los olores de la fatiga y la dictadura del bronceador revelará sus dominios. Huele a mar y a salitre, a perfume barato, a bullicio de calle, a escupitajo fermentado, a pregón de esquina y a esperanza posible. Sin la diversidad de olores las ciudades serían impersonales y tristes.

OÍDO... (JOE ARROYO)

En Cartagena el sonido monocorde del mar estrellándose en la roca se vuelve polirítmico. En cualquier esquina se sumarán tambores y gaitas. Por las noches grupos de músicos y jóvenes bailarines de las barriadas populares se toman el centro histórico. Bajo el ritmo cadencioso de la cumbia o la fuerza erótica del mapalé, cuerpos sudorosos se mueven con destreza mientras esperan que el público que observa con admiración los incluya en su presupuesto. Desde su trono, Fidel y su esposa administran los sones y fabrican borrachos. Al fondo suena el aforismo “las esquinas son iguales en todos lados”.

En la calle del Arsenal el ingenioso pregón de los vendedores y la algarabía de feria humana del antiguo mercado público cedieron la voz a la música de las discotecas y bares de la zona rosa de la ciudad. Ahora, la estrategia sonora del marketing popular, la risa festiva, la broma fácil y sonante se trasladó al mercado de Bazurto. Una especie de universo popular indomable y altanero en el que parecen hacer falta sentidos para poder percibirlo y definirlo.

Cartagena es sonido por todos lados. Cocheros y guías turísticos pregonan la historia convertida en leyenda. Turistas alegres saludan a los transeúntes. Vendedores de toda suerte de productos ponderan su mercancía en un estilo inconfundible e inédito.

En una esquina del centro histórico una lora entusiasta y parlante anuncia la frescura del agua de coco y las delicias de su carne tierna. En el Fuerte del Pastelillo, en el barrio de Manga, un grupo de muchachos se bañan en las tranquilas aguas de la bahía. Rompen





la monotonía de la tarde con sus gritos alegres y la risa de feria con la que celebran cada una de sus piruetas acuáticas. Contrasta con la tranquilidad y la paciencia temprana de dos niños pescadores, que lanzaron sus anzuelos al agua sin la premura y la ansiedad de la subsistencia.

Todavía suena la ficha del juego de dominó sobre la mesa en las esquinas de los barrios. Se conversa animadamente de béisbol y boxeo, y se desacraliza, el acontecimiento político más importante de la ciudad, el país y el mundo. Por más de cien años, la estatua ecuestre de Simón Bolívar ha sido testigo del parloteo constante de los cotidianos visitantes. La vida política de la ciudad se desliza por las sillas del parque, mientras los jugadores de ajedrez rompen la milenaria tradición de concentración y silencio del llamado juego ciencia.

EL RITMO DE LOS SABORES

Cartagena es una ciudad de sabores que se ofrecen con ritmo. Por la mañana, la paila de aceite está presta a recibir arepas de huevos, patacones, empanadas, carimañolas y buñuelos de fríjol. Cuando los pájaros empiezan a llegar a las plazas y parques, la ciudad desayuna y se despereza. Dando saltos y husmeando en los rincones las Mariamulatas buscan la sobra generosa.

A medio día el calor arrecia. Como para seducir al paladar los jugos se ofrecen en recipientes transparentes. Hordas de sedientos llegan en masa. Por las gargantas de los agitados transeúntes se deslizan refrescantes los jugos de naranja, piña, mandarina, zapote, níspero, sandía y el agua de coco.

En un juego de gestos y palabras el vendedor negoció los pescados con la propietaria del restaurante. Pronto estarán, sazonados en salsa de leche de coco, como almuerzo de comensales ansiosos. Para el postre la ciudad tiene una galería: El Portal de los Dulces. Por esos azares de la historia, en el sitio donde se movió por años la amargura de la esclavitud, ahora se venden las mejores confituras del país. Enyucados, caballitos de papaya, cubanitos, cocadas, bolas de tamarindo, dulces de ajonjolí, indultan al pasado y endulzan el presente.

ACARICIANDO LA MEMORIA

El mundo se hacía más ancho y menos ajeno, y trasladaba sus guerras a otros territorios. La codicia de los enemigos de España y el recelo de los funcionarios reales fundaron en Cartagena de Indias una memoria de piedra que remplazó la vieja memoria de bahareque, indígenas y parsimoniosos cangrejos. Por cuatro siglos, varias generaciones de arquitectos ayudados por artesanos, alarifes, canteros y herreros tatuaron la ciudad en alto relieve.



Muchos años después, frente al mar, el escritor, empresario, músico y poeta cartagenero Daniel Lemaitre Tono, en uno de sus comunes arrebatos de genialidad, le pondría el remoquete más justo y celebrado: “El corralito de piedra”. Más tarde, el escritor y pintor Héctor Rojas Herazo, quien la vivió intensamente en cada uno de sus callejones, calles y zaguanes la describió perfectamente, Cartagena de Indias es un “bloque de labrada piedra frente al mar”.

Por las tardes, cuando el sol empieza a ocultarse, en una combinación de infinita ternura y bajo presupuesto, los amantes se suben a las murallas. La memoria de piedra se doblega y se deja acariciar por la ternura y la pasión. Los cañones curtidos por la patina del tiempo y acariciados por el salitre se vuelven cómplices. Otros calores distintos a los de la pólvora se apoderan de ellos. La noche insinúa su presencia, comienza la construcción de una nueva memoria.

En las playas, la palenquera que se gana la vida suministrando masajes a los turistas intuyó desde la distancia el cansancio y la rigidez de los cuerpos. Unas manos recias, suavizadas por el aceite de coco, desatan los nudos de la piel.

Por la tarde, con algún dinero acumulado gracias a la feria del tacto que tiene por oficio, regresa a su barrio en los extramuros de la ciudad. Llega a su casa, acaricia a sus hijos mientras mira como el salitre corroe poco a poco, pero con seguridad asombrosa, las coloridas paredes de su casa.

Es domingo y los hombres de la barriada levantan con la mano derecha sus trofeos étlicos, con la izquierda se aferran a sus genitales mientras se mueven al ritmo del soukus africano. ¡Atrás! etnógrafos distantes, chamanes de la rentabilidad y el tiempo, déjenlos por un momento administrar algo, aunque sea su propia miseria.



* La primera versión de este texto salió inicialmente publicado en una edición dominical del periódico *El Universal* de Cartagena.



LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE CARTAGENA

MARUJA REDONDO GÓMEZ

El desarrollo urbano de Cartagena de Indias presenta dos momentos importantes en su historia: la Colonia y la Modernidad, en éstas se engloba el siglo XIX como un periodo de transición y el lapso en el que se emprende el cambio. La Colonia fue una época de esplendor donde Cartagena de Indias se mostraba como puerto y núcleo urbano de relevancia política, económica y militar para la Corona Española en el Virreinato del Perú y posteriormente en el Virreinato de la Nueva Granada; una de las ciudades más importantes del Nuevo Mundo en la que su defensa en contra de los enemigos que surcaban los mares, se convirtió en la preocupación principal de sus pobladores y al mismo tiempo, en el factor para la consecución de un modelo de ciudad donde los castillos, baluartes y murallas, fungieron como los elementos claves que conformarían su estructura, confiándola en un cinturón pétreo que la caracterizaría hasta la fecha.

La colonización de las ciudades en América tuvo como objetivo principal la fundación, la formación y el crecimiento de las ciudades. En la ciudad de Cartagena de Indias, el proceso de formación y crecimiento se dio de manera rápida y sobre un espacio geográfico limitado por el Mar Caribe, bahías y lagunas que circundaban a las islas donde se estableció el asentamiento. Las características físicas del emplazamiento, una extensión de tierra en forma alargada al borde de la costa y una bahía que daba entrada hasta los intersticios de la ciudad dieron lugar a un esquema de organización territorial compacto, marcado principalmente por el sistema defensivo que la contenía.

Sin embargo, fue durante el siglo XVII cuando la ciudad definió su carácter de punto importante de comunicaciones e intercambio, además de consolidarse como Plaza Fuerte para la defensa del territorio, a través de sus fortificaciones y murallas. Siglo que se convirtió así, en un tiempo clave para la historia de la ciudad y un tiempo decisivo para su configuración urbana definitiva.

INTRODUCCIÓN

Las primeras ciudades de la Nueva España nacieron y subsistieron no por aportaciones económicas que apoyaran su proceso de transformación, sino a través de Capitulaciones, Leyes, Ordenanzas, Instrucciones y Cédulas Reales que se imponían y se expresaban con recomendaciones muy vagas, producto de una falta de preparación y desconocimiento de los territorios descubiertos.

Fernando el Católico en 1503 aceptaba ante Ovando —quien fue fundador de la ciudad de Santo Domingo, primera en América—, la inexperiencia que tenía aún para dictarle unos lineamientos de organización de la ciudad y, por lo tanto, le concedía la libertad de tomar sus propias decisiones. De ello podemos deducir que el trazado de las ciudades obedecía a lineamientos muy generales, que partían de las marcadas posibilidades que el sitio ofrecía y de la astucia del encomendado.

El mapa más antiguo que se conoce de la ciudad de Cartagena de Indias, hacia 1570.

Fuente: *España. Archivo Cartográfico de la Real Academia de la Historia*, 9 / 4856, folio 126 rº.

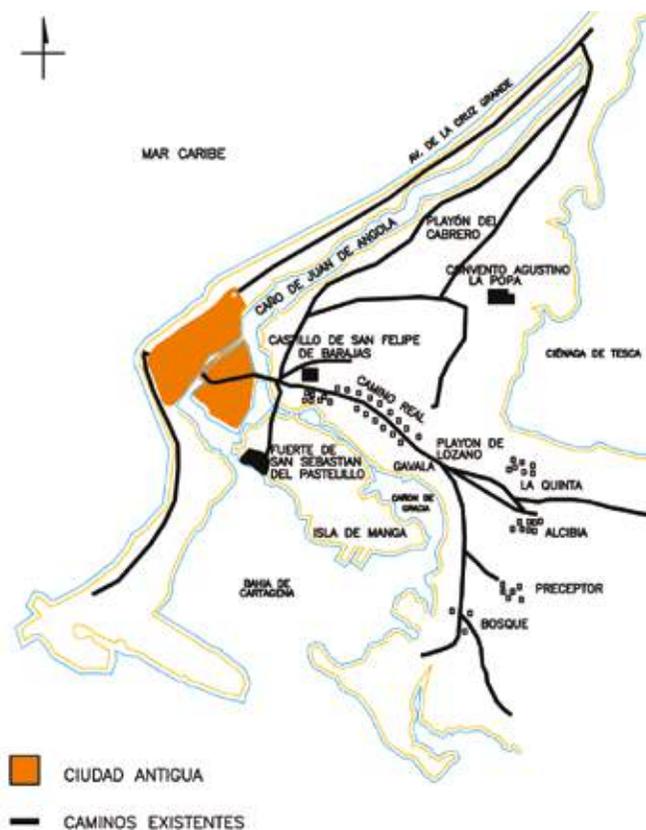
Estos primitivos pasos en el planeamiento constituyeron una contribución urbanística importante, además del establecimiento de las bases para una reglamentación de materiales (piedra, cal y cubierta de teja) en las nuevas construcciones, aunque fueran privadas, eclesiásticas u oficiales. Es por esto que muchas ciudades, aun antes de que se dictaran los cánones reguladores de la traza, ya presentaban estas características. Esta serie de normas u ordenanzas que surgieron para efectos de las fundaciones, incidieron profundamente en la configuración de la ciudad actual de Cartagena, aunque su traza se alejaba del patrón convencional de las primeras ciudades.

EMPLAZAMIENTO Y FUNDACIÓN

La ciudad nace en 1533, cuando es fundada por don Pedro de Heredia, después de varios intentos para conseguir las capitulaciones. La ocupación del poblado de Calamar no se hizo en el primer momento de forma definitiva, ya que presentaba algunos inconvenientes que eran de vital importancia para el asentamiento de una ciudad. Uno de ellos era la escasez de agua de buena calidad, ya que sólo contaba con algunos pozos y jagüeyes lo cual era insuficiente para una población; otro, era la carencia de espacios aptos para la crianza de ganado para el abasto de la ciudad. Estas razones creaban expectativa en cuanto a un nuevo sitio con mejores condiciones.

No obstante, los inconvenientes señalados, su situación geográfica presentaba ventajas insuperables. Estaba rodeada por el Mar Caribe e importantes cuerpos de agua que la recorren en su interior, conformando un área insular y un área continental que la dotaban de condiciones especiales y conjugaban un entorno interesante y variado, rico en paisajes naturales; pero además la bahía protegida del mar exterior era incomparable con respecto a otros sitios del entorno, que para efectos de seguridad y defensa constituía un sitio ideal para los objetivos de la corona. Este factor de protección de la bahía fue muy importante ya que una de las condiciones que marcaba la capitulación concedida a Pedro de Heredia, era la de construir recintos protegidos por murallas, tapias o empalizadas para la defensa de los españoles que allí residieran, con lo cual también se establecía la ocupación oficial de un territorio¹.

Su bahía se encuentra ubicada hacia el sur de la ciudad y se extiende de norte a sur a lo largo de la costa cubriendo una superficie de más de diez millas de longitud. Está dividida en dos inmensas dársenas naturales: la bahía exterior y la bahía interior, formadas a su vez, por grandes islas que más adelante sirvieron como puntos estratégicos para la defensa de la ciudad.² La bahía interior constituyó el fondeadero de las embarcaciones españolas en la época colonial. De esta bahía transbordaban hombres y mercancías a embarca-



Plano de la Estructura de los caminos de extramuros.

Fuente: Dibujos de la Autora sobre el Plano de la ciudad de Cartagena y terreno de sus inmediaciones de Antonio Arévalo, 1763.

Martínez, Carlos. *Apuntes sobre el Urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*, p. 29.

2 Segovia, Salas R. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Carlos Valencia Editores Bogotá, 1982, p. 25.

ciones más pequeñas que los llevaban a través de otra bahía más interna, la bahía de las Ánimas, hasta el muelle de la ciudad.

Esta gran bahía —exterior e interior— tuvo comunicación con el Mar Caribe por el canal de Bocagrande hasta el siglo XVII; posteriormente se decidió cerrarlo con una escollera para asegurar la defensa de la ciudad, quedando como único acceso el canal de Bocachica, al sur de la bahía.³

Un elemento que se sumó a las condiciones favorables que presentaba la bahía, fue su posición geográfica, lo que hacía que Cartagena fungiera como punto de enlace con las otras ciudades. Esto hizo, más tarde, que Cartagena fuera el primer mercado de los productores españoles en tierras sudamericanas y el puerto clave de un inmenso y rico territorio.⁴ Todos estos aspectos del emplazamiento contribuyeron de alguna manera a la decisión sobre la fundación de la ciudad en ese sitio. Los inconvenientes se fueron solucionando con el paso del tiempo, se construyó un camino que comunicó tierras para el ganado y la agricultura y para captar agua se construyeron aljibes⁵ que recogían las aguas pluviales solucionando el problema del abasto.⁶

CARACTERÍSTICAS DE LA ESTRUCTURA

En las primeras décadas, después de su creación, Cartagena presentaba una imagen pobre desde el punto de vista urbano y arquitectónico. La ubicación de algunos equipamientos —aunque de manera provisional y con el trazado de caminos que partían del punto de origen del poblado, la Plaza Real o de la Mar hacia la periferia en forma radial—, significaron un primer intento de ordenamiento urbano, que implicó una transformación incipiente de la ciudad dos años después de su fundación, en 1535.

Uno de los espacios que contribuyó a este cambio de imagen de la ciudad fue el sistema de espacios abiertos en algunas de las intersecciones o remates de calles principales. Las cuales generaron plazas y plazuelas. Estos espacios urbanos de valor paisajístico estructuraron a la ciudad e incorporaron una nueva dimensión al pensar en una armoniosa relación entre lo lleno y lo vacío, lo público y lo privado. Las plazas como espacio cívico, de convivencia, de conexión de vías, de distribución de recorridos y vestíbulo de edificios públicos, desempeñaron un papel de funcionalidad dentro de la estructura. Cartagena contaba con ocho plazas: siete en la isla principal y una en la isla vecina.

3 Marco, Dorta E. Cartagena de Indias. *La Ciudad y sus Monumentos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1951. p. 3-5.

4 Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, op.cit., p. 7.

5 Los aljibes eran unas construcciones de ladrillo con bóvedas de medio cañón, reforzadas con arcos, podían estar enterrados o en la superficie en cuyo caso llevaban gruesos contrafuertes. Las paredes se cubrían con un betún compuesto de ceniza, aceite y polvo de ladrillo.

6 Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, op.cit., p. 8.

La Plaza de la Mar construida en 1572 por Pedro Fernández de Busto fue en un principio la plaza principal por situarse junto al puerto; además servía de muelle para descargar las flotas que llegaban de España; ordenaba los edificios administrativos y casas que se ubicaban en ella, las cuales contaban con portales dintelados en la planta baja; era el lugar de vida ciudadana más intensa, pues en ella se encontraba la Casa de Contratación, las carnicerías y las tiendas de mantenimientos.

La Plaza de los Jagüeyes —que toma su nombre por encontrarse el mayor número de pozos de agua dulce de la ciudad— como hemos señalado líneas antes. La Plaza Mayor ubicada en un espacio adyacente de donde se encontraba la Catedral. La Plaza de Santo Domingo formada por el convento de su mismo nombre y la Plaza de la Hierva en la que se organizaba el mercado. En la segunda isla se encontraba la Plaza del Matadero, que más adelante se convertiría en un espacio majestuoso para la ciudad

Juan de Vadillo, quien era entonces el juez de residencia, decidió emprender el proceso de transformación, construyendo un templo de paja y trazando algunos caminos, los que constituyeron la guía para la ubicación y alineación de las nuevas casas del pueblo y marcó el inicio de la futura traza y estructuración del asentamiento.

No obstante, ese carácter provisional e incipiente que mostraba la ciudad en el siglo XVI, no impidió un proceso de expansión de su área urbana principalmente, hacia la zona oriental de la isla. El proceso de expansión del poblado siguió su curso de tal manera que entre 1533 y 1563 se consolidó en su zona central por un área urbana conformada por un sistema de calles y plazas que la convertían en un conglomerado urbano singular.

En 1586 se expandió la ciudad al poniente de la isla, hacia el Mar Caribe, cubriendo la extensión territorial de la isla, de tal manera que entre los años de 1595 a 1599, de consolidó la ciudad con dos importantes centros urbanos: El Centro o Barrio de la Catedral y el Barrio de San Diego que se formó en la periferia del centro urbano original. Fue en este periodo cuando la mancha urbana alcanzó a cubrir una superficie que correspondió, años más tarde, al casco urbano delimitado por las murallas y los baluartes.

De la misma manera que la ciudad se extendía, se emprendieron acciones que contribuyeron a avanzar en la fisonomía del pueblo con obras de infraestructura como la construcción del puente de San Francisco sobre el caño de San Anastasio, la cual fue una de las primeras obras de utilidad pública,⁷ ya que este puente logró la comunicación entre las dos islas que conformarían la ciudad antigua de Cartagena de Indias: la isla principal y la segunda isla en la que posteriormente se asentó el arrabal de Getsemaní.

En efecto, fueron esta y muchas otras obras más las que le fueron dando una categoría de ciudad que terminó de concretarse cuando se convirtió en un puerto importante de intercambio de productos; primero con España y más adelante con las ciudades de la

(pág. derecha)

Plan Etipográfico de la ciudad de Cartagena de las Indias. Año 1741 por D. Antonio Mazon.

Fuente: *España, Biblioteca Nacional, signatura Mr/43/242 (identificador 2150429).*

⁷ *Ibid.*



Nueva Granada. Esta categoría alcanzada por la ciudad, trajo como consecuencia, el desarrollo de una infraestructura que era demandada por el puerto para su operación por lo que se construyeron varios muelles, zonas de almacenaje y astilleros que fortalecieron la actividad portuaria y por ende a la ciudad. El primer muelle fue construido en 1542 llamado el muelle viejo, de 50 pies de ancho y luego, en 1562, el muelle nuevo, que se ubicó más cerca de la casa de Contratación⁸, a orillas de la plaza de la mar.

A esta incipiente dinámica de desarrollo urbano, ya avanzado el siglo, se sumó la iniciativa del gobernador Fernández de Busto de impulsar la realización de obras públicas y la transformación de la imagen urbana. Para finales del siglo la mayor parte de los bohíos se habían transformando en casas de piedra.⁹ Además, se decidió, también bajo su gobierno, llevar a cabo la obra de relleno de una parte de la Ciénaga de San Anastasio en la zona del Puente de San Francisco. En esta tierra ganada al agua se generó una pequeña y naciente plaza. Estas obras, aunque realizadas con muchas limitaciones tecnológicas, representaron avances en la infraestructura, ya que quedaban definitivamente conectadas las dos islas por tierra firme. Esta importante acción, marcó las pautas para que en los albores del siglo XVII se generara el primer ensanche de la ciudad: el arrabal de Getsemaní. Asimismo, fue determinante para la morfología de la futura ciudad, al constituirse —hasta la fecha— en un espacio de articulación entre la zona central y la periferia.

Otras obras importantes de infraestructura que se realizaron en ese periodo fueron: el camino que se abrió hacia el interior,¹⁰ para las zonas destinadas a la cría de ganado y que siglos más tarde se convertiría, primero en la línea del tren Cartagena-Calamar y en el siglo XX en el eje vial más importante de la ciudad. Otra gran obra fue la construcción del Canal del Dique¹¹ autorizado en 1571 como un camino y completado en 1582. El Canal fue una obra, que en ese siglo por problemas de mantenimiento no prosperó y tuvo que ser cerrado. Su función consistió en comunicar la bahía de Cartagena a través de varios caños con el río Magdalena, arteria fluvial de gran importancia para la economía del país siglos adelante. Estas acciones, aunque no se realizaron al interior del poblado, contribuyeron y determinaron en gran medida al desarrollo futuro de la población e influyeron notablemente en su estructura.

A estas obras de carácter público se sumaron obras arquitectónicas compuestas principalmente por iglesias, conventos y algunas oficinas administrativas que controlaban la



La Plaza de la Aduana con los edificios administrativos.

8 *Ibid.*, p. 26.

9 *Ibid.*, p. 35.

10 Camino a Curucha cerca de Arjona, hacia las márgenes del Canal del Dique. Marco Dorta. *Op. cit.*, p. 26.

11 Bell, Lemus Gustavo. *Cartagena de Indias de la Colonia a la República*. Colección Historia No. 3 Fundación Simón y Lola Gubereck Santa Fé de Bogotá, 1991. Capítulo “El Canal del Dique 1810-1840: El Viacrucis de Cartagena”.

llegada y salida de mercancía del muelle de la ciudad. La ciudad de entonces era pobre de elementos, aunque ya contaba con algunos edificios públicos de cierto carácter e importancia. La centralidad que esto implicaba, por su ubicación en el núcleo principal de la ciudad, la estructuraban y le daban un sentido urbano que permitía una fácil identificación de las zonas en las que se dividía la ciudad.

El equipamiento religioso fue prolífero en la ciudad, aunque en los inicios lo formaba la primera Iglesia de Cartagena, construida en 1534; la catedral y tres conventos, uno dominico, uno agustino y uno franciscano. La iglesia se construyó primero con paja y caña en la esquina de la actual calle del Coliseo y calle del Colegio; luego, en 1563, se reconstruyó con madera y en 1577 se construyó la nueva catedral en la Plaza de la Proclamación donde aún se encuentra hasta nuestros días. El Convento de Santo Domingo se construyó con paja y caña en 1534 en la plaza de la Hierba, hoy plaza de los coches, más adelante y después de un incendio que lo destruyó, se construyó definitivamente en 1579 en la plaza que lleva su nombre y el sitio que ocupa actualmente.¹²

El convento de San Francisco se fundó en 1559 corriendo la misma suerte que el convento de Santo Domingo, por lo cual se reconstruyó en 1560. El Convento de San Agustín se fundó en 1582 en lo que hoy es la universidad de Cartagena. En un inicio la ubicación de los conventos e iglesias marcaron un primer anillo en el cual se concentraba la actividad religiosa; más adelante esta dinámica cambió con la reubicación de la Catedral y el Convento de Santo Domingo hacia la periferia del lado poniente del núcleo urbano, generando una amplia red de iglesias y conventos en los siguientes dos siglos, saturando la mancha urbana existente.

Otros que se construyeron fueron el Colegio de la Compañía de los Jesuitas, sobre la cortina de muralla que está entre los baluartes de San Ignacio y San Francisco Javier, al surponiente del núcleo urbano, logrando una articulación interesante entre el lienzo de muralla y el edificio. Más adelante se fundaron y construyeron los conventos de: Santa Cruz de la Popa (1607), de los Religiosos Descalzos de la Orden de San Agustín, en los extramuros de la ciudad, localizado en la cumbre del cerro llamado Popa de la Galera; Santa Teresa, primer convento de monjas (1607); el de las Carmelitas Descalzas de la Reforma de Santa Teresa¹³ (1609); el de San Agustín, que se terminó a principios de este siglo; San Diego (1611); Santa Clara (1617), y el de la Merced (1625).¹⁴ También surgieron algunas iglesias en esa época: la iglesia de la Trinidad y la Ermita de San Roque en el barrio de Getsemaní.

El Colegio de la Compañía, los dos conventos de monjas, el Convento de San Agustín y el de la Merced, se ubicaron todavía en el núcleo central de la ciudad que era el concen-

12 Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, op.cit.

13 Bossa, Herazo Donaldo. *Nomenclator Cartagenero*. Banco de la República, Bogotá, 1981, p. 31.

14 Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...*, op. cit., p. 47 a 48 y 72 a 77.



trador de actividades y servicios. Los conventos restantes y la iglesia de Santo Toribio, se ubicaron en el barrio de San Diego y las iglesias de la Trinidad y de San Roque, en el barrio de Getsemaní. Estos últimos ocuparon terrenos por fuera del núcleo central, posiblemente por disponibilidad de espacio en las zonas urbanas que se estaban formando en ese momento, iniciando así un incipiente proceso de descentralización de actividades y constituyéndose en elementos importantes en la estructura interna de cada uno de estos nuevos núcleos.

En el siglo XVIII se continuó con las pautas marcadas en el siglo anterior ubicándose en las zonas periféricas al núcleo central, en proceso de consolidación. A principios de siglo, se construyó la Iglesia de la Compañía de Jesús, dedicada a San Pedro Claver, considerado el edificio religioso más importante de la etapa colonial, fue creado por el arquitecto Vignola.¹⁵ A esta se sumaron dos más en los barrios aledaños al de la catedral, San Diego y Getsemaní y colegios y hospitales que formaban parte del sistema religioso de la época.

Los edificios administrativos estaban representados por el edificio de la Aduana ubicado en la Plaza de la Mar. En 1572 era el edificio de mayor importancia en el poblado; la Casa de Contratación que tenía que ver con las comunicaciones y algunos aspectos de la Aduana, se encontraban también en la misma plaza, generando un conjunto administrativo que para la época significaba el punto vital de la ciudad.¹⁶ La Casa del Cabildo se encontraba en las inmediaciones de la Plaza Mayor y, por último, hacia la zona de la segunda isla se empezaba a vislumbrar la expansión con la ubicación del matadero, el cual funcionó allí desde 1595 hasta 1815.



La Plaza de los Cocheros.

(pág. izquierda)

La Puerta del Reloj, acceso principal al recinto histórico.

En los siglos posteriores, los edificios administrativos conformaban una importante red en la ciudad, algunos de ellos primero, como la Real Aduana, la Contaduría y la Real Caja se ubicaron en la Plaza de la Aduana, la Casa de la Moneda, el Palacio de la Inquisición, considerado la mejor pieza que dejó la arquitectura civil del siglo XVIII, de estilo barroco, situado en la actual Plaza de Bolívar. Se creó también el Real Consulado de Cartagena, instituido en la última década del siglo para facilitar y fomentar la labor de agricultores, comerciantes e industriales, la apertura de vías de comunicación y todo lo relacionado con el desarrollo económico de la ciudad. Se instituyó también la Real Contaduría y Tesorería de manera independiente y separada de la Casa de la Aduana. Por otra parte, algunas casas que dieron alojamiento a altos dirigentes que alcanzaron títulos nobiliarios en el periodo virreinal, condes y marqueses, formaron parte también del equipamiento civil de la ciudad; ejemplos de estas son: la Casa del Marqués de Valdehoyos y la casa del Premio Real.

15 Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...*, op. cit., p. 137 a 138.

16 Samudio, Trallero Alberto. *La Vida Urbana de Cartagena en el Siglo XIX*. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe. Departamento de Investigaciones Cartagena, 2000, p. 7.

Calles

- 33. Calle larga
- 34. de N^o de la Reina
- 35. de N^o del buen siglo
- 37. de la Cruz
- 38. de S^o Maria
- 39. de San Valentin
- 40. de Pedro
- 41. de Juan
- 42. de Juan
- 43. de Juan
- 44. de Juan
- 45. de Juan
- 46. de Juan
- 47. de Juan
- 48. de Juan
- 49. de Juan
- 50. de Juan
- 51. de Juan
- 52. de Juan
- 53. de Juan
- 54. de Juan
- 55. de Juan
- 56. de Juan
- 57. de Juan
- 58. de Juan
- 59. de Juan
- 60. de Juan
- 61. de Juan
- 62. de Juan
- 63. de Juan
- 64. de Juan
- 65. de Juan
- 66. de Juan
- 67. de Juan
- 68. de Juan
- 69. de Juan
- 70. de Juan
- 71. de Juan
- 72. de Juan
- 73. de Juan
- 74. de Juan
- 75. de Juan
- 76. de Juan
- 77. de Juan
- 78. de Juan
- 79. de Juan
- 80. de Juan
- 81. de Juan
- 82. de Juan
- 83. de Juan
- 84. de Juan
- 85. de Juan
- 86. de Juan
- 87. de Juan
- 88. de Juan
- 89. de Juan
- 90. de Juan
- 91. de Juan
- 92. de Juan
- 93. de Juan
- 94. de Juan
- 95. de Juan
- 96. de Juan
- 97. de Juan
- 98. de Juan
- 99. de Juan
- 100. de Juan





EL SISTEMA DEFENSIVO

Uno de los factores que contribuyó a una imagen urbana singular e Innovadora de la ciudad en ese momento, lo constituyó el sistema defensivo de la ciudad, el cual aportó elementos que determinaron su morfología y configuración. Se iniciaron las construcciones en este siglo, para la defensa de la plaza contra piratas y corsarios, así como de protección en contra de los eventos meteorológicos que la azotaban.

En el año de 1586 llegaron a Cartagena Juan de Tejada y Bautista Antonelli para iniciar las grandes obras de arquitectura militar cuya construcción tardaría dos siglos y la convertirían en la principal plaza fuerte de las Indias. Aunque al inicio de ese proyecto —tendiente a lograr el confinamiento total de la ciudad— no se realizaron obras permanentes, sí se dieron los primeros pasos hacia el proyecto definitivo elaborado por Antonelli, que se llevaría a cabo en el siguiente siglo.¹⁷

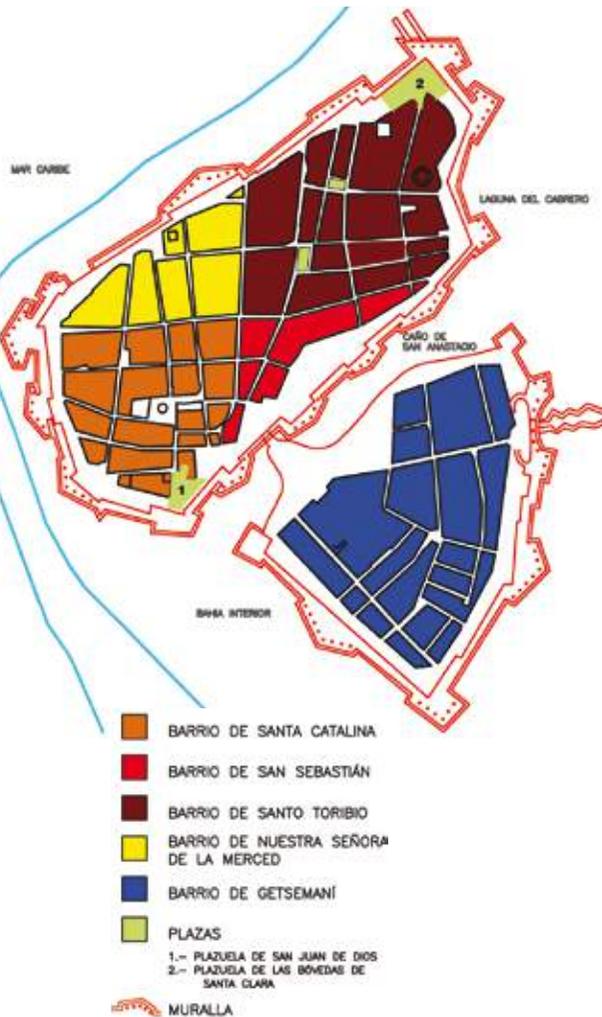
Antes de emprender esta gran obra, Cartagena se vio en la necesidad de desarrollar una defensa provisional que los protegiera de las inclemencias del clima y de piratas y corsarios que empezaban a merodear las aguas del Caribe. Se construyeron entonces, el fuerte de Vargas en 1567 en la bahía exterior que se ubicó en uno de los puntos estratégicos hacia mar abierto, para defender la entrada por la parte norte de Bocagrande. En ese mismo año se construyó el fuerte de Gamboa para defender el canal de Bocagrande hacia su parte sur.

En 1566 se construyó el fuerte de San Felipe del Boquerón, que más adelante sería sustituido por el fuerte de San Sebastián del Pastelillo ubicado en la isla de Manga y su objetivo era la defensa de la bahía interior. Posteriormente, se levantó el fuerte de la caleta en 1567 y un puente levadizo en el puente de San Francisco, con la finalidad de resguardar a la ciudad. Fue el periodo de la protección exterior de la ciudad, y la realización del proyecto definitivo para las murallas de la plaza.

Sin embargo, Cartagena sufrió los embates del enemigo y fueron presa fácil de los ataques sucedidos; el primero de ellos diez años después de su fundación, en 1543, por el pirata Roberto Baal, más tarde, en 1559, fue asediada por una segunda flota a la cabeza de Martín Cote, quien cobró un rescate para no quemar la ciudad, en 1568 fue bombardeada por John Hawkins pero se impidió el asalto. Al final del siglo, en 1586, el corsario Francis Drake asestó un duro golpe a la ciudad dejándola en un estado deplorable de destrucción, propiciando la llegada del italiano Bautista Antonelli en ese mismo año para el diseño y construcción del sistema definitivo de fortificación.¹⁸

17 Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, op.cit., p. 9 a 13.

18 Zúñiga, Angel Gonzalo, "San Luis de Bocachica. Un Gigante Olvidado". En *La Historia Colonial de Cartagena de Indias*. Punto Centro-Forum. Cartagena, 1997, p. 11 a 12.



Plano de la Estructura de la ciudad antigua en el siglo XVII: barrios y plazas.

Fuente: *Dibujo de la Autora sobre el Plano de la ciudad de Cartagena y terreno de sus inmediaciones de Antonio Arévalo, 1763.*

(pág. izquierda)

Estado actual de las murallas de la ciudad antigua sobre ortofoto, en color amarillo las zonas demolidas.

El primer tercio del siglo XVII fue próspero en la construcción definitiva de las defensas, se caracterizó por la construcción de la protección de la bahía interior de Cartagena. Desde 1609, hasta 1631, el ingeniero Cristóbal de Roda estuvo al frente de las obras; se construyeron nuevos fuertes menos vulnerables. Para resguardar la entrada a la bahía interior por Bocagrande, se construyó el Fuerte de San Matías (1602), en el sitio donde se encontraba el Fuerte de Vargas en la Punta de Icacos. Para hacer pareja de ataque, se proyectó un año después la Plataforma de Santángel y se construyó en 1617 con una existencia efímera. En 1626 se construyó el Fuerte de Santa Cruz o Castillogrande en Punta Judío trazado por el ingeniero Tiburcio Spanochi, con la cual se logró de manera eficiente la protección por la entrada de Bocagrande. Por este acierto se dispuso la demolición de San Matías y Santángel en el mismo año. Como complemento al Fuerte de Castillogrande y para protección de la bahía interior se construyó el Fuerte de San Juan de Manzanillo a manera de una pequeña plataforma artillada y dos pequeños fuertes más: el de Manga, que desapareció al final de ese mismo siglo y el del Boquerón, que ya existía desde el siglo anterior.¹⁹

En 1646 se decidió la construcción del castillo de San Luis de Bocachica en la bahía exterior, bajo la dirección de don Juan Bautista Antonelli hijo, para proteger el estrecho canal del mismo nombre que había sido abierto por la fuerza de las mareas, convirtiéndolo en esta época en el único acceso navegable hacia la bahía de Cartagena.²⁰ Con San Luis de Bocachica pierden casi toda su importancia las Fortalezas de Castillo Grande y Manzanillo, el cual se convirtió más tarde en un almacén de repuestos de artillería. Con el objetivo de resguardar el acceso de la ciudad por tierra firme, en 1657 se construyó el Castillo de San Felipe de Barajas en la cima del cerro de San Lázaro con la que se cumplió una primera etapa de consolidación de los elementos para la defensa externa de la ciudad.

Casi de forma paralela se comenzó la construcción del cinturón de murallas y baluartes que rodearon a la antigua ciudad de Cartagena. El primero de los baluartes fue el de San Felipe, en 1614, hoy de Santo Domingo, ubicado al poniente de la ciudad. Años más tarde, entre 1625 y 1638, se construyen los de: Santa Catalina, Santa Clara, San Lucas, San Francisco Javier, San Andrés, así como la Puerta del Reloj; esta última constituyó un elemento esencial en la estructura vial del casco urbano.

En el núcleo de Getsemaní, de la misma manera se construyeron murallas y baluartes; el Reducto, Barahona, Santa Isabel, la Puerta y la Batería de la Media Luna de San Antonio o de San Francisco. En 1655 se construyó lo que sería el primer intento de la Muralla de

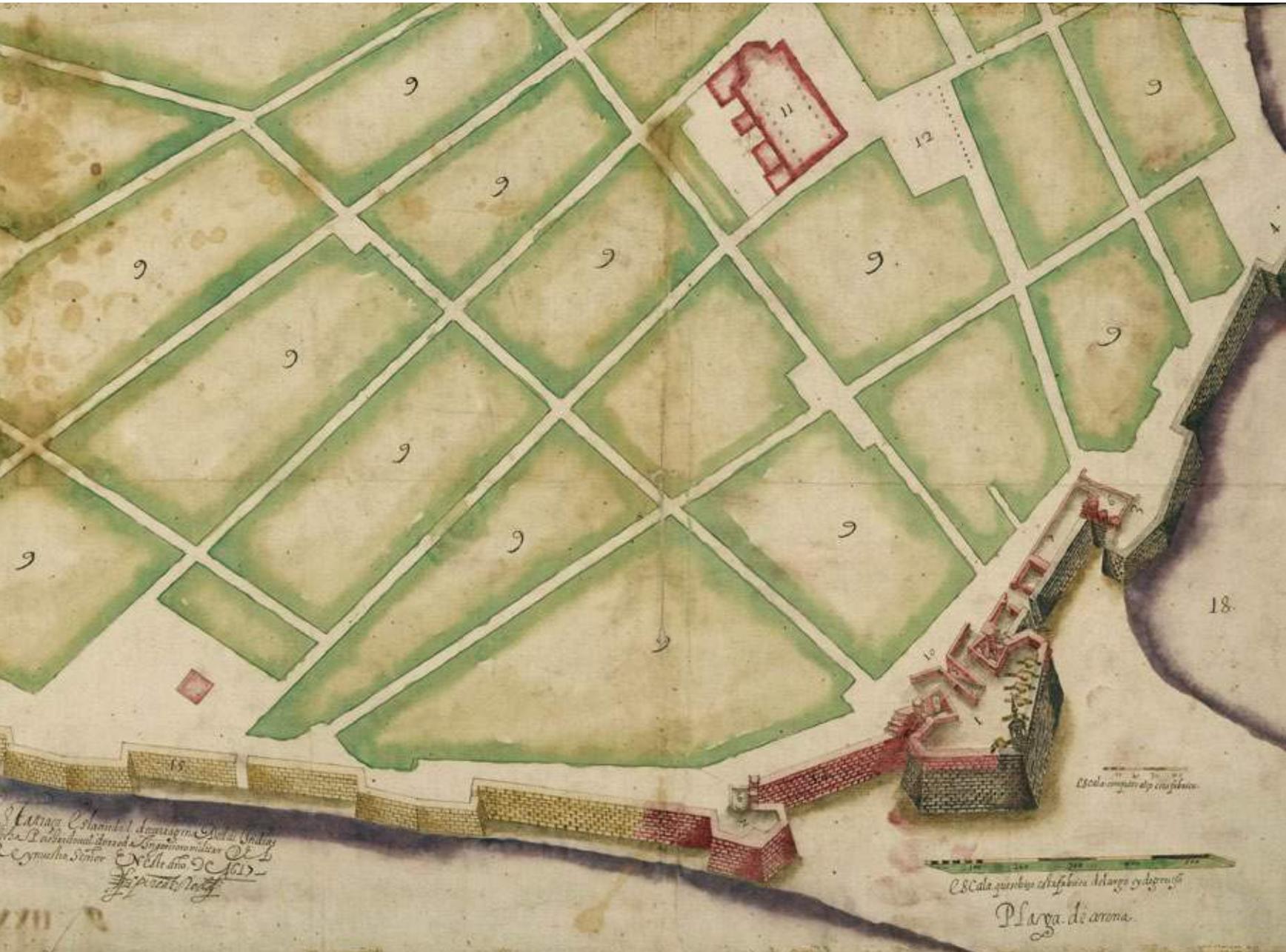
19 Segovia, Salas Rodolfo. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1982, p. 26 a 27.

20 Zúñiga, Angel Gonzalo. "San Luis de Bocachica. Un Gigante Olvidado". En *La Historia Colonial de Cartagena de Indias*. Punto Centro-Forum Cartagena, 1997.

(pág. derecha)

Traza de la ciudad de Cartagena de Indias en 1617, por Christobal derrodas, ingeniero militar del rey. Detalle del plano.

Fuente: *España, Biblioteca Nacional, (identificador 1557443)*.





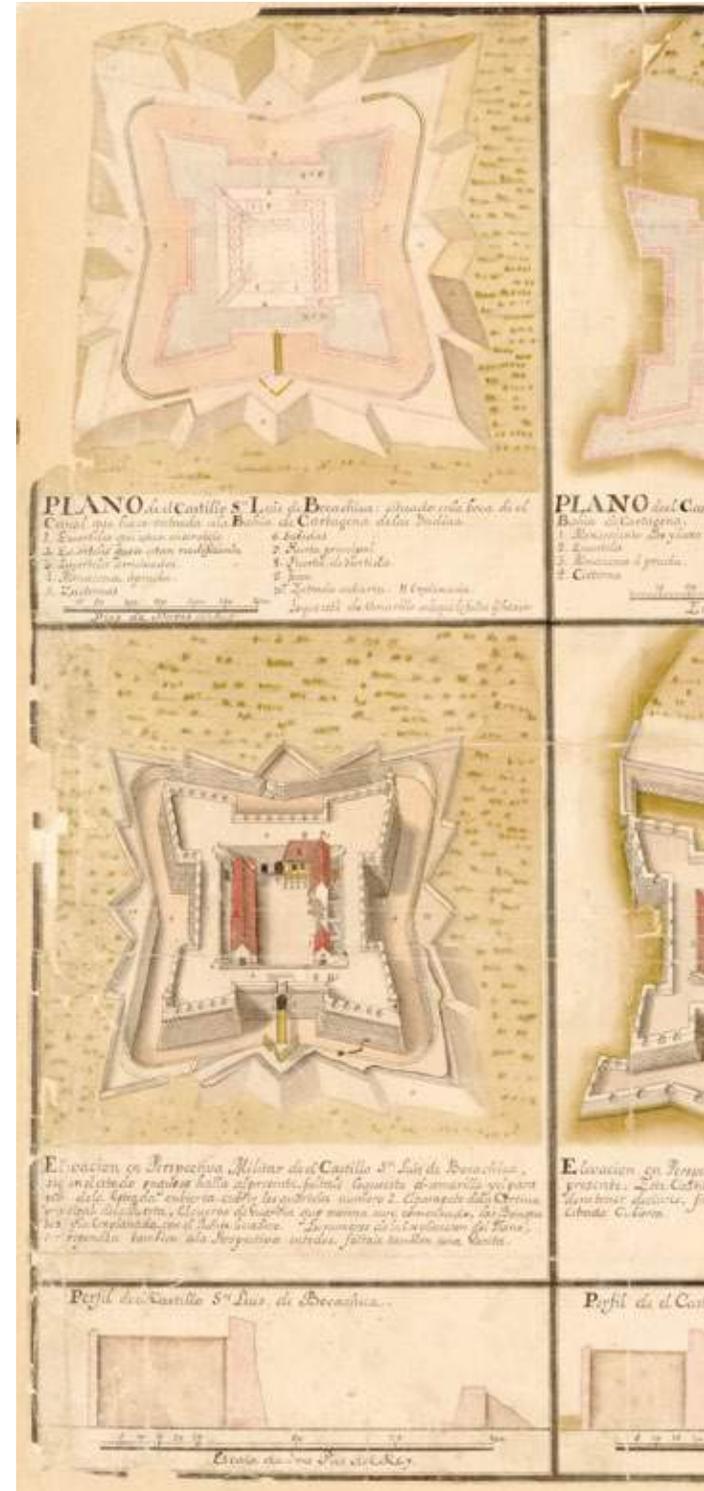
Fuerte de San Fernando de Bocachica y Castillo de San Felipe de Barajas.

Fotos: Jaime Borda

(derecha)

Plano de las fortificaciones de Cartagena de Indias, Juan de Herrera y Sotomayor, 1730.

Fuente: *España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (SHM), plano nº 34 de Cartagena de Indias.*



la Marina con lo que se conformaba un recinto completamente cerrado.²¹ Toda la obra de defensa, desde sus inicios, pasó por un proceso de construcción y reconstrucción, principalmente por los fuertes vientos del norte que causaban derribos y por el terrible asedio que sufrió la ciudad a finales de siglo en 1697 cuando Jean Bernard, Barón de Pointis, destruyó gran parte de la defensa de Cartagena.

El siglo XVIII se centró primero en la reconstrucción de las ruinas dejadas por los franceses y segundo, en la ampliación y remozamiento de las defensas, en función de los nuevos cambios operados en la tecnología de las armas y en el arte de la guerra. Fue considerada la etapa más brillante de la historia de las fortificaciones, principalmente de 1741 a 1759 cuando se culminó el último capítulo de la historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias.²² La estructura de murallas y bastiones alrededor de la ciudad quedó definida al final del siglo en un cinturón pétreo, convirtiendo a Cartagena en una Plaza Fuerte e inexpugnable.

A finales del siglo XVIII, la estructura urbana de Cartagena de Indias logró su consolidación después de un largo proceso de construcción, reconstrucción y densificación de la ciudad. La ciudad contaba con una mancha urbana consolidada que abarcaba las dos islas. Hasta ese momento la población todavía vivía dentro del recinto de sus murallas. En la zona extramuros se encontraban algunos grupos dispersos de bohíos localizados en las inmediaciones del Castillo de San Felipe de Barajas y en la base del cerro de la Popa; asimismo, existían algunas haciendas y estancias de ganado, tejares y pesquerías que todavía no llegaban a formar núcleos urbanos.

Si el siglo XVIII se caracterizó por la reparación y conclusión definitiva de la Plaza Fuerte, a su vez, el siglo XIX, por el inicio de las demoliciones efectuadas para dar paso al desarrollo de la nueva ciudad. En 1883 se demuele el Revellín²³ de la Media Luna para la construcción de la calzada del mismo nombre, comenzando a abrirse la ciudad hacia las nuevas áreas de expansión; cuatro años más tarde se continuó con el Revellín del Cabrero, para lograr una comunicación franca de la isla principal con las tierras de este nombre. En la siguiente década se derribaron los tres baluartes ubicados detrás del Revellín de la Media Luna abriendo completamente el acceso a extramuros. Dentro del recinto de la ciudad antigua se llevaron a cabo obras en las murallas, como: la apertura de la puerta izquierda de la Boca del Puente, a principios de siglo bajo el gobierno de D. Blaz de Soria, y la segunda puerta de la Aduana o Piñeres, en 1887, por el visitador nacional Simón Gutiérrez de Piñeres.²⁴

21 Segovia, Salas Rodolfo. *Las Fortificaciones de Cartagena...*, op. cit., p. 51 a 54

22 Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...*, op. cit., p. 155 a 156.

23 El Revellín era una construcción del otro lado del foso de la muralla, de forma triangular para reforzar y cubrir los flancos de los baluartes.

24 Bossa, Herazo Donald. *Nomenclator Cartagenero*. Banco de la República Bogotá, 1981, p. 324.

IMAGEN DE LA CIUDAD AL FINALIZAR EL PERIODO COLONIAL

A mediados de siglo la ciudad presentaba todavía una imagen de incipiente desarrollo; el núcleo urbano aún no se despegaba de su estructura primitiva. La mayor parte de las casas estaban construidas con madera y bahareque. Según Alonso de Mendoza,²⁵ en 1573 y hacia finales de siglo, existía unas 400 casas de las cuales una parte eran ya de mampostería con las características aparentes actuales.

Esta condición, en la segunda mitad del siglo, aportaba a la ciudad una nueva imagen con la que alcanzaba un nuevo escalón en su desarrollo. Las primeras casas fueron construidas por Juan de Vadillo en las inmediaciones de la primera iglesia que más adelante sería la Catedral. Los solares en las manzanas eran de muy variadas formas y tamaños con escasos frentes y gran profundidad como consecuencia del proceso del reparto, en el cual es clara la especulación con la tierra urbana llevada a cabo por los primeros pobladores.²⁶

Después de un siglo de existencia, la ciudad presenta un cambio drástico respecto del siglo anterior. Según Fr. Pedro Simón, fue en 1627²⁷ cuando los edificios comenzaron a transformar su fisonomía con el uso de materiales duraderos. Se descubrieron canteras de piedra en las aguas circundantes, con la que se construyeron los edificios haciéndolos más seguros y resistentes a los constantes incendios, contribuyendo con esto a una consolidación del espacio urbano, además, por las características físicas de la piedra, permitió obtener fachadas vistosas en el conjunto.

Para entonces, las casas de mampostería se construían con balcones volados y ventanales con claraboyas como respuesta al clima cálido de la zona ofreciendo una imagen interesante del conjunto de la calle; las casas de bahareque y madera quedaron relegadas a la isla vecina de Getsemaní y a las zonas extramuros; los edificios religiosos ya mostraban su fisonomía con muros de piedra sillares tanto en la isla principal como en la isla vecina.

Durante el proceso de consolidación en el siglo XVIII la ciudad presentaba una tipología arquitectónica variada que enriquecía el paisaje urbano. La arquitectura doméstica constituía el tejido más uniforme de la ciudad; los nuevos equipamientos (palacios, iglesias, casas de la moneda, consulados, etc.), que ocupaban grandes superficies y en ocasiones manzanas enteras, marcaron hitos en una estructura poco jerarquizada y contribuyeron a la singularidad del conjunto urbano.

Otras versiones acerca del paisaje urbano de la época, fueron las aportadas por D. Jorge Juan de Santacecilia y D. Antonio de Ulloa,²⁸ quienes refiriéndose al núcleo principal

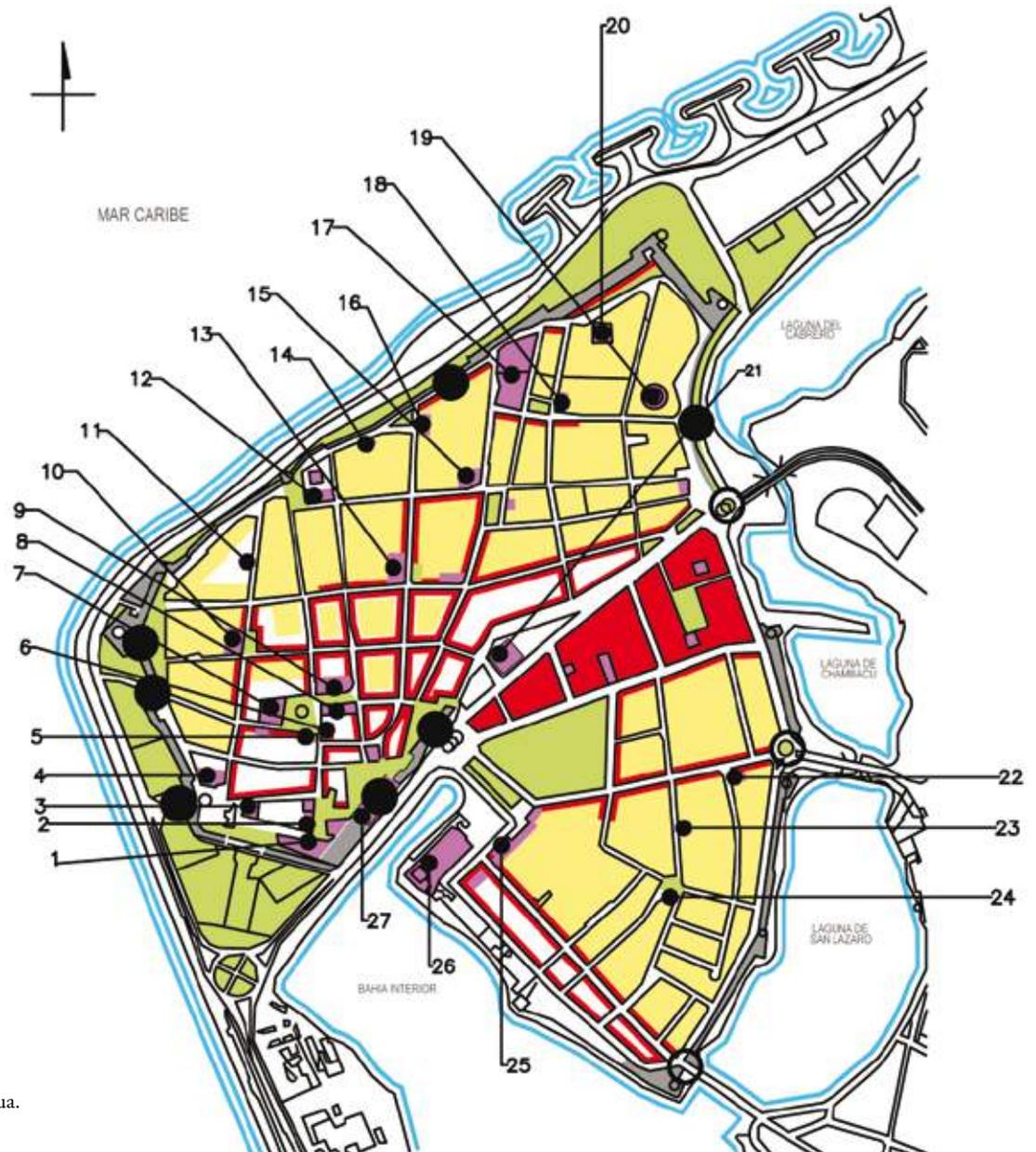
25 Tellez German; Moure Ernesto. Repertorio Formal de Arquitectura Doméstica. Cartagena de Indias, Epoca Colonial. Corporación Nacional de Turismo, Bogotá, Colombia, 1982, p. 17.

26 *Ibid.*

27 Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*. Segunda edición, Cartagena tip. de vapor "Mogollón" 1912.

28 Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus Cercanías...* op cit., p. 34.

- | | | | |
|---|--|---|--------------|
|  | HABITACIÓN |  | EQUIPAMIENTO |
|  | COMERCIO |  | MURALLA |
|  | PARQUES Y PLAZAS | | |
| | 1.- PARQUE CENTENARIO 2.- PASEO DE LOS MÁRTIRES 3.- PARQUE DE LA MARINA 4.- PLAZOLETA DE LOS ALMIRANTES 5.- PARQUE DE APOLO | | |
|  | PUERTAS EN MURALLA | | |
|  | CONEXIONES CON LA CIUDAD NUEVA | | |
|  | 1.- MUSEO DE ARTE MODERNO 2.- SAN. PEDRO CLAVER 3.- MUSEO NAVAL 4.- HOTEL STA. TERESA 5.- BANCO DE LA REPÚBLICA 6.- MUSEO DEL ORO 7.- INQUISICIÓN 8.- GOBERNACIÓN 9.- CATEDRAL 10.- STO. DOMINGO 11.- C. MARQUEZ VAL DE HOYOS 12.- TEATRO HEREDIA 13.- UNIV. CARTAGENA 14.- COLEGIO 15.- STO. TORIBIO 16.- COLEGIO 17.- HOTEL STA. CLARA 18.- BELLAS ARTES 19.- PLAZA DE LA ZERREZUELA 20.- COLEGIO SALESIANOS 21.- EDIF. HACIENDA 22.- IGLESIA 23.- ESC. TALLER 24.- IGLESIA LA TRINIDAD 25.- CONJUNTO SAN FRANCISCO Y LA 3ª ORDEN 26.- P. CONVENCIONES 27.- ALCALDÍA | | |



Plano de la estructura actual de la ciudad antigua.

Fuente: *dibujo de la Autora.*

señalaban que la ciudad hacia el año de 1735 era ordenada, con calles anchas, derechas, todas empedradas y en buena proporción. Las casas eran en su mayoría altas con balcones y rejas de madera, en materiales de piedra y cal a excepción de algunas de ladrillos. Los efectos de los vientos salitrosos, la humedad y el color de las casas, restaban belleza al conjunto aunque los conventos y las iglesias eran de buena arquitectura.

Por otro lado, la “Expedición Fidalgo” a cargo de D. Joaquín Francisco Fidalgo en viaje de reconocimiento por Cartagena hacia 1794, hizo una descripción de la ciudad en los mismos términos que hicieron D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa, en su relación histórica del viaje a la América Meridional.²⁹

A principios del siglo XIX la ciudad documentada por un viajero francés, G. Mollien que llegó a la ciudad en 1823, la describía con el aspecto lúgubre de un claustro: largas galerías, calles estrechas y sombrías, la mayor parte de los edificios sucios, ahumados y ruinosos. Era la imagen de la ciudad devastada que emprendería su transformación antes de finalizar el siglo.

Sus murallas y baluartes, el Castillo de San Felipe de Barajas al interior del territorio, tres fuertes en las islas próximas a la ciudad, sin mencionar los de las otras islas más alejadas, Tierra Bomba y Barú, integraron su fisonomía casi intacta hasta 1880 cuando se derribó una parte importante de esa estructura.

Sin embargo, en los albores del siglo, la ciudad se encontraba aún sumida en su imagen colonial que la caracterizaba desde siglos anteriores. Conservó el carácter de ciudad hispánica en su traza, tejido y paisaje; su estructura era respuesta de una etapa bélica y crítica para la sociedad del momento, pero también significó una etapa de innovaciones en el comercio y las finanzas ³⁰ generando cambios profundos en la estructura de la ciudad.

A partir de las limitaciones físicas que imponía la defensa de la plaza fuerte, en Cartagena se gestaba un modelo de ciudad influenciado por el puerto y su dinámica, no sólo económica sino de movilidad de trabajadores que iban definiendo la ocupación del territorio, además de las nuevas infraestructuras férreas y carreteras que darían dirección al crecimiento extramuros y marcarían las pautas de la ciudad moderna.

La influencia que tuvieron estos elementos en la conformación de la ciudad moderna y en los primeros intentos de Planes urbanos, fue tan importante como en las otras ciudades en que se sentaron las bases para su estructura urbana posterior.

29 Samudio, Trallero Alberto. *La Vida Urbana... op. cit.*, p. 8 a 9.

30 Rodolfo Segovia Salas, *El Lago de Piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*, Bogotá: El áncora editores, 2006.

El desenvolvimiento de la ciudad hacia las nuevas áreas de expansión comenzó a finales de la centuria, al abrirse boquetes en los lienzos de la muralla hacia tierra firme. La Boca del Puente era el punto de conexión con el exterior de la isla original, es decir, era la puerta de entrada y salida de la ciudad amurallada, en un principio, a la que posteriormente se sumó la segunda isla, la del Arrabal de Getsemaní, también amurallado en el siglo siguiente. Esta estructura, condicionada por la geomorfología del territorio, constituido por dos islas separadas por un estrecho caño, dio como resultado una configuración lineal de la ciudad que comunicaba a una isla con la otra y hasta los extramuros.

Se puede explicar esquemáticamente como un modelo de caminos convergentes que llegaban a la Boca del Puente como punto de partida (punto 1), se conectaba con la Puerta de la Media Luna (punto 2), que era el punto de partida hacia los extramuros, donde el modelo se invertía y generaba un fenómeno de divergencia de los flujos, conectándose con el exterior de manera radial hacia las distintas orientaciones de los caminos existentes

No obstante estas distintas orientaciones, existió siempre uno que predominaba y era el que unía, en su origen, a la ciudad con el Castillo. En este sentido se puede observar el papel que desempeñó el Castillo de San Felipe en el crecimiento, así como su poder de atracción hacia el interior del territorio. Este camino dio origen a la vía, que más adelante, fue la de mayor importancia en la ciudad moderna.

Por otro lado, el esquema o modelo nos conduce también hacia una estructura funcional en la que hay una clara identificación de espacios después de que se traspasan los dos puntos fijos: en el punto uno, el esquema puerta-puente-camino-arrabal se repite en el punto dos: puerta-puente-camino-caserío,³¹ y termina en el Castillo o Fuerte de San Felipe de Barajas. Las puertas definieron la morfología del interior del recinto, es decir, su organización. La muralla, aunque fue posterior a la traza, no dejó de ser un elemento generador de la forma de primer orden, ya que contribuyó a la definición de los espacios y, por ende, a la movilidad intramuros y extramuros inmediatos a ella.³²

El caso de Cartagena puede compararse con La Habana respecto de la función que desempeñó el Castillo del Príncipe y el Castillo de San Fernando de la Punta al abrirse la ciudad hacia la expansión extramuros, es decir, marcaron la pauta para trazar los ejes que organizaban a la nueva ciudad. En Cartagena el Castillo de San Felipe de Barajas desempeñó esa misma función, cuando su situación estratégica hacia la parte central del territorio, y en comunicación directa con la Puerta de la Media Luna³³ a través de

31 Redondo Gómez Maruja, *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de...*, op. cit., p. 67.

32 *Ibid.*

33 Situación que en el periodo colonial fue trascendental para reforzar la defensa de la Plaza Fuerte.

la calzada, generó un fenómeno de atracción, propiciando que las primeras concentraciones de población extramuros se realizaran en las inmediaciones de éste.

No menos importante fueron los procesos de ocupación que generaron los Fuertes de San Sebastián del Pastelillo en la Isla de Manga, creado para defender la Bahía de la Ánimas de piratas y corsarios y el Fuerte de Manzanillo. Los fuertes funcionaron como hitos en la ciudad postcolonial.

La ciudad de Cartagena sufrió el derribo parcial de sus murallas en el año de 1880, cuando el lienzo que separaba a las dos islas desapareció y generó un nuevo desarrollo que sirvió como cuña para unir las dos islas que conformaron a la ciudad colonial y dio paso de manera definitiva al crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad.

* Las fotos de Cartagena de Indias que acompañan al texto de Maruja Redondo *La Evolución Urbanística de Cartagena* han sido realizadas por A. Estany, salvo las que indiquen otra fuente de procedencia.



(foto superior)
Garita del baluarte de San Lucas.

(pág. derecha)
Muralla entre el baluarte de Santo Domingo y el
baluarte de la Cruz.





Baluarte de Santiago Apostol, con el perfil curvo del parapeto característico de los diseños del ingeniero don Cristobal de Roda.

Castillo de San Felipe. Fuerte de San Felipe de Barajas desde la batería lateral de la Cruz.



La mina que conduce al espigón de la Tenaza.

Baluarte de San Miguel de Chambacú.



Baluarte de Santa Clara y Avda. Santander desde el baluarte de Santa Catalina.

Puente Román que comunica con la isla de Manga y el lienzo de muralla que cierra el barrio de Getsemaní.

Baluarte del Reducto, construido por Francisco de Murga, 1631-33.

Baluarte de San Ignacio con la cúpula de la iglesia de San Pedro Claver al fondo.





BLAS DE LEZO. FULGOR Y MUERTE DE UN HOMBRE DE ACCIÓN

MARIO ONZAIN GUTIÉRREZ

NACIDO PARA NAVEGAR

*En el principio era la música.
El “verbo” Lezo vino después.
Yo tenía unos ocho años, mi padre de regreso a casa,
después de una larga jornada en la oficina,
solía tocar el piano.*

*Había una melodía nostálgica con final
desgarrador que me emocionaba especialmente.
Después supe que el título de aquel zortziko era
“El Cristo de Lezo”, y después me enganchó la letra,
de un sentimentalismo elemental.*

*Un emigrante regresa de América a Lezo con
la ilusión y la zozobra a flor de piel.*

*“No sé si estará viva la madre que adoré ni si mi
vuelta aguarda la niña que dejé”.*

*La duda se resuelve: ambas han muerto.
Ante lo irremediable, y entre acordes plenos de
dramatismo, finalizábamos la canción a voz en
grito.*

*“Alienta pecho mío que en ti tiene un altar con ella
y con mi madre el Cristo del lugar”.*

*En el bachillerato, en la asignatura de Historia de
España se citaba muy de pasada a Blas de Lezo.
La noticia de que el defensor de la ciudad-fortaleza
de Cartagena de Indias era cojo, manco y tuerto me
dejó anonadado.*

*Ahora, después de escribir esta reseña me queda un
poso de amargura. Blas no era el Cristo de Lezo,
pero con veinticinco años estaba hecho un Cristo y,
a pesar de ello, siguió luchando incansablemente
por un país en el que los oportunistas y tramposos
capitalizaban el trabajo de las personas como él,
para finalizar marginado, enfermo y en la miseria.
No sé, a mí, también ahora, esto me suena.*

Blas de Lezo y Olavarrieta nació en Pasajes —el puerto principal de Guipúzcoa—, el seis de febrero de 1689. Por aquel entonces y a instancias del rey Luis XIV había una estrecha colaboración entre Francia y España para el intercambio en la formación de futuros oficiales tanto en el ejército de tierra como en la marina. Así pues Blas de Lezo se formó en una academia francesa, terminando sus estudios en 1701, y embarcando como guardiamarina en un buque de la armada francesa con 12 años al servicio del conde de Toulouse, Luis Alejandro de Borbón hijo de Luis XIV.

Su carrera militar empezó en 1704. En aquel tiempo España se encontraba en plena Guerra de Sucesión entre los Austrias y los Borbones tras la muerte de Carlos II, sin sucesor. Blas de Lezo, con quince años y con alguna experiencia ya en navegación sale del puerto de Tolón enrolado en la escuadra francesa y en las aguas próximas a Málaga se le unen algunas galeras españolas mandadas por el conde de Fuencalada.

BAUTISMO DE FUEGO Y SANGRE

En la costa de Vélez-Málaga tiene lugar el enfrentamiento entre la escuadra anglo-holandesa y la franco-española. Esta batalla naval fue la más importante de la Guerra de Sucesión. Las fuerzas de ambos bandos eran muy parejas. Tras el encarnizado combate, las dos escuadras muy mermadas, renunciaron a seguir luchando pero, eso sí, ambos bandos se atribuyeron la victoria.

“Fue una dura batalla en la que una bala de cañón se llevó la pierna izquierda de Blas de Lezo pero continuó en su puesto de combate. Después se le tuvo que amputar, sin anestesia, el miembro por debajo de la rodilla. Cuentan las crónicas que el muchacho no profirió un lamento durante la operación”. Esta cita es del historiador Jesús María Ruiz Vidondo.

El almirante francés calificó de ejemplar el comportamiento de Blas de Lezo por su intrepidez y serenidad al permanecer en su puesto de combate después de herido. Esta valoración fue elevada al rey Luis XIV, quien ascendió a Lezo al grado de Alférez de Bajel.

Al recuperarse de su amputación regresó al servicio, participando sucesivamente en el socorro a plazas como Peñíscola y Palermo, así como en el apresamiento de dos navíos enemigos y el hundimiento del Resolution, orgullo de la marina británica.

Fue ascendido por sus méritos al grado de Teniente de Navío, siendo destinado a Tolón y allí combatió contra las tropas del príncipe Eugenio de Saboya. “En esta acción y tras el impacto de un cañonazo en la fortificación, una esquirla se le incrustó en el ojo izquierdo, que explotó en el acto. Perdió así para siempre la vista del mismo, pero quiso continuar en el servicio” asevera Ruiz Vidondo.

AMÉRICA!, AMÉRICA...

En marzo de 1708 zarpa con su flota del puerto de Cádiz rumbo a Veracruz. En el Caribe, a parte del enfrentamiento con navíos ingleses, ejerce una labor de protección de las plazas españolas contra los piratas que asolaban sus costas. A su regreso es ascendido a Capitán de Fragata y poco después por méritos de guerra a Capitán de Navío. Al año siguiente tomó parte en el ataque a Barcelona, por las tropas de Felipe V, recibiendo un balazo de mosquete en el antebrazo derecho dejándole manco. Blas de Lezo, parece un árbol que se fortalece con la poda; a medida que sufre amputaciones su voluntad y su espíritu de lucha se acrecientan y en 1715, al mando del buque “Nuestra Señora de Begoña”, formando parte de una gran flota se reconquista Mallorca. Poco después cae Ibiza, siendo recuperadas ambas islas para la corona española.

En 1716, Blas de Lezo regresa a América. Incorpora su navío, el Sanfranco, a una escuadra destinada al llamado Mar del Sur, que era la costa de Perú, para luchar contra los piratas y buques extranjeros que asolaban aquella zona. El 16 de febrero del año 1723 fue nombrado Jefe de la Escuadra y General del Mar del Sur, dejando al final de su estancia limpias las aguas de corsarios, desde Perú hasta el Estrecho de Magallanes. En 1730 regresó a España y fue nombrado Jefe de la Escuadra Naval del Mediterráneo. En 1732, a bordo del navío Santiago, participa en la conquista de Oran. En 1734 fue nombrado Comandante General del Departamento de Cádiz.

Posteriormente recibió otra Real Orden para presentarse en la Corte. En ella permaneció muy poco tiempo pues el mismo decía “que tan maltrecho cuerpo no era una buena figura para permanecer entre tanto lujo y que su lugar era la cubierta de un buque de guerra”. Pidió el consiguiente permiso al Rey para volver al mar y este se lo concedió.

En 1736 es nombrado Comandante General de una nueva flota y el 4 de febrero de 1737 zarpa rumbo a Cartagena de Indias arribando a esta plaza el 11 de marzo.

LA GUERRA DE LA OREJA. AMÉRICA PARA SIEMPRE

Un buque británico, el Rebecca, había sido apresado en abril de 1731 por un guardacostas español. Confiscada la carga a su capitán Robert Jenkins, acusado de contrabando, le fue perdonada la vida, pero le cortaron una oreja después de lo cual fue liberado con este insolente mensaje: “Ve y dile a tu Rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve”.

El suceso de la oreja fue considerado una afrenta para el Imperio Británico y un buen pretexto para declarar la guerra a España, siendo la conquista de Cartagena de Indias, el centro del comercio, donde confluían las riquezas de las colonias, el principal objetivo.

El día 21 de noviembre de 1739 la flota mandada por el almirante Vernon atacó Portobelo. La artillería embarcada, muy superior a la de tierra, arrasó las defensas de la plaza. El Gobernador español decidió capitular a condición de que no hubiese saqueo y que solo los uniformados fuesen hechos prisioneros.

LA GESTA DE CARTAGENA DE INDIAS

En febrero de 1740 llega a conocimiento de Blas de Lezo la formidable concentración de fuerzas que los británicos preparan en Jamaica. Estas noticias y las conocidas mediante interrogatorios a prisioneros, convencen a Blas de Lezo de que ahora le toca el turno a Cartagena de Indias, y que si conquistaban esta plaza, para él “la llave de las Américas”, se harían dueños de todo el Caribe. El 23 de este mismo mes fallece el Gobernador de la plaza, quedando Blas de Lezo al mando de la misma.

Las fortificaciones de Cartagena de Indias estaban muy abandonadas. Blas de Lezo ordenó reparar los cañones, disponer de más artillería procedente de navíos y abastecer los fuertes de víveres y pólvora, aparte de incorporar para la defensa infantes y artilleros de la escuadra.

Poco después arribó a Cartagena de Indias el nuevo Virrey, don Sebastián de Eslava, mostrándose desde el principio reacio a muchas de las propuestas de Blas de Lezo, quejándose este a Eslava de poca previsión en el acopio de víveres y de despreciar los avisos de ataque en los que insistían sus espías y que la experiencia demostró tan oportunos. El Virrey nunca olvidaría los reproches recibidos.

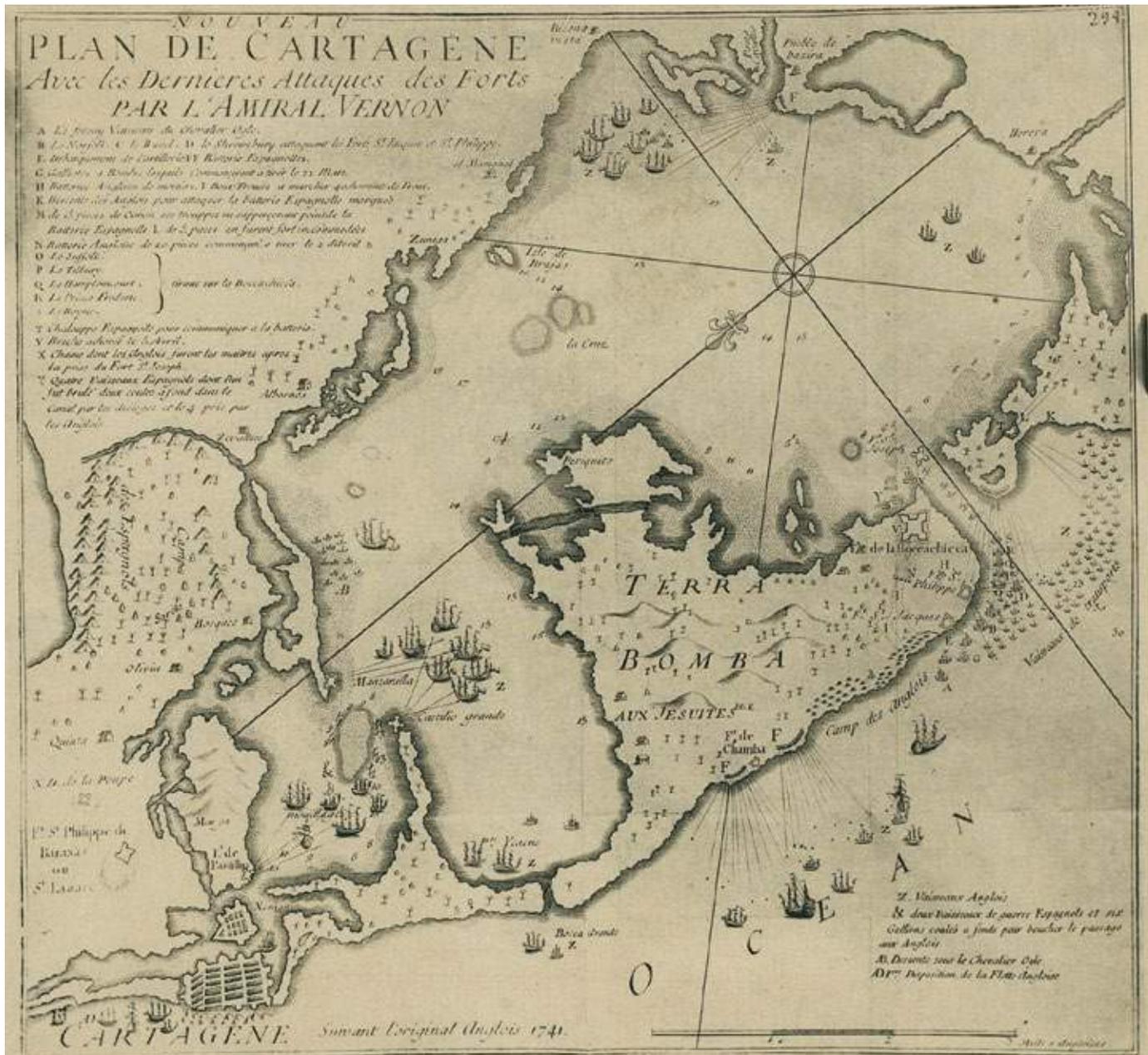
Inglaterra armó la mayor flota de su historia, al mando del almirante Edward Vernon sometiendo a Cartagena de Indias a un intenso cañoneo durante sesenta y siete días que no cesaba ni de noche ni de día.

Pero Lezo tenía a su favor un territorio que bien utilizado permitía desactivar de alguna manera la gran superioridad de medios. La entrada por mar a Cartagena de Indias solo se podía llevar a cabo mediante dos estrechos accesos, conocidos como Bocachica y Boca-grande. Mandó situar varios buques en cada una de las dos entradas y dio orden de que si se vieran superados, fuesen hundidos para que sus restos impidieran la entrada de los navíos ingleses.

Ante la superioridad ofensiva inglesa pronto dio Lezo la orden de replegarse, incendiando varios de sus buques para taponar el canal de Bocachica. Poco después decidió hundir los dos navíos que le quedaban en Boca-grande, pero en este caso el sacrificio resultó en vano, pues los ingleses, restablecieron el paso y consiguieron desembarcar. Vernon pensó que la victoria sería definitiva una vez tomado el castillo de San Felipe.

Sin embargo el asalto desde el frente parecía muy arriesgado, por lo que el inglés decidió dar un gran rodeo para asaltarlo por detrás. “Para ello atravesaron la selva, lo que provocó la muerte por enfermedad de cientos de soldados, pero al fin llegaron, y Vernon ordenó el ataque” (Ruiz Vidondo).

En la noche del 19 de abril los ingleses atacaron el castillo de San Felipe, comprobando que a las escalas les faltaba casi dos metros para alcanzar la parte superior de las murallas. “El almirante Patapalo había ordenado cavar un foso al pie de los muros para aumentar su altura y evitar el asalto” (Ruiz Vidondo). El ataque fue rechazado con cuantiosísimas pérdidas para los asaltantes.



Al día siguiente, los españoles salieron de la fortaleza dispuestos a aprovechar el duro golpe psicológico sufrido por los ingleses. “En primera línea corría Lezo —lo dice el historiador— cargando al frente de la formación mientras sujetaba el arma con su único brazo”. Finalmente, y tras una cruenta lucha los defensores lograron que el enemigo se retirase. “Ahora, y de forma definitiva, la victoria pertenecía a los soldados españoles y, por encima de todo a un solo combatiente: el Almirante Patapalo”, afirma Ruiz Vidondo.

Después de esta batalla se sucedieron otros intentos fallidos. Finalmente Vernon abandonó las aguas de Cartagena de Indias. Mientras se alejaba con su flota se dice que el Almirante gritó a los cuatro vientos “God damn you, Lezo!”.

La carnicería fue de tal magnitud que durante algún tiempo un gran número de cadáveres permanecieron a flote en la superficie de las aguas, contaminando la zona y produciendo brotes de peste que fueron en aumento. Muchos de los defensores y habitantes de Cartagena de Indias sufrieron el contagio, entre ellos Blas de Lezo.

LA MUERTE DE UN APESTADO

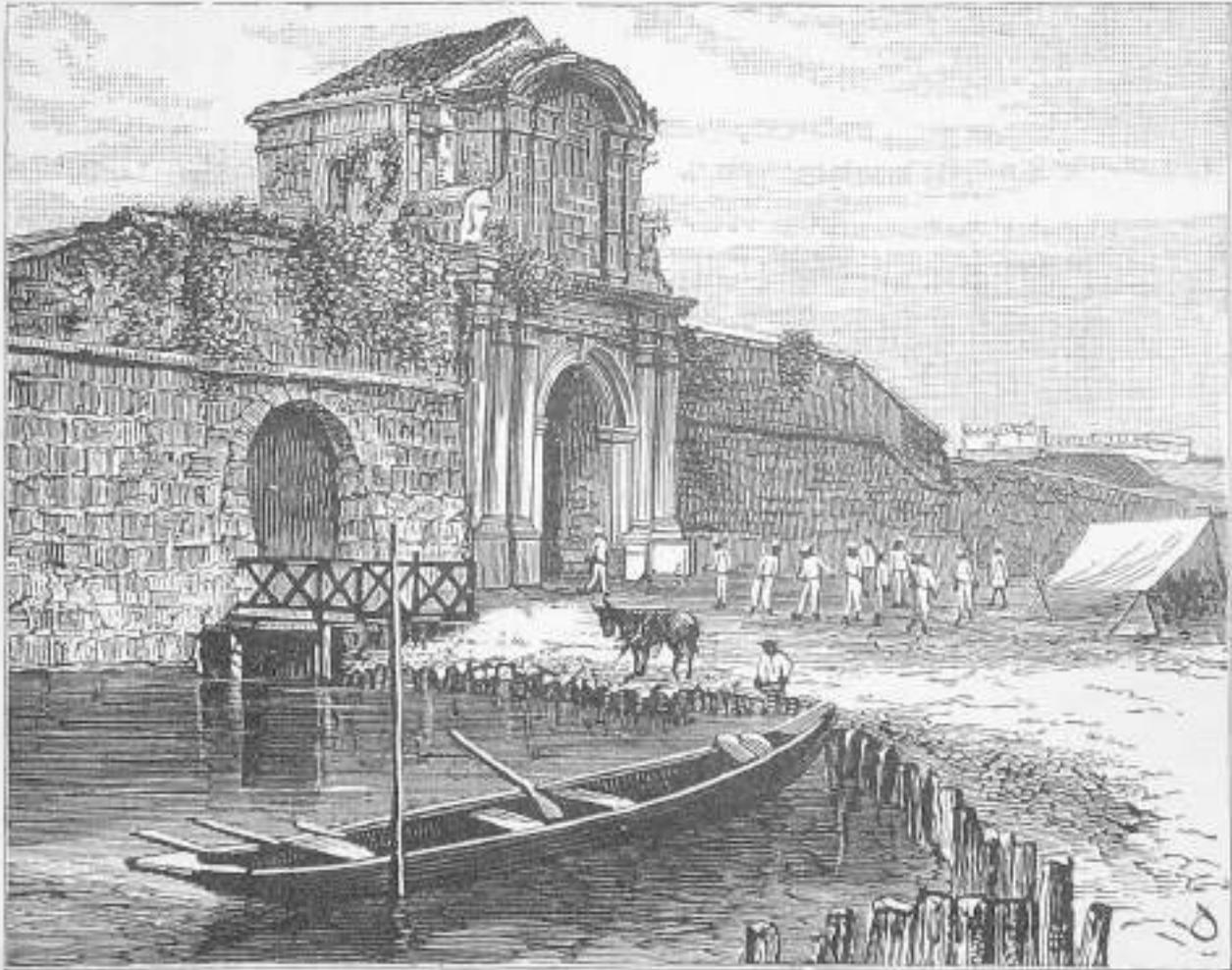
La ciudad había quedado sin un cristal. Al llegar las lluvias en la habitación en la que yacía Blas de Lezo, sudoroso y con tremendos dolores de estómago, tuvieron que cerrar las contraventanas. Imaginemos lo lúgubre de aquel dormitorio. Durante el tiempo que permaneció en él apenas recibió Lezo visitas, ya que sus compañeros, sabedores del enfrentamiento con el Virrey, temían represalias si eran vistos al entrar en su casa. Visitado por Lorenzo de Alderete, capitán de los Batallones de la Marina, este fue preguntado por la mujer de Blas de Lezo cuando iban a cobrar, puesto que llevaban “muchos meses sin ver un maravedí y no tenían dinero ni para comprar comida.”

El día 7 de septiembre llamaron a la puerta, abrió la mujer de Lezo y un mensajero le entregó una carta lacrada, encontrándose al abrirla con el siguiente mensaje: “Lamento comunicaros que el Rey ha sido persuadido de castigaros en breve por los hechos acaecidos en la defensa de Cartagena de Indias, a pesar de los buenos oficios que varios consejeros han hecho para que tal castigo no se ejecute”. Pocos minutos después don Blas de Lezo y Olavarrieta fallecía a la edad de 52 años.

Al día siguiente el cadáver fue llevado a la iglesia. No había guardia de honores, ni apenas gente, tampoco dinero para enterrarlo. Uno de los pocos amigos presentes, el marqués de Valdehoyos, se hizo cargo de los gastos para proceder al sepelio, entregando además, a su mujer, una cantidad para que pudiera vivir hasta la llegada de los sueldos debidos a su esposo. Temiendo la viuda que su marido fuese ultrajado en su sepultura, decidió llevar el cadáver a un lugar secreto, alejado de la ciudad, donde fue enterrado. Por esta razón los restos de Blas de Lezo nunca fueron encontrados.

Plano de Cartagena de Indias en 1741, según grabado inglés de la época.

Fuente: *España, Biblioteca Nacional, signatura MA0007550 (identificador 2670874).*



ENTRANCE TO THE OLD FORTRESS, CARTHAGENA.

CARTAGENA DE INDIAS: EL PASADO COMO REFUGIO DE UN FUTURO NECESARIO

JAVIER ORTIZ CASSIANI

Gracias a la imaginación literaria, en *Las ciudades invisibles*, Italo Calvino concedió a Marco Polo la misión de narrarle a un curioso Kublai Kan, los pormenores de las ciudades que visitaba. De entre todas las narraciones de los embajadores del poderoso imperio, las únicas que lograban despertar el interés del melancólico emperador mongol, eran las del mercader y navegante veneciano.

“Cuando Marco Polo intentó describirle a Kan el presente de la ciudad de Zaira, se dio cuenta de que, por muy detallada que fuera su narración, era una tarea inútil. La ciudad no estaba hecha de su presente, “sino de relaciones entre las medidas de su espacio y los acontecimientos de su pasado”. Zaira, “como las líneas de una mano”, contenía todo su pasado reflejado en las cosas del presente; en sus calles, ventanas y balcones, en sus zaguanes y escaleras y hasta en las cicatrices tatuadas en la piel de la ciudad por los cañonazos.”¹

Al igual que en la representación de la ciudad imaginada por Italo Calvino, cualquier intento por describir a Cartagena de Indias nos remite al pasado. Dueña de una arquitectura que expresa notoriamente su viejo esplendor como uno de los principales puertos de las posesiones españolas en América, el pasado ha sido una medida fundamental en la definición de la identidad de la ciudad. En ocasiones se ha usado como refugio, lamento y nostalgia por una gloria perdida, y no faltaron quienes durante el siglo XIX, en medio de la crisis económica que vivió Cartagena, percibieran a los baluartes, murallas y fuertes de la ciudad como unos muros vetustos que sólo servían para incubar malezas y toda clase de fauna silvestre. Pero también, esta memoria histórica, que se percibe en la cotidianidad, ha sido un referente para el diseño de proyectos de desarrollo económico y social a lo largo del tiempo.

En una especie de paradoja, los proyectos de modernización en Cartagena se han concebido sin dejar de mirar hacia atrás. Debido a la fuerza avasallante de su historia, desde finales del siglo XIX, el presente y el futuro de la ciudad, se han planeado en estrecha relación con la valoración del pasado. De modo que ninguna otra en Colombia ha usado tanto la historia en la construcción de su identidad como Cartagena de Indias. Desde el cochero dicharachero que fabula sobre calles, murallas, baluartes, iglesias y casonas coloniales a su incauta clientela de turistas, hasta los más rancios historiadores que hablan del pasado colonial como una supuesta edad dorada perdida. Todos han visto en la historia un infinito depositario de hechos y enseñanzas con las que comparan, enjuician, avalan el presente y proyectan el futuro.

Entrada al Antiguo Fuerte de Cartagena de William E. Curtis. Grabado de Riou a partir de un dibujo del autor. Publicado en Curtis, William E. *The Capitals of Spanish America*.

Fuente: Publicación digital en la página web de la *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. Galería “Imágenes de viajeros”*. <<http://www.banrepcultural.org/node/44685>>, búsqueda realizada el 12 de noviembre de 2013

¹ Italo Calvino, *Las ciudades invisibles*, Barcelona, Ediciones Minotauro, 1983, pp. 21-22.

UNA RESPETABLE ANCIANA QUE YACE EN LA MISERIA

De ser uno de los principales puertos de las posesiones españolas en el Caribe, ligado al dinámico comercio trasatlántico durante el antiguo régimen, a comienzos del siglo XIX la ciudad de Cartagena de Indias estaba completamente arruinada. El diplomático, entomólogo y dibujante francés Auguste Le Moynes, quien residió en la Nueva Granada² entre 1828 y 1839 se refirió a ella durante su viaje de regreso a Francia, como una ciudad que durante los tiempos de mayor esplendor llegó a tener hasta 30.000 habitantes y que para la fecha en que abandonaba estos territorios —1839— había descendido a 10.000 personas. Cartagena, que ostentara el título de “reina de las indias”, era para entonces un amasijo de “edificios deteriorados rodeada de murallas en ruinas”; una especie de “viejo león herido” y acosado por las pestes tropicales, que resignadamente esperaba la muerte. Del frenesí de su comercio colonial sólo quedaban “unas cuantas goletas y canoas miserables que habían reemplazado a los buques de alto bordo de antaño, cuando transportaban tan ricos cargamentos”.³

Del mismo tenor serían las apreciaciones de la mayoría de los viajeros que visitaron la ciudad a lo largo del siglo XIX. En 1823 el explorador y diplomático francés Gaspard-Théodore Mollien se impresionó con su aspecto lúgubre y sus calles estrechas, la temperatura abrasadora y el clima mal sano, en donde la fiebre amarilla causaba estragos constantemente. Anotó que los dos sitios⁴ que sufrió Cartagena habían arruinado a la mayor parte de las familias; que la ciudad era más una plaza fuerte que un puerto comercial y vaticinó que dejaría de “serlo del todo el día en que no sea más que una factoría de Panamá”.⁵ Años más tarde, en 1850, cuando la crisis económica llegaba a su punto más álgido, el viajero estadounidense Isaac Holton, dijo que “Cartagena [era] un ciudad acabada”. Holton escribió con sorpresa y fastidio sobre el excesivo costo de las murallas y señaló que los cartageneros no tendrían ningún reparo en demolerlas. Sin embargo, la falta de recursos producto de un exiguo comercio, impedía que las trompetas del progreso retumbaran hasta echar por tierra los viejos muros. Pensando más en los tiempos modernos en que escribía sus impresiones de viaje que en la época en que se construyeron las murallas de la ciudad, este químico, naturalista y teólogo protestante, anotó que sin duda un buen ferrocarril que conectara a

2 El territorio colombiano recibió varias denominaciones a lo largo de su historia: República de Colombia entre 1819 y 1831; Nueva Granada, 1832-1861; Confederación Granadina 1862-1863; Estados Unidos de Colombia 1863-1886; y República de Colombia desde 1886 hasta la actualidad.

3 Auguste Le Moynes, Viajes y estancias en América del sur. *La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura, 1945, pp. 356-361.

4 En el momento en que Mollien consigna este comentario en su diario de viajes, incluyendo únicamente los asedios sufridos por la ciudad durante su vida republicana después de la independencia proclamada el 11 de noviembre de 1811, Cartagena de Indias había padecido tres sitios: El 26 de marzo de 1815 la ciudad fue sitiada por Simón Bolívar; en agosto de 1815 por Pablo Morillo; y en 1821 por Mariano Montilla y José Padilla.

5 Gaspard-Théodore Mollien, *Viaje por la República de Colombia en 1823*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1944, pp. 15-16.

Cartagena con el río Magdalena para una mejor comunicación con el interior del territorio colombiano, hubiera resultado mucho menos costoso que los afamados muros.⁶

Representantes de lo que la investigadora Mary Louise Pratt llama la “vanguardia capitalista”, y a diferencia de los naturalistas del siglo XVIII y de comienzos del siglo XIX, estos viajeros, que visitaron a América después de la independencia, no se maravillaron con la naturaleza. Para ellos, inscritos en una “visión modernizante y codiciosa” e hijos del “ensueño industrial”, la exuberancia del medio ambiente americano no era más que un obstáculo para el progreso y el desarrollo de los territorios recién independizados. Contrario a la visión de Humboldt, sentían que la naturaleza que no había sido modificada por el hombre era “molesta o fea”, y su permanencia en estado primigenio era un fiel reflejo de la falta de espíritu emprendedor de los habitantes de estos territorios.⁷

No era para nada extraño que se emocionaran cuando después de largas travesías se enteraban de la cercanía de una ciudad. Entonces las palabras parecían atropellarse en sus cerebros y empuñaba la pluma con espíritu febril. Algunos, al acercarse a Cartagena después de un largo y penoso viaje por el océano Atlántico y el mar Caribe, describieron la ciudad, desde la distancia, con aduladoras palabras. Sólo unas líneas antes de escribir que Cartagena era una ciudad de casas “sucias” y “llenas de humo”, habitadas por negros todavía más “sucios” y “miserables”⁸, Gaspar-Théodore Mollien se emocionó cuando por fin, el día 17 de noviembre de 1823, “se avistó el Cerro de la Popa”. “Al pie de esa eminencia se alza Cartagena”, dijo el diplomático francés, y relato su entrada al “soberbio puerto de Cartagena” esa misma tarde.⁹

Más adelante, mientras abandonaba la ciudad y tomaba los caminos que lo conducirían al interior del territorio nacional, se fijó en las vastas extensiones de tierra sin cultivar y en la ‘indolencia’ de los habitantes del campo entregados al ocio por la facilidad para obtener los recursos básicos de su existencia. Mollien consideró que el paisaje de estas regiones era “ideal para los amantes de la naturaleza desordenada y de aspecto salvaje” y enfatizó que “de no haber sido porque la autoridad está aquí en manos de los blancos o de gentes que aspiran a ese título”, hubiera creído que estaba en el continente africano.¹⁰

Sin olvidar que la literatura de viajeros está hecha para “presentar y re-presentar conti-

6 Isaac Holton, *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes*, Bogotá, Banco de la República, 1981. Para los tiempos en que Holton consigna sus impresiones de viaje, Cartagena, según cifras oficiales, presentaba un alarmante índice de mortalidad. Entre septiembre de 1848 y agosto de 1850 nacieron 5.455 personas y murieron 8.737, es decir la población disminuyó en 3.282 personas. El informe indicaba que de las defunciones aproximadamente 1.200 se debían a la epidemia de cólera morbus que afectó a la ciudad durante los meses de junio, julio y agosto de 1849.

7 Mary Louise Pratt, *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 274-277.

8 Mollien, *Viaje por la República de...*, p. 15

9 Mollien, *Viaje por la República de...*, p. 15 Mollien, *Viaje por la República de...*, pp. 14-15.

10 Mollien, *Viaje por la República de...*, pp. 22-23.

nuamente para sí mismos a sus periferias y sus “otros” súbditos como inferiores”,¹¹ y sin perder de vista que dichos textos están cargados de todos los prejuicios raciales de la época, no sobra decir que estos viajeros, por sobre todo, eran agentes de gobiernos europeos o de empresas privadas, que buscaban oportunidades de negocios en los territorios americanos. Los impulsaba el enorme interés que se había suscitado en Europa por estas tierras, luego de los procesos independentistas. Había entonces en sus discursos cierto tono esperanzador y una apuesta por el potencial económico del país, siempre y cuando se pusieran en funcionamiento medidas modernizadoras.

Así, a pesar de los problemas económicos, Cartagena de Indias en comparación con el resto de la nación, seguía teniendo un comercio “intenso”, sin “competidor en Colombia”.¹² Aunque en comparación con los grandes puertos europeos este comercio no representaba mayor cosa, sí era importante para el país. Más aun, decía el sueco Carl August Gosselman, si se tomaba “en cuenta el poco tiempo que se había liberado de España, verdadera enemiga de toda navegación e intercambio comercial con países que no fueran la Madre Patria”.¹³

En 1837 el empresario escocés John Steuart no se refirió al retraso que para la ciudad había representado el monopolio comercial español, pero sí mostró el descontento de las ciudades de las provincias de la costa Caribe, especialmente de Cartagena, con la administración central. Steuart, quien fracasó en su intento de establecer un negocio de confecciones en Bogotá, señaló la desunión entre las provincias por los altos aranceles que se imponían a la harina que llegaba a las costas colombianas para proteger a los cultivadores de trigo de las altiplanicies de Bogotá.¹⁴ Decepcionado, quizá por el fracaso de su negocio en la capital del país, el escocés llegó a decir que en Cartagena había “un aire de confort que, comparado con el de la arrogante capital, significa un cambio de residencia no despreciable”. Que la ciudad contaba “con una excelente coffee house”, donde se reunían los hombres de negocios nativos y extranjeros. En ese café, decía Steuart, “uno puede conseguir té, café, licores, vinos, [...] tanto como en Londres o Nueva York”. Incluso, llegó a afirmar que, eventualmente, se podría encontrar una nueva publicación en la ciudad, “un recurso no tan fácil de hallar en Bogotá”.¹⁵

11 Pratt, *Ojos imperiales...*, p. 26.

12 Así se refirió el sueco Carlos Augusto Gosselman en su segunda estadía en Cartagena. Gosselman estuvo en dos ocasiones en la ciudad, a su llegada a Colombia en 1825 y a su regreso a Europa en 1826. Su primera visión de la ciudad dista significativamente de la segunda. Vino a Colombia enviado por el gobierno sueco para estudiar las posibilidades de establecer relaciones comerciales entre los dos países. Carl August Gosselman, *Viaje por Colombia: 1825 y 1826*, Banco de la República, 1981, cap. V.

13 Gosselman, *Viaje por Colombia...*

14 La harina, que por su condición portuaria a los cartageneros le salía mucho más rentable comprarla a las potencias extranjeras, fue uno de los productos que más generó conflictos entre las élites comerciantes de Cartagena de Indias y Santa fe de Bogotá desde el período colonial. Ver Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)*, Bogotá, Planeta, 2008, [2ª edición], pp. 125-182.

15 John Steuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada y residencia allí de once meses: (Bogotá en 1836-37)*, Bogotá, Academia de Historia de Bogotá, 1989.

Algunos años después, en 1855, el geógrafo francés Eliseo Reclús, remataba su descripción de Cartagena con la certeza de que, una vez que se construyeran las obras de comunicación necesarias, “la antigua reina de las Indias” se levantaría de sus ruinas.¹⁶ Tres años después, a su paso por la ciudad, José María Samper, el intelectual más destacado del siglo XIX colombiano, anotó:

Cartagena tiene muchos elementos de prosperidad y puede ser grande por la agricultura interior y por el comercio de importación y exportación. Pero para prepararse un porvenir digno de su posición, necesita abrir paso a los vapores entre su puerto y el río Magdalena, restableciendo su canal casi obstruido, o bien fundar la comunicación terrestre por medio de un ferrocarril o una vía carretera.¹⁷



“Vendedor de agua en Cartagena” de Charles Saffray. Grabado de A. de Neuville basado en un dibujo del autor. Publicado en Saffray, *C. Voyage à la Nouvelle-Grenade*.

Fuente: Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. Galería “Imágenes de viajeros”. <<http://www.banrepcultural.org/node/44381>>, búsqueda realizada el 12 de noviembre de 2013

Pese a las opiniones esperanzadoras, para mediados del siglo XIX la crisis, que se mantuvo durante buena parte de la segunda mitad del siglo, se había agudizado. En el afán de encontrar el potencial modernizador de la ciudad, el pasado, latente en la arquitectura —sobre todo en la arquitectura militar— se veía como un obstáculo para el progreso y representante de un viejo orden que debía ser superado.

Por esta razón Reclús percibió como un acto de “buen sentido” por parte del gobierno nacional el haber vendido la pólvora y los cañones de Cartagena de Indias a unos industriales norteamericanos por la suma de \$ 120.000 pesos. El geógrafo francés también celebró que las cureñas* fueran cortadas en pedazos para distribuirlos como leña a los pobres. “¡Ojalá —decía— todos los pueblos del mundo tomasen una medida semejante! Cuando las naciones cesen de combatir entre sí y formen una perpetua alianza, la República granadina podrá reclamar el honor de haber sido la primera en licenciar su ejército y demoler sus fortalezas”.¹⁸

En 1858 José María Samper habló sobre el gran gasto que significó para la corona española la construcción de las murallas. Liberal convencido, Samper señaló que la República quería contar sólo con los recursos de la paz, y que por lo tanto se habían vendido todos los cañones considerados inútiles para la civilización. Según este intelectual, gracias a esa acción, Cartagena, aunque arruinada, ya no era por fortuna una plaza militar, sino una plaza mercantil.¹⁹ Para Charles Saffray —otro viajero de la época— con la venta de los cañones de la ciudad a los Estados Unidos la ciudad prácticamente firmó la declaración de que había llegado “al último límite de su decadencia”.²⁰

16 Eliseo Reclús, *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1951, p. 28.

17 José María Samper, *Viaje de un colombiano en Europa*, The Echo Library, 2006, p. 37.

18 Reclús, *Viaje a la sierra...*, p. 29.

19 José María Samper, *Viaje de un colombiano...* p. 36.

20 Charles Saffray, *Viaje a Nueva Granada*, Bogotá, Ministerio de Educación, Biblioteca Popular, 1948. p. 23.

Quizá fue Saffray quien reflejó con mayor ímpetu la desazón con esa arquitectura militar que tatuaba a la ciudad en alto relieve y la mostraban como un espacio de otro tiempo. En la descripción de las murallas y baluartes, este viajero no sólo vio la clara muestra de otra época, sino también la presencia en los abandonados muros, de la naturaleza indómita, carente de la mano modernizadora. Aunque Cartagena era una ciudad, las ruinas de otro tiempo, la vegetación que había crecido en ella, la presencia de fauna silvestre, la hacían ver como un territorio virgen, similar a esa naturaleza bárbara, huérfana de la mano del hombre, de la que tanto se quejaban:

Una masa de inmundo cieno ha invadido el puerto casi desierto ahora; míseras piraguas sustituyen a los buques de alto bordo y a los navíos de tres palos de otro época; los musgos y los líquenes cubren con su vegetación a los abandonados muros; las plantas saxátiles introducen sus raíces entre las piedras, hasta desunirlas; mimosas de gruesos nudos invaden los revestimientos, y las plantas trepadoras tapizan enormes lienzos de pared medio caídos, cual si quisieran acabar de sepultarlos. Más abajo, en el foso cubierto de limo, pululan inmundos reptiles y hediondos caimanes, la iguana, la serpiente, el murciélago y el búho tienen su guarida en los huecos de las paredes.²¹

La crisis económica no permitía hacer una ruptura con el pasado ni tampoco pensar en el futuro. Los discursos y las obras materiales modernizadoras, tan en boga en el mundo a mediados del siglo XIX, difícilmente podían ser asumidas en la ciudad. “¿Será posible que el comercio nunca exija en este país la construcción de muelles decentes? ¿Qué sería de Nueva York y Boston sin muelles y qué haría Liverpool sin los suyos?”²², se preguntaba Holton al ver la precariedad del puerto en contraste con la magnitud de las fortificaciones.

Para esa misma época, el bogotano Nicolás Tanco dijo que todo en Cartagena revelaba que había sido “una ciudad de primer orden”, y que su comercio y su agricultura habían desaparecido debido a las contiendas bélicas y a las epidemias que la asolaron durante el siglo XIX. Cartagena, resaltó Tanco, parecía “una respetable anciana que yace en la miseria, pero en cuyas facciones y trato bien se revela que en otros tiempos tuvo lujo y esplendor, y que fue una hermosa joven”.²³ La ciudad era pues, un espacio compuesto por “un montón de escombros imponentes”²⁴, y por los nobles y “tristes restos de un esplendor pasado”;²⁵ “una reina caída que se [hacía] respetar por lo que fue, y admirar por la majestad de su dolor”.²⁶

21 Saffray, *Viaje a Nueva...*, p. 23.

22 Holton, *La Nueva Granada...*, p.

23 Nicolás Tanco Armero, *Viaje de Nueva Granada a China y de China a Francia*, París, Imprenta de Simon Raçon y Comp., 1861, pp. 10-11.

24 Así se refería Cartagena José María Samper en 1858. José María Samper, *Viajes de un colombiano...*, p. 35.

25 La expresión es del reconocido geógrafo y revolucionario francés Eliseo Reclús. Reclús, *Viaje a la Sierra...*, p. 26.

26 Samper, *Viajes de un colombiano...*, p. 12.

* Cureña: Armazón de madera sobre ruedas en el cual se monta el cañón de artillería. DRAE.

DOLOR Y RESISTENCIA COMO IDENTIDAD

El dolor, sin duda, sería uno de los referentes más fuertes de la historia de la ciudad. En 1823, apenas ocho años después de que Cartagena fuera sitiada por tropas realistas durante el proceso de reconquista, y a escasos dos años de la salida de las últimas tropas españolas del territorio colombiano, el cartagenero Juan García del Río publicó en el primer número del periódico *La Biblioteca Americana* un texto titulado *El Sitio de Cartagena de Pablo Morillo*.²⁷ Muy temprano, antes de que cayera el crepúsculo, el búho de la historia batía sus alas.

El afán por madrugarle a los tiempos se veía en los primeros artículos periodísticos del cartagenero. En agosto de 1818 escribió en el periódico *El Sol de Chile*, que mientras se esperaba “un nuevo Tácito que con el buril de la verdad y de la historia en la mano, trace el cuadro grandioso de los hechos colombianos”, su deber y el de sus contemporáneos era “consignar en nuestros papeles las acciones dignas de transmitirse a la posteridad”. Ésta, creía seriamente García del Río, era una labor necesaria para que cuando se presentara el futuro historiador de la revolución colombiana, no tuviera “más que hacer que coordinar los diversos materiales, que se hallan esparcidos en las memorias del tiempo”.²⁸ Para esa misma fecha venía preparando el texto sobre el Sitio de Cartagena de 1815 con el que inauguró una historia de Cartagena como una ciudad sufrida y heroica.²⁹

En agosto de 1815, Pablo Morillo, al mando de un imponente ejército, se apostó sobre las costas de la ciudad de Cartagena y la sitió durante 108 días. Finalmente el 6 de diciembre del mismo año logró penetrar a la ciudad devastada. García del Río escribió un relato heroico de los hechos en el que mostró cómo los cartageneros y cartageneras “ofrecieron todo cuanto tenían para pagar y animar las tropas”. Según el autor, “las mujeres se desprendieron de sus joyas, y hasta se echó mano de la plata de las iglesias, presentada voluntariamente por las comunidades religiosas”. La ciudad luchó con denuedo y sus habitantes prefirieron los horrores del hambre y de las pestes antes de sucumbir a las tropas españolas. El carácter trágico de la narración afianzó la construcción de un discurso en el que se mostraba el apego de los cartageneros por la libertad alcanzada algunos años atrás:

Por aquel tiempo era muy triste la situación de los habitantes; sólo tres pequeñas goletas cargadas de carne y harina y dos corsarios con pocos víveres, habían podido burlar la vigilancia de los cruceros enemigos, y aliviado algún tanto la miseria de la plaza. Mas a

27 *La Biblioteca Americana* fue creada por Juan García del Río en la ciudad de Londres con el objetivo de ilustrar a los habitantes de las nuevas repúblicas de América y servir de órgano de propaganda de los nuevos territorios independizados ante la comunidad europea.

28 *El Sol de Chile*, 28 de agosto de 1818. Citado por Guillermo L. Guitarte, “Juan García del Río y su *Biblioteca Colombiana* (Lima, 1821)”, en *Nueva Revista de Filología Hispánica*, Vol. 18, Nos. 1-2, 1965-1966, p. 100.

29 Juan García del Río, *Meditaciones Colombianas y Escritos varios*, Bogotá, Imprenta Nacional, Biblioteca Popular de Cultura, 1945, pp. 62-63.

pesar de una rigurosa economía, a fin de octubre el hambre hacía estragos espantosos. Había ya comenzado la peste especialmente en los viejos y en los niños, y se perdieron en un temporal tres buques menores que salieron de Jamaica con víveres remitidos por los comisionados del gobierno. *Gran parte de la población se alimentaba ya con caballos, burros, perros, gatos y hasta ratas.* Sin embargo, ninguno hablaba de rendirse a los españoles, todos sufrían con mucho valor y resignación las mayores privaciones.³⁰

A través de esta narración épica y el uso de frases y párrafos resaltados como estrategia para darle mayor dramatismo a algunos acontecimientos, García del Río inauguró la tradición heroica de la ciudad y reafirmó el temprano y decidido carácter patriota y republicano del pueblo cartagenero. La construcción de un pasado reciente coherente con los ideales independentista fue uno de los principales objetivos del dramático documento del intelectual y político local. Según el relato, a pesar de los cuadros de horror que se vivieron en la ciudad por el asedio a una población que avanzado el sitio ya “se había comido todos los caballos, mulas, burros, perros, gatos y cueros que había en la plaza”, no obstante que “el terror estaba pintado sobre los semblantes”, y que las pestes y el hambre “*se llevaban diariamente al sepulcro gran número de personas, y por todas partes no se veía otra cosa que hombres pálidos, mujeres extenuadas y seres expirantes*”³¹, la constancia de los sitiados no desmayaba, “prefiriendo morir a depender de Morillo”.³²

Había que resaltar el carácter osado de algunos miembros del patriciado cartagenero como José María García de Toledo, quien en una heroica acción “*quemó voluntariamente sus haciendas de “Guayepo” y “Barragán”*, para que no sirvieran a los enemigos de su patria”.³³ Era necesario, en el intento de resaltar el carácter patriota de los cartageneros y su amor por la libertad, ubicar las causas de la tragedia de la ciudad en las acciones realizadas por “extranjeros”. Comenzando por un hecho trascendental como que el ejército que sitió a Cartagena estaba compuesto en buena medida por tropas que Morillo reclutó a su paso por Venezuela, pardos en su mayoría, “acostumbrados a sufrir el calor y la humedad de la costa firme”.³⁴ Fueron también, según García del Río, los oficiales de las tropas venezolanas que existían en la plaza de Cartagena los que pusieron menor empeño y energía en las operaciones de defensa de la ciudad.³⁵ Como si fuera poco muchos cartageneros que lograron escapar del cerco de las tropas de Pablo Morillo, seguían siendo presa de los caprichos y arbitrariedades de los extranjeros que comandaban las hacinadas embarcaciones en su travesía al destierro por el mar Caribe:

30 García del Río, “Sitio de Cartagena de 1815”, en *Meditaciones colombianas ...*, pp. 236-236. Las cursivas son del texto original.

31 García del Río, “El Sitio...”, p. 240. Las cursivas son del texto original.

32 García del Río, “El Sitio...”, p. 241.

33 García del Río, “El Sitio...”, p. 227. Las cursivas son del texto original.

34 García del Río, “El Sitio...”, p. 224.

35 García del Río, “El Sitio...”, p. 224.

Mercado de Cartagena, 1875. Grabado de A. de Neuville sobre un dibujo de Charles Saffray.

Fuente: Publicación digital en la página web de la *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. Galería “Imágenes de viajeros”*. <<http://www.banrepcultural.org/node/44378>> búsqueda realizada 12 noviembre de 2013



Marché à Cartagène. — Dessin de A. de Neuville, d'après un croquis de l'auteur.

Los habitantes de Cartagena que habían abandonado su patria huyendo del furor español, dispersos por la tempestad, sufrían a bordo males de todas clases. Hacinados doscientos o trescientos en aquellos buques pequeños y en climas tan ardientes como los de los trópicos. Sujetos a mil peligros y miserias, debidos unos a los elementos, y la mayor parte a la ignorancia, al capricho y mala fe de los capitanes de los barcos, que eran extranjeros y casi todos corsarios los que trataban de sacar provecho de las víctimas sometidas a su albedrío, moribundos, sin agua, sin víveres y expuestos a los furores del océano, muchos perecieron a palos que les hacían dar los capitanes, porque pedían algún socorro con qué refrigerar la sed y apaciguar el hambre.³⁶

Fuera de las *desatinadas* acciones de los elementos ‘extranjeros’, el *pueblo* cartagenero en el relato de García del Río aparecía como un grupo coherente, homogéneo, incluso aceptando resignadamente acciones tan problemáticas como la escogencia de un grupo limitado de habitantes que podrían dejar la ciudad en las pocas embarcaciones que existían. Medida que fue tomada una vez las autoridades dieron la orden de abandonar a Cartagena ante su inminente caída en manos de las tropas de Morillo. La heroicidad y el patriotismo cartagenero no estaba en duda ni su carácter antiespañol. Prefirieron la muerte antes que caer en manos peninsulares y ese patriotismo y ‘nacionalismo’ temprano, ni siquiera se cuestionó cuando en una medida desesperada las autoridades locales decidieron declararse súbditos de la corona inglesa.

Reunida de manera extraordinaria la legislatura de la provincia, anota García del Río, el gobernador propuso a través de “un discurso enérgico”, que para salvar a los habitantes de la ciudad de los “horrores con que los amenazaba el enemigo cruel”, se pusiera a la provincia bajo la protección de la Gran Bretaña. Considerando la falta de provisiones, la imposibilidad de recibirlas por mar o por tierra, y las pocas posibilidades de desalojar de sus posiciones a un enemigo superior, se autorizó al gobernador para “tomar cuantas medidas juzgase convenientes a la salvación de la ciudad, excepto *la de capitular con los españoles o volver a su dominación*”.³⁷ Se comisionó a los señores Ignacio Caveró y Henrique Rodríguez para que se dirigieran a Jamaica y le propusieran a su gobernador, el duque de Manchester, “que tomase posesión de la ciudad y provincia de Cartagena a nombre de su majestad británica”. Al final el gobernador de Jamaica no aceptó tan delicada petición por no tener instrucciones de su gobierno.³⁸ García del Río consignó este acontecimiento, que sin duda ponía en tela de juicio la soberanía, el amor por la libertad y las ideas republicanas que tanto reclama para la ciudad, como un acto heroico de las autoridades por salvar a los habitantes de Cartagena de los desmanes de la reconquista española.

El dolor y la heroicidad, de acuerdo con el autor, estaban ratificados en las mismas impresiones de Pablo Morillo al tomarse Cartagena. Cuando el Pacificador entró a la ciudad

36 García del Río, “El Sitio...”, p. 249.

37 García del Río, “El Sitio...”, pp. 236-237. Las cursivas son del texto original.

38 García del Río, “El Sitio...”, p. 237.

amurallada, luego de 108 días de sitio, encontró “cadáveres en las casas y en las calles, mujeres y hombres moribundos o esqueletos ambulantes”. Cartagena “parecía un vasto cementerio de un aire corrompido y pestilente”, que había perdido durante el asedio más de 6.000 personas, la tercera parte de una población de 18.000 habitantes que García del Río señaló al comienzo de su narración.³⁹ En el informe que Morillo envió a Madrid, anota el intelectual cartagenero, “al paso que nos llena de horror sus pormenores, nos inspiran sentimientos de admiración a aquellos hombres magnánimos que hicieron por conservar su libertad cuanto les era dado en su posición”.⁴⁰

Según este informe, Morillo confesó “que en todo tiempo que estuvo situado delante de Cartagena, no pudo hacer la menor impresión ni en sus puestos avanzados ni en las murallas de la plaza, y que había sido rechazado en cada ataque sacrificando sus mejores tropas”.⁴¹ En este caso la fuerte resistencia del pueblo cartagenero otorgó mayor significación a la acción reconquistadora de Pablo Morillo y de paso sirvió a García del Río para afianzar su representación de la heroicidad de Cartagena de Indias.

Miembro de una generación de propagandistas comprometidos con la tarea de darle un lugar a estos nuevos territorios en la escena mundial, García del Río, escribió en tono moralizante y literario, evocando las figuras tutelares del mundo clásico greco-latino. “No todo lo acontecido merece ser escrito”⁴², había dicho Voltaire en su obra *El siglo de las Luces*; ese tratamiento sólo era merecido por aquellas historias que pintaran el genio y las costumbres de los hombres y que sirvieran de ejemplo para fomentar las virtudes y el amor a la patria. Con su narración García del Río intentó poner a Cartagena dentro del concierto de ciudades que habían merecido un espacio en la epopeya mundial y que sirvieron de ejemplo a la sociedad por haber resistido a un sitio. El párrafo final de su excitante texto es una clara muestra de ello:

Tal fue la suerte de los desgraciados defensores y habitantes de Cartagena. Su constancia y sufrimiento llegarían a un grado heroico. Peciendo diariamente por centenares, sin víveres y con muy pocas esperanzas de conseguirlos, comiendo hasta los animales más inmundos, jamás hubo quien propusiera rendirse ni hacer la paz con los tiranos, origen de todos sus males. Los que sufrió Cartagena pueden compararse a los padecimientos de los sitios más célebres que recuerda la historia; ésta en sus fastos no puede menos de dar un lugar distinguido a los patriotas de Cartagena que tanto hicieron por conseguir su libertad e independencia.⁴³

39 García del Río, “El Sitio...”, p. 246

40 García del Río, “El Sitio...”, p. 246.

41 García del Río, “El Sitio...”, p. 246.

42 Citado por Guillermo Zermeño, “Historia, experiencia y modernidad en Iberoamérica, 1750-1850”, en Javier Fernández Sebastián (Director), *Diccionario político y social del mundo iberoamericano. La era de las revoluciones, 1750-1850*, [Iberconceptos I], Madrid, Fundación Carolina/Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales/Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009, p. 564.

43 García del Río, “El Sitio...”, p. 251.

Algunos años más tarde, en 1829, cuando la visión heroica de la ciudad empezaba a afianzarse y era parte del discurso histórico de la nación, García del Río dedicó su tercera meditación sobre la convulsionada situación del país a la ciudad de Cartagena. En una nota encomiástica señaló que Cartagena era uno de los pueblos que más ilustración y más muestras de patriotismo habían ofrecido a América y la comparó con las ciudades que históricamente habían dado muestras de sufrimiento y heroísmo. Por su participación en la independencia, Cartagena era:

“rival de Jerusalén en la constancia con que resistió a los estragos del hambre en un prolongado asedio; compitiendo con la Nueva Esparta en la heroicidad con que peleó por sostener sus derechos; imitando a Tiro sus moradores en la noble resolución de abandonar la tierra donde dormían sus abuelos, antes que someterse al odioso yugo opresor, Cartagena ha dado a Colombia y al mundo un ejemplo de consagración y magnanimidad, que será admirado por las generaciones venideras y celebrado por la historia y por la poesía.”⁴⁴

Por supuesto la poesía y la historia celebrarían el heroísmo de Cartagena de Indias. El Sitio de Pablo Morillo sería un referente no sólo de la historia local sino también nacional.⁴⁵ Con el tiempo cuando ya el discurso de construcción de la nación no reñía con la valoración de la herencia española, a la imagen de Cartagena como ciudad heroica y resistente, se sumó la resistencia a los ataques de las potencias enemigas del imperio español contra la ciudad durante el período colonial. Así, héroes españoles del período virreinal como Blas de Lezo —que defendió a la ciudad de los ataques del almirante inglés Edward Vernon en 1741— eran homenajeados junto los protagonistas de la gesta independentista en contra del imperio español. Todos hacían parte de la centenaria tradición de dolor, resistencia y heroicidad de Cartagena de Indias.

VIVIENDO LOS NUEVOS TIEMPOS

Las ciudades no son solo lo que ocurre en ellas, sino también la manera como se cuenta lo que en ellas sucede. Si bien durante la mayor parte del siglo XIX Cartagena atravesó por dificultades económicas y sociales, la forma como se abordó el análisis de esta crisis a finales del siglo XIX, nos habla más del período en que se dieron estas impresiones, que del mismo tiempo de la crisis.

⁴⁴ García del Río, *Meditaciones...*, pp. 65-66.

⁴⁵ Durante el siglo XIX la fecha de la independencia de Cartagena de Indias se asumía como la fecha de la independencia de la nación país. El himno nacional, que se estrenó el 11 de noviembre de 1887, fecha del aniversario de la independencia de Cartagena, fue compuesto por el cartagenero Rafael Núñez y en un principio pretendía ser una oda para celebrar la proclamación de la independencia absoluta de Cartagena. Precisamente el Sitio de Pablo Morillo fue inmortalizado con la estrofa IV del himno:

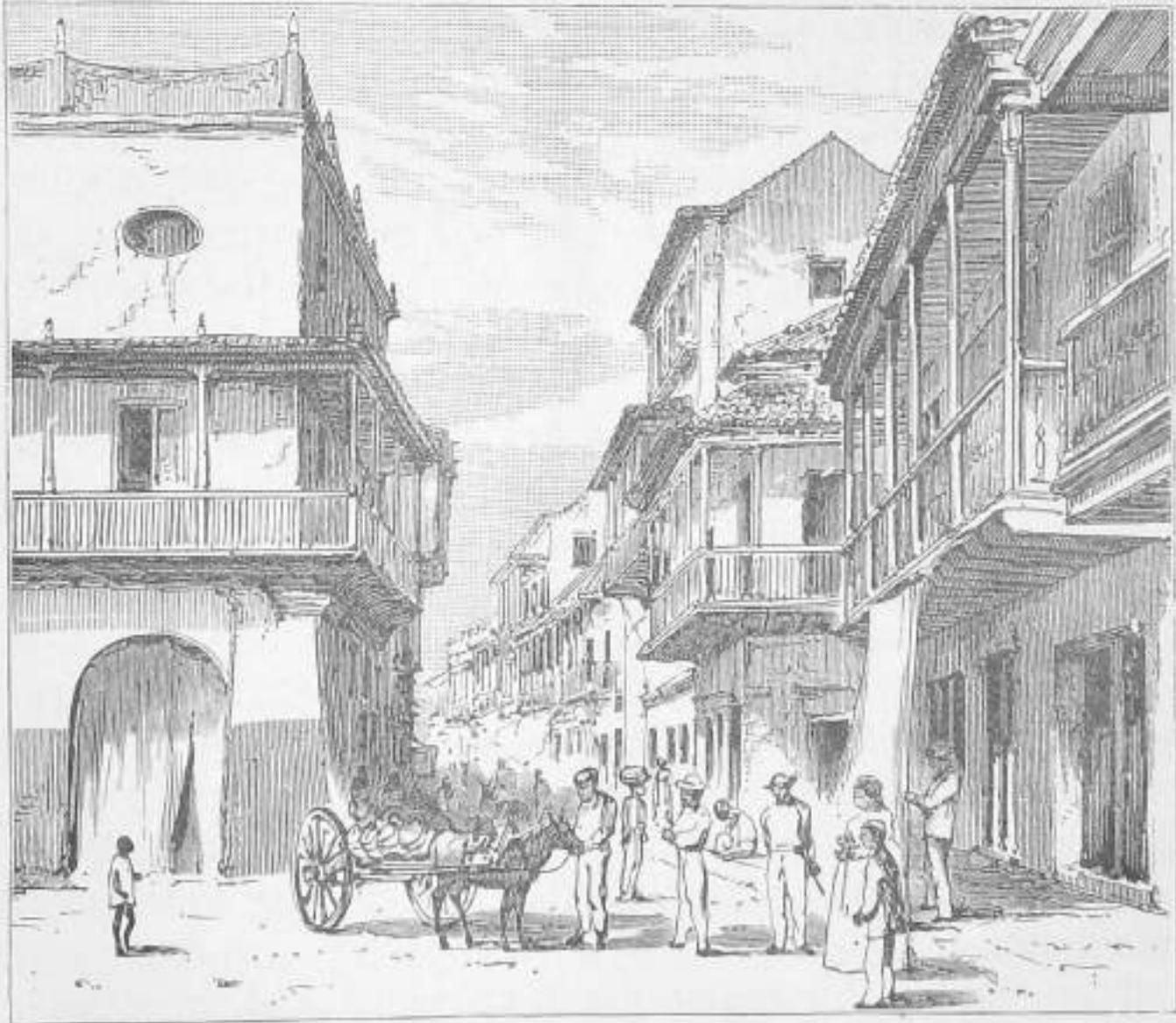
A orillas del Caribe / hambriento un pueblo lucha, / horrores prefiriendo / a pérfida salud / ¡Oh sí! De Cartagena / la abnegación es mucha, / y escombros de la muerte / desprecia su virtud.

Vista de Cartagena de William E. Curtis. Grabado de Riou a partir de un dibujo del autor. Publicado en Curtis, William E. *The Capitals of Spanish America*.

Fuente: Publicación digital en la página web de la *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. Galería de imágenes de viajeros.*

<<http://www.banrepcultural.org/node/44684>>

búsqueda realizada el 12 de noviembre de 2013



CARTHAGENA.

Una rápida revisión a las fuentes muestran que el concepto de *crisis* es acuñado, sobre todo, a finales del siglo XIX y comienzos del XX, cuando Cartagena emprendió un proceso de modernización que se reflejó en el mejoramiento de la infraestructura urbana, el aumento de la población y la construcción de nuevos barrios. Durante el siglo XIX, los observadores consignaron en sus textos críticas a la falta de comercio, el problema de las vías de comunicación con el interior del territorio, la carencia de una infraestructura de servicios públicos, el aspecto ruinoso de sus edificios, la abundancia de población negra y su temperamento desordenado y festivo, pero nunca mencionaron la palabra crisis para referirse al estado de la ciudad. A mediados de siglo, cuando la situación económica y social se tornó más difícil, las fuentes hablan de una Cartagena “venida a menos”, una “ciudad acabada” en condiciones “decadente” y “miserable”, pero tampoco se alude a la idea de crisis.

La noción de ciudad en crisis usada en los últimos años del siglo XIX y comienzos del XX para referirse a la Cartagena de la mayor parte del siglo XIX, dimensiona los cambios que se están produciendo en el momento. Como bien lo expresó el historiador Reinhart Koselleck, “los conceptos, al igual que las circunstancias históricas que abarcan, tienen una estructura temporal interior” y se convierten en un elemento fundamental de control del movimiento histórico y un arma ideológica importante.⁴⁶ Así, con el establecimiento de un punto de ruptura y de diferenciación con el tiempo anterior, definido como un período de crisis, las autoridades y sus propagandistas están consolidando y justificando el actual proyecto político y social para Cartagena.

Un ejemplo puede ilustrar la anterior afirmación. En 1910, con motivo del centenario de la independencia de la ciudad a celebrarse en 1911, José M. de la Vega, gobernador del departamento de Bolívar, encargó al historiador Eduardo Gutiérrez de Piñeres la re-edición y corrección del libro *Cartagena y sus cercanías: guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar*. El texto había sido escrito en 1886, por el historiador José P. Urueta, quien se desempeñaba en ese entonces como historiógrafo del departamento de Bolívar. La obra no estuvo lista para el centenario como se esperaba, pero fue editada un año después, en 1912. Dentro de las correcciones y amplísimas adiciones⁴⁷ que hizo Gutiérrez de Piñeres se destacan el manejo de la noción de una ciudad en *crisis* para el siglo XIX:

Allá por los años de 1860 y posteriores —dice G. de Piñeres—, *pasó esta ciudad por una crisis terrible*: el comercio languidecía; la población mermaba cada día porque los habitantes tenían que ir á otra parte, en donde pudieran ganar la subsistencia que no les era fácil conseguir en su ciudad natal; abundaban las casas arruinadas, aun en el centro de la población; los barrios de Getsemaní y San Diego estaban en su mayor parte reducidos á escombros, así como casi todos los edificios públicos: en una palabra, Cartagena

46 Reinhart Koselleck, *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Barcelona, Paidós, 1993, p. 238.

47 En la primera edición el libro tenía cerca de 200 páginas y para la segunda se convirtió en una obra de más de 600 páginas.

presentaba el aspecto de una población en completa decadencia y próxima a la muerte.⁴⁸

Podríamos decir que el uso de la palabra crisis sirve aquí para mostrar una nueva experiencia del tiempo en la ciudad, además de sobredimensionar la figura de Rafael Núñez, —político cartagenero que ocupó para finales del siglo XIX durante tres ocasiones la presidencia de la República— y su papel, casi mesiánico, en la finalización de la difícil situación:

Afortunadamente, en esas circunstancias, llegó de Europa, después de larga residencia en aquella parte del mundo, el Sr. Dr. Rafael Núñez, cartagenero de nacimiento, cuyo corazón se contristó profundamente al contemplar el estado de abatimiento y ruina á que había llegado su amada Cartagena. Como Presidente que fue del antiguo Estado Soberano de Bolívar, principió á infundirle nueva vida, apoyando moral y económicamente la obra que se consideraba como la salvación de la ciudad: la navegación del Dique. Luego, como Presidente de la República, no dejó un momento de velar diligentemente por la suerte de su patria natal.⁴⁹

La nueva coyuntura que vive Cartagena produce una escisión o distanciamiento entre el espacio de experiencia y el horizonte de expectativas. Rastreando la argumentación de G. de Piñeres, vemos que la ciudad refleja un tiempo nuevo y una de sus manifestaciones es mostrar una ruptura cada vez más fuerte con las experiencias pasadas. Aunque lento, el autor considera que Cartagena vive un “renacimiento”, evidenciado en el desarrollo de una infraestructura de servicios públicos representada en la construcción de los edificios del matadero municipal, el mercado público, el crematorio y el teatro municipal. Se suman la erección de “varias estatuas en medio de reducidos pero bonitos y agradables parques” y la formación de barrios nuevos extramuros.⁵⁰

Algunos años atrás, en 1894, el periódico *El Porvenir* publicó la nota de un cronista —identificado con el seudónimo de Franco— titulada “Cartagena. Ayer y hoy”. Se trataba de contrastar la Cartagena de 1861, fecha en la que el autor estuvo por primera vez en la ciudad, con la de 1893, momento de su segunda visita. Sin embargo, tanto las impresiones pasadas como las más recientes fueron escritas en el mismo momento (1893), de modo que el cronista se esforzó por establecer un fuerte contraste entre su experiencia pasada y la contemporánea. Para este autor la del pasado era una ciudad representada por “un montón de ruinas”, “un cementerio de vivos” de calles desiertas, transitada por burros famélicos y negros trabajadores del puerto “medio desnudos de lenguaje soez e insolente”. La de su presente era una Cartagena “moral y materialmente” diferente, con un animado comercio, con calles aseadas por donde las señoras de bien podían pasearse

48 José P. Urueta y Eduardo G. de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías: guía descriptiva de la capital del departamento de Bolívar*, Vol. I, Cartagena, Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias/Universidad de Cartagena/Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena/ Internacional de Estudios del Caribe, 2011, pp. 47-48. [primera edición 1886; segunda edición 1912]. El resaltado es nuestro.

49 Urueta y G. de Piñeres, *Cartagena y sus...*, Vol. I, p. 48.

50 Urueta y Piñeres, *Cartagena y sus...*, Vol. I. p. 48.

“sin verse expuestas a requiebros groseros e indecentes” como en otros tiempos. Todo esto —finalizaba la crónica— gracias al proyecto político de la Regeneración en cabeza del presidente de la República Rafael Núñez.⁵¹ Precisamente el 20 de julio de 1894, cinco meses después de la publicación de la mencionada nota, y debido a la gestión del presidente Rafael Núñez, se inauguró el ferrocarril Calamar-Cartagena, con el que se buscaba conectar de mejor manera al puerto de Cartagena con el río Magdalena, principal vía de comunicación del país.

Que la ciudad experimentaba un nuevo tiempo puede verse en el programa de los actos conmemorativos para la celebración de una de las fechas más emblemáticas de Cartagena: la conmemoración del centenario del fusilamiento de los llamados nueve mártires ejecutados por Pablo Morillo en 1816, luego de que se tomara a la ciudad durante el proceso de reconquista española a los territorios granadinos. El desarrollo de una exposición comercial fue quizás el acto más importante de los realizados durante esta celebración. En febrero de 1916, en días previos al acto conmemorativo y a la inauguración de la feria comercial, un periódico local decía:

El viajero que visite la exposición no puede menos de sorprenderse agradablemente al notar los elementos de vida propia con que cuenta Cartagena y el próspero estado de sus industrias. Al lado de las viejas murallas legendarias que duermen, están las fábricas cantando el himno estridente del trabajo. Junto a un caserón colonial que se desmorona, se levanta otro edificio sólido y elegante con todo el confort de la vida moderna. Hay una hermosa dualidad en la ciudad de Heredia: Vista por un aspecto es Niobe que llora su pasado muerto, y por el otro, es Hécuba prolífica que marcha triunfante, a la conquista del porvenir.⁵²

La idea de que la ciudad vivía un tiempo nuevo en sentido positivo como lo muestran las citas anteriores, tiene que ser matizado con el necesario ejercicio de contrastar las fuentes y la ubicación de los autores y su procedencia. Precisamente en 1895, un año después de que el periódico *El Porvenir* publicara la nota anterior, Juan Coronel un mulato tipógrafo que trabajó ejerciendo el oficio en Cartagena antes de emprender un periplo por varios países de América del Sur, Centroamérica y el Caribe, editó en Guatemala sus memorias bajo el título de *Un Peregrino*. Contrario a la visión anterior, Coronel ve en la llegada de Núñez un retroceso para la ciudad e incluso del proceso modernizador. Anota, que durante el “gobierno del partido liberal, se vio una multitud de abnegados médicos, literatos, institutores, sin ascendencia de pergaminos”⁵³, pero que con el proyecto regenerador la educación había degenerado en un clericalismo insostenible. El autor también sostuvo que la sociedad cartagenera había vuelto a las prácticas aristocráticas que se suponían eliminadas

51 “Cartagena. Ayer y hoy”, *El Porvenir*, Cartagena, 25 de febrero de 1894.

52 “Ayer y hoy”, *La Unión Comercial*, 29 de febrero de 1916. Nótese que la nota de prensa tiene un nombre similar a la publicada anteriormente en el periódico *El Porvenir* de 1894.

53 Juan Coronel, *Un Peregrino*, Cartagena, Dirección de Educación Pública de Bolívar, Extensión Cultural, 1944, p. 26.

por el liberalismo de mediados de siglo en el que él se había formado.⁵⁴

Varios años después, en 1936, Rafael Redondo Mendoza, un joven liberal iconoclasta ponía en duda la modernización de la ciudad diciendo que los peores capitalistas eran los de Cartagena. “Comen mal y duermen mucho”, señalaba Redondo. “No saben lo que es arriesgar el dinero en empresas honorables. Ni siquiera visten con elegancia y si viajan no pasan de Turbaco”.⁵⁵ Más adelante, en su crítica a los empresarios, pasada por el cernidor de las diferencias partidistas entre liberales y conservadores y en un lenguaje que recuerda al romanticismo de mediados de siglo XIX, el autor parecía extrañar ese ambiente cotidiano de las ciudades que se preciaban de modernas:

Estos cretinos huyen del sol y se refugian en la alcoba de la putica blenorragica e ignorante. En nuestros barrios rojos no hay una ramera que interprete a Julio F. Flórez. No succionan ninguna manifestación espiritual de la vida. Malas cabezas y mala carne. Pero tienen sus chulos, y de buenas familias [...] el cabrón aquí es una cosa corriente. El cabrón vulgar, celoso y sobornable [...] La ciudad se prostituye sin elegancia. Cabe dentro de la gorra universal de un marinero.⁵⁶

Siguiendo a Michel de Certeau es importante estar atentos al lugar *social*⁵⁷ desde donde se escribe sobre la ciudad. Basta un ejemplo: la representación de la ciudad de Cartagena en las Memorias histórico-políticas de Joaquín Posada Gutiérrez⁵⁸, escritas entre 1863 y 1865, son el reflejo de un ex militar cartagenero, bolivariano, veterano de las guerras de independencia y miembro del partido conservador, que escribe precisamente en el momento de mayor apogeo del liberalismo radical en territorio colombiano. Ante el presente incómodo en que escribe sus memorias, Posada se refugia en la Cartagena colonial y consigna extensos pasajes sobre el supuesto *orden* y el *respeto* a las jerarquías que se mantenían en la ciudad durante este período.⁵⁹

Lo que está haciendo este veterano de la gesta independentista es dotar al pasado de los referentes que extraña en el presente que vive, pues todo viaje hacia lo pretérito implica una puesta en escena del presente. François Hartog ha ilustrado bien este punto cuando analiza las maneras en que se ha asumido y politizado el pasado de la ciudad griega por parte de

54 Coronel, *Un Peregrino...*, pp. 8-9.

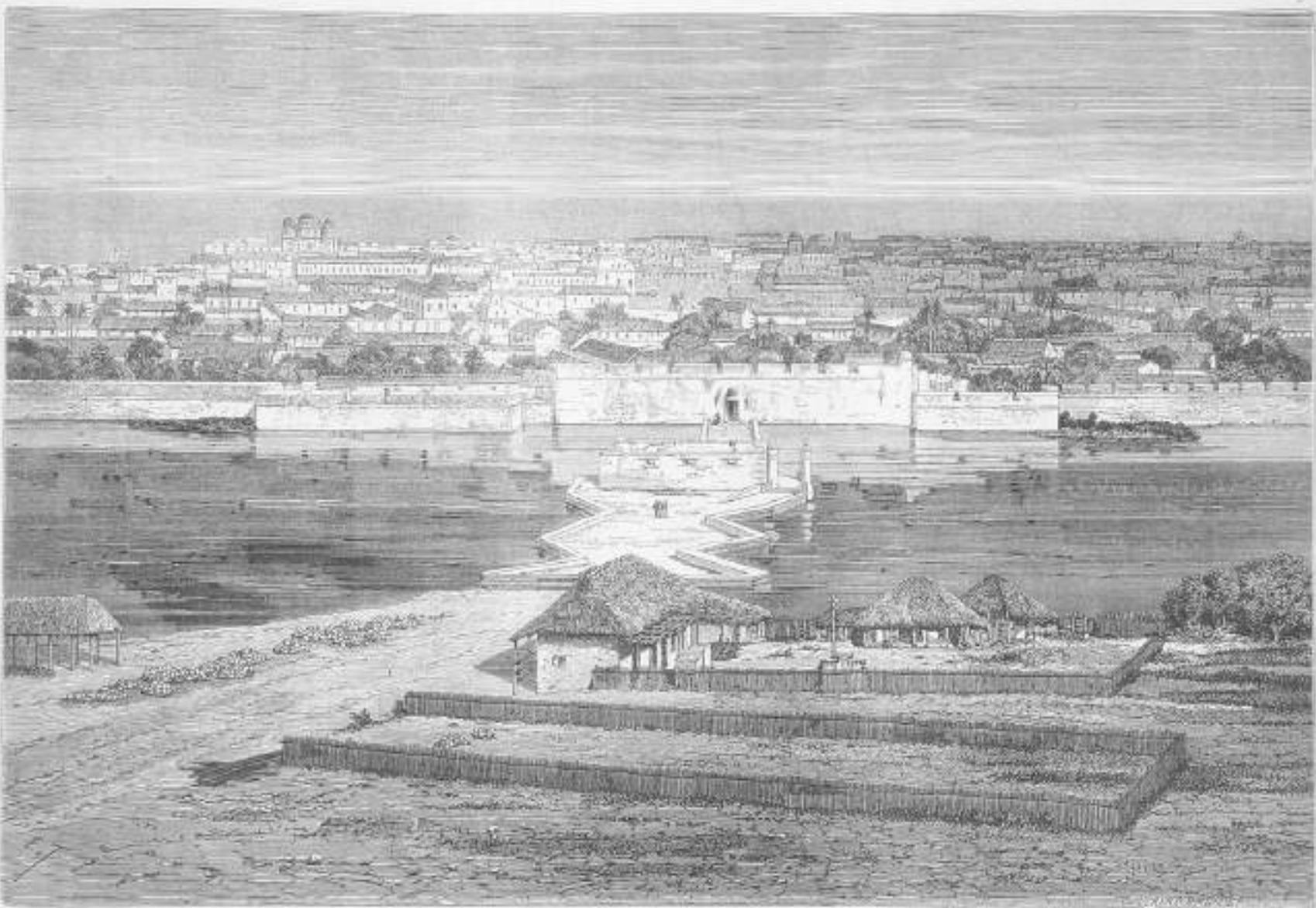
55 Rafael Redondo Mendoza, *Daguerrotipos liberales*, Cartagena, Imprenta Departamental, 1936, p. 18. Turbaco es una pequeña localidad a escasos 20 minutos en automóvil de Cartagena de Indias. Para la época en que Redondo Mendoza publica estas notas se comunicaba con Cartagena a través del Ferrocarril Calamar-Cartagena construido en 1894.

56 Redondo Mendoza, *Daguerrotipos...*, p. 53-54.

57 Michel de Certeau, *La escritura de la historia*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), 2006, pp. 69-82.

58 Joaquín Posada Gutiérrez, *Memorias Histórico-políticas*, Medellín, Editorial Bedout, 1971, tres volúmenes.

59 Posada Gutiérrez, *Memorias...*, tomo II, pp. 58 y ss.



Vista de Cartagena. — Dessen de E. Theford, d'après une photographie.

autores contemporáneos, como una forma de hacerle frente a los totalitarismos recientes.⁶⁰

Sin embargo, no quiere decir que Posada Gutiérrez esté inscrito en un régimen de historicidad y en una experiencia de tiempo anterior a la modernidad. Posada defiende la revolución de independencia como punto de partida de la construcción de una nación moderna y su refugio en el pasado tiene más que ver con el desencanto político que con una posición que plantee una vuelta a los viejos tiempos. Puede parecer una aporía pero en el fondo, a pesar de los matices, el pasado no se usa como modelo, como una idea de volver a los tiempos dorados, a lo sumo, funge como un arma en contra de los opositores políticos.

Posada está escribiendo justo para el momento en que el liberalismo radical acababa de ganar una de las tantas guerras civiles que vivió la nación en el siglo XIX (1860-1863) y que promulgara, el 8 de mayo de 1863, la constitución más liberal de la historia de Colombia. Defensor de un ejercicio de la democracia limitado que debía ser desarrollado por una especie de patriciado dotado de las facultades para la práctica política, el viejo general observó con preocupación la politización y el uso del lenguaje político por parte de los sectores populares a través de la formación de sociedades de artesanos en Cartagena. Este es uno de los puntos clave de la aceleración del proceso de la modernidad de mediados de siglo XIX, el crecimiento del círculo hablantes de la terminología política en boga y con ello también los intentos de control de este lenguaje para evitar la expansión hacia sectores populares.⁶¹

EL PASADO REMOTO COMO REFERENCIA DE LA MODERNIDAD

Con la recuperación de Cartagena de Indias a finales del siglo XIX y comienzos del XX continúan las referencias al pasado por parte de quienes analizan la ciudad. Sin embargo, a diferencia de otros tiempos, el pasado se asume ahora como una opción en la construcción de presente y futuro. Las murallas de Cartagena, por ejemplo, que durante el siglo XIX fueron vistas como un estorbo para el progreso, se vislumbran como uno de los atractivos para los visitantes. En 1898 el aventurero francés Pierre D'Espagnat celebraba casi a los gritos el hecho de que el avance de la historia no hubiera transformado la ciudad:

¡Cartagena! ¡Quien pudiera expresar la magnificencia que ese nombre lleva en sí!
¡Cartagena! Todo lo que la guarida tenía de salvaje ha quedado tal cual era. Ni cuatro asedios, ni las convulsiones de la historia, ni los bucaneros, ni Duret, ni Morgan, ni la Independencia, han podido borrarlo. El sueño que plasmó en la piedra el primer Heredia perdura; el sólido nido que desafía a los siglos parece esperar a sus dueños, como si los gerifaltes que lo habitan hubiesen remontado el vuelo para una larga expedición y debieran demorar su regreso para unos cuantos años más.⁶²

Vista de Cartagena. Grabado de E. Theroud sobre una fotografía.

Fuente: Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. Galería de "Imágenes de viajeros". <<http://www.banrepcultural.org/node/44379>> búsqueda realizada el 12 de noviembre de 2013

60 François Hartog, "El destino dual de las disciplinas clásicas", en *Fractal*, No. 63, octubre-diciembre de 2011, año XIII, vol. XIII, p. 27.

61 Koselleck, *Futuro...*, p. 329.

62 Orlando Deavila y Lorena Guerrero (prólogo y compilación), *Cartagena vista por los viajeros. Siglo XVIII-*

La Cartagena en crisis, la “ciudad dormida a la sombra de la Popa”, de la que se lamentaban amargamente quienes escribieron sobre ella a lo largo del siglo XIX, se llenaba en esta nueva coyuntura de un halo positivo en tanto no se había transformado físicamente. Se ponía en boga una memoria de piedra que haría carrera. Allí estaban los prolegómenos del discurso turístico posterior.

El proyecto modernizador entonces tendría que negociar con la memoria del pasado y en ocasiones, será esta memoria la que impondrá su dinámica. Para comienzos del XX, este pasado era el futuro y no lamento ni nostalgia. La modernidad implicaba una apuesta por el turismo y el discurso turístico tenía sus referentes en el pasado a *flor de piel* de la ciudad. Un pasado ligado al presente y al futuro que cumplía una función más allá de la experiencia moralizadora que en otros épocas servía de espejo; instrumentalizado desde una experiencia de tiempo moderno y un nuevo horizonte de expectativa sustentado en la modernidad.

Para esa época ocurría en Cartagena un fenómeno propio de las ciudades modernas: un proceso de *patrimonialización*. Hartog ha seguido de manera cuidadosa la evolución del concepto de patrimonio y ha registrado su uso desde la Antigüedad. Sin embargo, sólo a partir de la Revolución Francesa y la instauración de una nueva manera de abordar el tiempo y la relación entre pasado y futuro, se genera un proceso moderno de *patrimonialización* de ese pasado. La Revolución se apropia del tiempo largo, funda categorías organizadoras del tiempo y Francia se arroga el derecho, no sin cierto debate, de preservar los monumentos. Parece, dice Hartog, “como si las obras maestras del pasado hubieran estado a la espera de que Francia viniera a “liberarlas”, acogiéndolas, por fin, en su territorio”. Solamente en ese espacio nuevo, moderno, maduro políticamente, guardián de la historia universal, podría apreciarse su verdadero mensaje. “¿Acaso las obras de arte de las repúblicas griegas —se preguntaba el abate Gregorio— deben adornar el país de los esclavos?”⁶³

La idea de patrimonio enunciaba un cierto orden del tiempo y dimensionaba lo ocurrido. Miraba hacia el pasado, lo celebraba, lo imita, lo conjuraba; extraía su prestigio. Pero este interés no era sólo una preocupación preterista, sino que se visibilizaba el pasado a partir del presente.⁶⁴ Para finales del siglo XIX en Cartagena de Indias empiezan a mirarse las murallas y fortificaciones como monumentos. En 1894 un cronista se refiere a Cartagena como el clásico lugar “de los grandes monumentos históricos, la ciudad de los recuerdos patrios”.⁶⁵ Anota que “todos esos monumentos son verdaderos altares ante los cuales el hombre patriota no puede dejar de elevar sus oraciones al Dios de la libertad”. Finaliza diciendo que “lo que más impresiona de los monumentos que tiene la ciudad, son las

XX, Cartagena, Biblioteca Bicentenario de la Independencia de Cartagena de Indias, tomo IV, Alcaldía Mayor de Cartagena/Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena/Universidad de Cartagena/Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 2011, p. 277.

63 Hartog, *Regímenes...*, pp. 202 y ss.

64 Hartog, *Regímenes...*, p. 183.

65 “Breves apuntes”, *El Porvenir*, Cartagena, 29 de abril de 1894.

históricas murallas que están evidenciando la paciencia del pueblo español como empresa de grande aliento. Esas murallas son testigos mudos de muchas lágrimas y martirios”.⁶⁶

Para 1898 el francés Pierre D’Espagnat decía que había venido a Cartagena “no para ver la ciudad vulgar y moderna”, sino para “contemplar el nido inexpugnable de antaño”, y que sus murallas eran “tan asombrosas por su masa como por su valor simbólico”.⁶⁷ En una especie de mercantilización del pasado, este aventurero se pasó la mayor parte de su tiempo en la ciudad recorriendo las calles en búsqueda de objetos antiguos para comprar.⁶⁸ En 1903 el escritor alemán Georg Wegener al arribar a Cartagena, luego de su viaje por el Caribe y Centroamérica, sintió que llegaba “a una ciudad con monumentalidad”; “por fin un testimonio arquitectónico del poderoso espíritu de aquellos españoles”⁶⁹, escribió emocionado. Unos años más tarde, en 1912, el ingeniero y explorador francés Felix Serret, se refería a las fortificaciones de la ciudad como “ruinas monumentales”. Ese mismo año Pedro Antonio Peña, Sub-secretario de Obras Públicas de la nación, se percató de que el guía que lo acompañó en su recorrido por la ciudad iba haciendo un inventario de cada uno de los baluartes y del número de cañones que dotaban a las fortificaciones.⁷⁰

Esta conciencia de clasificar las murallas y de resaltar su importancia como monumentos con un encanto y una función que superaba los objetivos para los cuales inicialmente fueron creados, aportaba a estos espacios nuevas significaciones. Los convertía en *semióforos*, en tanto se adoptaba frente a ellos una nueva actitud. La noción de *semióforo* implica una definición de los objetos no en términos sustanciales sino funcionales:

Los semióforos, constatamos, en efecto, que se encuentran entre ellos los representantes de todas las clases de objetos visibles: los cuerpos, las cosas, los medios, los desechos convertidos en semióforos después de haber sido sometidos a un doble tratamiento que consistía en extraerlos de la naturaleza, o del uso y al hacerlo cambiar su función para colocarlos enseguida de manera que uno pudiera mirarlo rodeándolos de cuidados y protección, con el fin de volver lo más lento posible la acción corrosiva de los factores físico-químicos e impedir el robo y las depredaciones. Dicho de otro modo, todo objeto se vuelve un semióforo como consecuencia de la descontextualización y la exposición. Y lo sigue siendo mientras esté expuesto.⁷¹

66 “Breves apuntes”, *El Porvenir*, Cartagena, 29 de abril de 1894.

67 O. Deavila y L. Guerrero (compiladores), *Cartagena vista por los viajeros...*, p. 285.

68 O. Deavila y L. Guerrero (compiladores), *Cartagena vista por los viajeros...*, p. 289.

69 O. Deavila y L. Guerrero (compiladores), *Cartagena vista por los viajeros...*, p. 295.

70 Las impresiones de Peña fueron publicadas en 1913 y dedicó uno de los capítulos a Cartagena con el título de “Cartagena la Heroica”. Pedro Antonio Peña, *Del Ávila al Monserrate: por el Magdalena arriba*, Bogotá, Arboleda y Valencia, 1913.

71 Krzysztof Pomian, *Historia cultural, historia de los semióforos* [en línea] Xalapa, ver *Al fin liebre* ediciones digitales, 2010, p. 21. Habría que aclarar que Pomian propone esta noción pensando en los objetos de colecciones museográficas, aquellos objetos protegidos por vitrinas que actúan como vectores de significados y como discurso de una época. Sin embargo, esta categoría también puede funcionar para entender las nuevas significaciones que adquieren las murallas de Cartagena en tanto se puede interpretar

La idea de las fortificaciones como semióforos, dotada de un nuevo simbolismo se aprecia en las anotaciones del alemán Wegener en su visita a la ciudad. Recorriendo Cartagena, este escritor y viajero se impresionó con las murallas. La larga sucesión de mazmorras que observó en algunos tramos le hicieron pensar en las épocas de guerra, el sufrimiento de los prisioneros y en la cantidad de esclavos negros usados para su construcción. Sin embargo, rápidamente pasó a presentarnos la percepción que se tenía de estos viejos muros en la Cartagena actual:

En la actualidad en cambio, es maravilloso pasar por allí en el fresco atardecer, cuando los niños juegan en derredor de los viejos cañones y las doncellas con sus vestidos de colores charlan sentadas en los parapetos. Afuera, el sol se hunde en el océano ilimitado y las olas plateadas avanzan sin cesar desde la lejanía hacia el pie de la fortaleza como lo hacen desde todos los siglos en eterno ritmo.⁷²

La patrimonialización del pasado de la ciudad trae consigo una conciencia del futuro mediante la apuesta por el turismo. Para comienzos del siglo XX una nota de prensa decía que Cartagena tenía “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”.⁷³ Las propuestas de desarrollo de la ciudad implicaban un compromiso con la administración del discurso sobre el pasado. En 1914 el senador cartagenero Lácides Segovia, comenzaba su disertación, en el primer debate del proyecto de saneamiento del puerto en el Congreso de la República, invocando los merecimientos de la ciudad “por las páginas que en justicia le ha consagrado la historia”.⁷⁴ Dos años antes, el Subsecretario de Obras Públicas de la nación Pedro Antonio Peña, realizó un viaje a través del río Magdalena para supervisar las obras de recuperación de la principal vía del territorio nacional. Por encargo de Simón Araujo, ministro de Obras Públicas del momento, Peña registró detalladamente todo lo que fue apreciando a lo largo de su viaje. Sobre Cartagena dijo:

Los esfuerzos de modernización que hacen sus laboriosos habitantes; los elegantes edificios de estilo actual que se han construido y se construyen, no logran quitar a la ciudad intramuros el aspecto colonial, ni su activo comercio atrae tantos visitantes como los que allí van de todo el mundo tan sólo por rememorar sus grandezas pretéritas.⁷⁵

la ciudad como un museo que necesita ser protegida y conservada. A pesar de que no se cambian de lugar las murallas se descontextualizan en tanto ya nadie está pensando en ellas como elementos de protección para la ciudad. Además el interés por la clasificación es una manera de exponerlas a los visitantes.

72 O. Deavila y L. Guerrero (compiladores), *Cartagena vista por los viajeros...*, p. 298.

73 *La Época*, enero 23 de 1913. El resaltado es nuestro.

74 *La Época*, Cartagena, Junio 11 de 1914.

75 Peña, *Del Ávila al...*

El funcionario observó una importante simbiosis entre lo moderno y lo antiguo, al punto que lo antiguo terminaba por hacer la ciudad más moderna y cosmopolita por la masiva llegada de visitantes. Esta colaboración entre el pasado y la ciudad moderna la aprecia Peña, incluso, en un hecho aparentemente intrascendente como el que los antiguos cañones “clavados a manera de guardacantones, sirven hoy para proteger contra los desmanes del tráfico el ángulo de las esquinas de Cartagena”.⁷⁶

Pero el pasado no sólo había que administrarlo en el discurso, sino también en su representación material. El 28 de noviembre de 1923 se creó la Sociedad de Mejoras Públicas de Cartagena, oficializada a partir de la Ley 32 de 1924, cuyo objetivo era velar por “la conservación y embellecimiento de los Monumentos Históricos existentes en aquella ciudad, en la forma en que lo determine el Gobierno Nacional”.⁷⁷ La conciliación del pasado con el presente modernizador de todas formas no fue una tarea fácil. En buena parte estas medidas protectoras eran una reacción al debate que se armó a partir de 1914 por las recomendaciones de la firma Pearson and Sons Limited sobre la necesidad de demoler algunos lienzos de muralla para el saneamiento del puerto e higienización de la ciudad. “Apresurémonos —decía un periódico de Cartagena en 1916— a demoler los lienzos de la muralla interior de Cartagena. En los tiempos que corren ningún pueblo puede vivir dentro de murallas y hasta China ha demolido las suyas. Necesitamos expansión, mucha expansión”.⁷⁸ En los años posteriores, hasta que fue promulgada la mencionada ley, el debate continuó no sólo a nivel local, sino también nacional.

Sin duda, una coyuntura importante en el desarrollo de la ciudad de Cartagena es la celebración del contrato de saneamiento y modernización del puerto con la firma londinense Pearson and Sons Limited en 1914. La Pearson llegó a Colombia después de realizar varias obras de infraestructura en México. Se cree que fueron los contratos otorgados a esta firma durante el gobierno de Porfirio Díaz los que más contribuyeron con su desarrollo empresarial. En Colombia la compañía fue contratada para cuatro proyectos: la elaboración de un alcantarillado para Bogotá, las obras para la bahía de Buenaventura, el estudio de obras en el puerto y la ciudad de Cartagena y un contrato para la exploración de fuentes y depósitos de petróleo y de hidrocarburos en general y sus condiciones de explotación.

En lo que concierne a la ciudad de Cartagena, las negociaciones entre el Ministerio de Obras Públicas de Colombia en cabeza del cartagenero Simón Araujo y Martín Ribón, apoderado de la Compañía Pearson, se llevaron a cabo el 16 de diciembre de 1913, y

76 Peña, *Del Ávila al...*

77 Artículo 1º, Ley 32 del 13 de noviembre de 1924, “Régimen legal sobre conservación y embellecimiento de los monumentos históricos de Cartagena”. El artículo 7º dice: “Prohíbese en lo absoluto la demolición de las murallas, castillos y demás fuertes de la ciudad de Cartagena y ninguna autoridad podría autorizarlo”.

78 “Cosas que hacen falta en Cartagena”, *La Unión Comercial*, 22 de febrero de 1916.

fueron publicadas en el *Diario Oficial* el 23 de Junio de 1914. Los compromisos de la compañía significaban la construcción de una infraestructura de ciudad moderna. Estos eran: realizar el estudio para la apertura de un canal de acceso marítimo al puerto, excavación y ensanche de Bocachica, señalización y dragado para el bajo Salmedina, estudio de un puerto interior de anclaje de 2.000 metros de largo por 700 de ancho, 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, planos de la ciudad en donde se indicaran un sistema de cloacas, alcantarillas, estudio de la pavimentación, alumbrado eléctrico, obras de defensa de la playa del Cabrero, un estudio de saneamiento de la ciudad y planos con modificaciones para su embellecimiento.⁷⁹

A pesar de que estas obras nunca se llevaron a cabo, la importancia de los estudios realizados por la compañía reside en que estos se convirtieron en el primer proyecto, no sólo de saneamiento y modernización del puerto, sino también en la primera propuesta de planeación urbana de Cartagena. Para los dirigentes cartageneros de la primera mitad de siglo, lo planificado por la Pearson era la referencia de lo que debía ser una verdadera ciudad portuaria moderna y durante los años posteriores lo recordarían con infinita nostalgia. Una especie de fantasmagoría de lo que no fue:

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 más exigente; las soberbias edificaciones de cinco y seis pisos; las bellas casas apartamentos, empapeladas y alfombradas, tal como se usa en el exterior.⁸⁰

Si bien algunos lienzos de murallas se demolieron para darle paso al desarrollo de la ciudad, para algunos la defensa y valoración del pasado hispánico de Cartagena no debía reñir con la modernidad. En 1929 Manuel Pretelt Burgos publicó una Monografía de Cartagena como resultado de la obtención del primer puesto en un concurso organizado por las autoridades oficiales. En ella, el autor registró los logros de la ciudad moderna; habló de las nuevas obras, del transporte nacional e internacional, de los puertos con los que Cartagena tenía contactos, de las nuevas calles, del comercio, de los hoteles, de las nuevas edificaciones, de los sitios de esparcimiento, de la vida cultural. Sin embargo, y esto ilustra bien lo que venimos señalando, en la primera parte consignó un aparte dedicado a la raza y allí defendió y justificó la gesta colonizadora y recaló la importancia de la religión católica. En esta misma parte de la monografía aparecía un grabado en el

⁷⁹ *Diario Oficial*, Bogotá, junio 13 de 1914.

⁸⁰ *Diario de la Costa*, Cartagena, enero 10 de 1922.

que se aprecia un hombre montado a caballo provisto de armadura y espada al cinto imitando el estilo de la iconografía medieval, y al fondo el cerro de la Popa. El progreso y la modernidad de Cartagena de Indias parecían ser custodiados por la memoria hispánica representada en un acorazado jinete. Las prácticas y los discursos sobre la ciudad a finales del siglo XIX y principios del XX, se mueven entre una Cartagena que celebra la modernidad pero que se apoya firmemente en sus viejos blasones coloniales.

No era a cualquier pasado al que se acudía. Era, sobre todo, aquel “aspecto arcaico de la ciudad colonial”, su “prestigio de piedra”, su “pasado ilustre en los faustos de la conquista, de la colonia y del alba de la república”.⁸¹ Salvo por las menciones a la temprana declaración de independencia absoluta de Cartagena con relación a otros territorios y las referencias a la ciudad que resistió heroicamente al Sitio español en 1815, se hacía tábula rasa del pasado de la ciudad en el siglo XIX. Había un antes colonial valorado y un después decimonónico que parecía no tener valor. Es muy sintomático que la periodización del libro *Cartagena y sus cercanías*, tanto en la edición de 1886 encargada al historiógrafo oficial José P. Urueta, como en la re-edición que Eduardo Gutiérrez de Piñeres hizo en 1912, abarcara sólo el período de 1533 —fecha de fundación de la ciudad— hasta 1830, —año de la muerte de Simón Bolívar y la disolución del proyecto de la Gran Colombia.⁸² A pesar de que fue escrito para finales del siglo XIX, una buena parte de esta centuria quedaba por fuera de su registro. Habría que estar atentos si ese manejo del pasado, además de la influencia de una arquitectura evidente a los sentidos, no tenía que ver también con la influencia del proyecto regenerador, la secuela de la Guerra de los Mil Días⁸³ con su efecto devastador y los posteriores intentos de reconciliación nacional, que hacían mirar al siglo XIX como una época de crisis y confrontaciones fratricidas.

Para la segunda mitad del siglo XX la visión sobre el siglo XIX de Cartagena todavía seguía manteniéndose. En 1967 Donaldo Bossa Herazo, publicó el libro *Cartagena independiente. Tradición y desarrollo*.⁸⁴ Hasta entonces la historiografía sobre la ciudad se había caracterizado por algunos trabajos que ponían el acento en el período colonial incentivada por académicos, en su mayoría españoles, provenientes de la escuela de Sevilla. En Cartagena y a nivel nacional, esta tendencia venía siendo impulsada por el hispanismo profesado por Gabriel Porras Troconis al frente de la Academia de Historia.⁸⁵

81 *Diario de la Costa*, Cartagena, 24 de diciembre de 1925.

82 Urueta y Piñeres, *Cartagena y sus...* tomos I y II.

83 Sobre la Guerra de los Mil Días puede verse: Charles Berquist, *Café y conflicto en Colombia, 1886-1910: la Guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*, Medellín, FAES, 1981; Gonzalo Sánchez y Mario Aguilera Peña (editores), *Memoria de un país en guerra: los mil días, 1899-1902*, Bogotá, IEPRI, Universidad Nacional, Planeta, 2001.

84 Donaldo Bossa Herazo, *Cartagena independiente. Tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967.

85 Entre 1935 y 1942 con algunos años de intermitencia, Gabriel Porras Troconis editó y dirigió la revista *América Española* en la que profesaba un hispanismo militante. En uno de los editoriales Porras Troconis

Cartagena independiente se presentaba como el primer trabajo que intentaba, desde la visión de un historiador de la Academia de Historia, ocuparse del siglo XIX de la ciudad.

Los tres primeros capítulos del libro corresponden al análisis del informe del ingeniero militar Antonio de Arévalo sobre las posibilidades de abastecimiento de la plaza en caso de sitio presentado al virrey de la Nueva Granada en 1766; el informe de José Ignacio de Pombo, como Prior del Consulado de Comercio a la junta Provincial de Cartagena en 1810; y el memorial que el gobernador de la provincia de Cartagena Gabriel Torres y Velasco⁸⁶ envió al rey de España en 1819, describiendo la situación en que se encontraba la provincia. El resto de capítulos son algunas notas sobre la economía y la sociedad cartagenera del siglo XIX, la política, el proceso de industrialización de finales del siglo XIX y principios del XX y pequeñas notas biográficas de personajes cartageneros de la política y el comercio. En líneas generales el libro es una especie de inventario de lo perdido durante el siglo XIX y el rescate de algunos personajes que merecían mención en medio de la crisis decimonónica.

La portada resulta emblemática para la relación entre pasado, presente y futuro, de la que venimos hablando. Una sencilla acuarela muestra a la izquierda el balcón de una vieja casa alta colonial y a la derecha, en un segundo plano con respecto al balcón, una torre de explotación petrolera o de energía eléctrica y las chimeneas de una fábrica con dos estela de humo al viento. Para la fecha en que salió la edición se había construido la refinería de Intercol y comenzaba a expandirse la zona industrial de Mamonal, y en el mismo prefacio del libro se habla de la necesidad de construir en Cartagena una gran industria petroquímica. El libro además fue patrocinado por el Servicio Nacional de Aprendizaje —SENA—, una institución fundada en 1957 por iniciativa del cartagenero Rodolfo Martínez Tono, con el objetivo de brindar formación técnica a los trabajadores de la industria nacional.

Pero lo que más llama la atención es el prólogo de Rodolfo Segovia Salas, para entonces un joven ejecutivo vinculado al sector petrolero con preocupaciones por la historia de las fortificaciones de Cartagena y de la estrategia militar del período colonial. El prólogo se titula “Teoría de Cartagena: por qué se pierde un siglo” y su solo nombre es un síntoma

decía: “AMERICA ESPAÑOLA llega a la palestra como los antiguos paladines medievales, ceñidas sus armas, firme la lanza, en alto el escudo en donde hay una letra que reza la frase de Felipe II: “En mis dominios no se pone nunca el sol”, y después de haber invocado a su Dios, que es el mismo a quien aquéllos invocaban y poniendo el pensamiento en su dama, que es la América nuestra, la América española”, Gabriel Porras Troconis, *América Española*, marzo de 1940, No. 25. (Las mayúsculas sostenidas son del texto original).

86 El brigadier español Gabriel Torres y Velasco, ocupó el cargo de gobernador de la Provincia de Cartagena durante el período que España reconquistó estos territorios (1815-1821). Un importante trabajo sobre la ciudad de Cartagena en este período es el de Justo Cuño, *El retorno del rey: el establecimiento del régimen colonial en Cartagena de Indias (1815-1821)*, España, Universitat Jaume I, 2008

de la visión de la historiografía sobre la ciudad en el siglo XIX.⁸⁷ Segovia planteó una teoría de lo que él consideraba habían sido las causas por las cuales la ciudad había “perdido” el siglo XIX. La imagen de siglo perdido nos pone inmediatamente ante la idea de juicio sobre los acontecimientos históricos, y la construcción de una jerarquía de lo que debía ser importante para la ciudad y de los hechos que merecían destacarse y hacer parte de la historia. A pesar de las muestras de un mayor grado de profesionalización con respecto a la visión de la historiografía hecha por los miembros de la Academia de Historia, Segovia no había escapado totalmente al modelo historiográfico impuesto por sus predecesores. Un culto a la personalidad —dedicado en este caso a la figura mesiánica y salvadora de Rafael Núñez— y poco reconocimiento de los procesos sociales más allá de señalar la carencia de una élite como una de las muestras más claras de por qué el siglo XIX se había perdido en Cartagena.

Según el prólogo de Segovia, después de la independencia y del Sitio de Morillo “lo que queda en la ciudad, en su mayor parte, es la masa desorientada”. Cartagena está a la deriva y no posee ni los hombres ni las “energías para cumplir cabalmente su misión de ventana sobre el Atlántico, o para hacer frente a su rivales en la costa norte”. “No todo, es naturalmente, mediocridad. Hay hombres como el general Joaquín Posada Gutiérrez y como el general Juan José Nieto, para no citar sino dos ejemplos, pero su número es insuficiente.”⁸⁸ Si la historia la hacían los grandes hombres y en Cartagena sólo quedaba la “masa desorientada” y escaseaban los primeros durante el siglo XIX, había entonces pocos elementos dignos de entrar en las páginas de la historia. En buena medida el afianzamiento de la idea de una ciudad en crisis —en efecto lo estuvo—, ayudó a generar un vacío historiográfico sobre este período que apenas en los últimos años empezó a llenarse.

Los estudios sobre la Cartagena de finales del siglo XIX y principios del XX reduciría a la mayor parte de la centuria decimonónica a una especie de modorra histórica. Empeñados en mostrar los cambios y la aceleración de los tiempos que se estaban viviendo en contraste con el pasado, el tiempo del siglo XIX aparecía lento, cargado de luchas partidistas, lleno de desencantos políticos, faltar de cuadros dirigentes que emprendieran proyectos modernizadores y preso en un ‘desorden’ político impuesto por la participación de las masas populares. Ligado al anacronismo y la descontextualización propia de todo discurso nacional, héroes de la vida virreinal se fundían con los de la independencia. Se perdía, con esta historiografía, la sensación de quienes en el siglo XIX experimentaron vivir en un tiempo moderno, desarrollando experiencias —con las típicas contradicciones raciales de un puerto con pasado esclavista— menos fundadas en el pasado y más en el futuro.

87 Rodolfo Segovia Salas, “Teoría de Cartagena. Por qué se pierde un siglo”, en Donaldo Bossa Herazo, *Cartagena independiente; tradición y desarrollo*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1967, pp. 21-33.

88 Segovia, “Teoría de Cartagena...”, pp. 23 y 33.



LA RAZA

...y sobre todas las razas que pueblan el mundo, la nuestra ganó para ella, el precio invaluable de su sangre, de sus sacrificios y sus virtudes el derecho divino de primogenitura

Fuente: Pretelt Burgos, Manuel. *Monografía de Cartagena*. Tipografía El Mercurio. Cartagena, 1929

LA INDEPENDENCIA, EL DISCURSO REPUBLICANO MODERNO Y LOS ACTORES POPULARES

El 11 de noviembre de 1811 Cartagena de Indias declaró la independencia absoluta del imperio español. Desde hacía algunos años, la ciudad se había convertido en un importante escenario para la discusión de ideas, la aparición de publicaciones periódicas, las movilizaciones y conflictos políticos, y las luchas raciales. Como era de esperarse en una ciudad que había sido el principal puerto esclavista de América, la participación de los grupos de negros y mulatos en esta gesta fue fundamental.

Comenzando el siglo XIX con la dinámica que instaura el movimiento independentista, la calle —que desde los tiempos coloniales ante la primacía de una esclavitud doméstica y a jornal fue el espacio propicio para el proceso de intercambio de los negros y mulatos, esclavizados y libres— se convirtió en un escenario de movilización política. Negros y mulatos se tomaron los espacios públicos, alteraron el orden, y en varias ocasiones colocaron en situaciones embarazosas a importantes miembros de la élite cartagenera, al punto de hacerlos saltar por patios y correr por las calles. El 10 de febrero de 1811, Manuel Trinidad Noriega, oficial de las milicias pardas, quien siempre trabajó como dependiente del comerciante español Francisco Bustamante, relató a su patrón, que se encontraba en Santafe de Bogotá, lo delicado de la situación a través de una carta:

Ese día 5 fue de horror y espanto. Las calles nubladas de gente buscando los cómplices de la sublevación del “Fijo”, que según decían eran todos los europeos. A Aviles lo sacaron casi arrastrando de su casa; a Pardo el dependiente de González, a empellones; la casa de Torres (D. Tomás) fue la más insultada, pues le derribaron las puertas, y él tuvo que salir huyendo por las tapias. A Llamas lo mismo, y lo llevaron preso; a D. Juan Francisco le sucedió otro tanto; a Trava, y en una palabra a todos. Día de juicio parecía; el furor llegó al último desenfreno.⁸⁹

Los actores populares, junto a la élite, —y a veces imponiendo su propia dinámica— estuvieron al tanto de los discursos y las acciones políticas en boga. En ocasiones, fueron estos grupos quienes presionaron para que algunas medidas políticas de avanzada, como la aceptación en 1810 de un sistema electoral que incluía “blancos, indios, mestizos, mulatos, zambos y negros”, pudieran concretarse.⁹⁰ Esta misma población fue protagonista principal en los hechos que terminaron con la firma del Acta de independencia absoluta el 11 de noviembre de 1811, y en la decisión de los constituyentes que redactaron la Constitución de Cartagena de 1812, de eliminar la condición racial como impedimento para acceder a la ciudadanía. La Constitución de Cádiz de ese mismo año había negado el acceso a la ciudadanía a los descendientes de africanos.

89 Citado por Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación...* p. 183.

90 “Acuerdo que reorganiza el gobierno provincial”, 11 de diciembre de 1810, en Manuel Ezequiel Corrales (editor), *Efemérides y anales del estado de Bolívar*, vol. 2, Bogotá Casa Editorial de J.J. Pérez, 1889, pp. 41-56.

La independencia generó un importante grado de politización y puso en la cotidianidad del pueblo cartagenero el discurso republicano, de modo que el lenguaje político moderno empezó a ser un referente importante en los grupos marginados de la ciudad. Un incidente ocurrido a un viajero que visitó a Cartagena a principios del siglo XIX, así lo muestra. A su entrada a la ciudad en 1825, el sueco Carl August Gosselman relató su fastidio por la costumbre del práctico que dirigía las maniobras en la embarcación que lo conducía por el interior de la bahía. Era su primer contacto con el recién independizado territorio, en el que permanecería por espacio de dos años.

Según Gosselman, el práctico, un negro de la ciudad de Cartagena, tenía la costumbre de subirse al puesto de vigía de la proa y desde ese sitio a voz en cuello dar las órdenes propias de su oficio. Actividad que, para mayor desagrado del aristócrata sueco, realizaba “semidescubierto”, usando solamente unos “gruesos y sucios” pantalones de lino. El viajero solicitó al hombre negro que se fuera hacia la popa y que permaneciera en ese puesto. Probablemente, anota Gosselman, al marinero le pareció que la solicitud

rompía las reglas de la República, pues bajó, tomó su pequeño maletín, una calabaza grande —que había llevado bajo el brazo con el mismo celo con que las mujeres llevan sus adornos— corrió hasta la parte posterior del velero y en un instante volvió totalmente cambiado de ropas, o sea con una buena y limpia camisa y pantalones, en remplazo de los gruesos y sucios de lino que antes usaba.

En un comienzo se hizo difícil entender la relación existente entre esta verdadera metamorfosis y la orden de venirse a la popa, pero pronto nos aclaró todo cuando con aire arrogante y andar orgulloso nos dijo. “Soy un hombre libre y caballero, como ustedes”; e inmediatamente se fue con aire de vencedor, a ocupar su sitio anterior, en el puesto de vigía de proa.⁹¹

Aunque Gosselman se queda únicamente en la idea de que los negros en este país se consideran personas “mejores y distinguidas” por el solo uso de ropas nuevas, este hecho, aparentemente fortuito, está cargado de un valor excepcional que permite mirar cómo el lenguaje y la estética republicana venían siendo asumidas por la población cartagenera.

Podrían considerarse aquí tres elementos para explicar la actitud del práctico negro: en primer lugar, la importancia de los oficios en la ciudad de Cartagena, especialmente el de marinero tan necesario en una ciudad puerto; en segundo lugar, la idea de ser un hombre libre a pesar de la condición de negro en un territorio donde todavía no se había dado la abolición de la esclavitud; y en tercer lugar la nueva situación de república de estos territorios, y el aprovechamiento de negros y mulatos de las nuevas prácticas y discursos.

Es importante resaltar el manejo de la condición de libre por parte de un negro en un espacio en donde todavía no se había abolido la esclavitud en forma definitiva. En su respuesta es lo primero que argumenta. Es uno de sus capitales más preciados y es

91 Carl August Gosselman, *Viaje por Colombia...*, pp. 29-30.



Cartagena. Acuarela de Edward W. Mark, 1843.

necesario hacérselo saber al extranjero. Desde la Colonia el ser libre para los hombres y mujeres pertenecientes a las castas era una de sus mayores necesidades y uno de sus valores más defendidos. Por eso, una vez obtenida tal condición, era fundamental para ellos que la sociedad los reconociera como tales.

En ese sentido, como afirma la historiadora Margarita Garrido, “cuando las palabras y los gestos de uno al tratar al otro dejaban ver que no tenía la adecuada visión del individuo al que se dirigía y de su posición relativa, había una ofensa al honor [...] las más dolorosas eran aquellas en las que de alguna manera se cuestionaba al interlocutor su condición de hombre o mujer libre”.⁹² Durante la República, aparte del honor, estaba la defensa de la libertad en tanto que era lo que más los acerca a la condición de ciudadanos. La defensa de la libertad era necesaria debido a que representaba una alternativa para alcanzar reconocimiento y participación en sentido político.

Una segunda anécdota podría darle más fuerza a este punto. En Cartagena, en 1796, la negra María Gervasia Guillén, natural de Guinea, de cuarenta años y vendedora de géneros por la calle, fue detenida y acusada de contrabando. Bastante hábil en su defensa, argumentó que “por mi sexo y torpeza natural por ser negra de casta se me ha de creer ignorante de la naturaleza de los efectos que son prohibidos a comercio y penas de las Leyes y reales disposiciones contra los que compran y venden”.⁹³ A diferencia de la negra María Gervasia, quien estaba jugando para su beneficio con el estigma del esclavo bozal ignorante construido por los blancos, el práctico negro se está apropiando de las herramientas de empoderamiento que facilitaba el discurso republicano en boga. Cabría preguntarse: ¿por qué el práctico negro usó un discurso republicano moderno de la libertad, con los tripulantes europeos? ¿Por qué no apeló al discurso de la humildad, la falta de dinero, la necesidad de la caridad del poderoso? ¿Por qué al igual que la negra que fue sorprendida contrabandeando en 1796, no recurrió a su condición de ‘negro’ e ‘ignorante’?

Podríamos decir entonces, siguiendo a William Roseberry, que el marco común discursivo, entendido este como el proceso mediante el cual el orden dominante “establece las formas prescritas para expresar tanto la aceptación como el descontento”,⁹⁴ cambia con el tránsito de la Colonia a la República. Ocurre una ruptura, y estos actores sociales se apropian del nuevo lenguaje. De modo que en la nueva coyuntura republicana, negros y mulatos en Cartagena de Indias están manejando las posibilidades que estas nuevas prácticas y discursos le permiten.

92 Margarita Garrido, “Honor, reconocimiento, libertad y desacato: sociedad e individuo desde un pasado cercano”, en Gabriel Restrepo, Jaime Eduardo Jaramillo, Luz Gabriela Arango (editores), *Cultura política y modernidad*, Bogotá, CES/Universidad Nacional, 1998, pp. 114-115.

93 Citado por Aline Helg, “Sociedad y raza en Cartagena a fines del siglo XVIII”, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (editores), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Cartagena, Banco de la República, 2005, pp. 348-349.

94 William Roseberry, “Hegemonía y lenguaje contencioso”, en Gilbert Joseph y Daniel Nugent, (compiladores), *Aspectos cotidianos de la formación del Estado*, México, Era, 2002, pp. 220-226.

Así, en este proceso de readaptación, la apropiación de nuevos imaginarios republicanos por los grupos marginados no parece un hecho extraño. El mismo Gosselman se vio sorprendido cuando un simple cuidador de una bodega en las riberas del río Magdalena cerca a la población de Mompóx, lo increpó diciéndole: “¿Cómo pueden ser libres, si no son republicanos?”.⁹⁵ El viajero percibió desde muy temprano lo arraigado del discurso moderno republicano en la cotidianidad de los territorios que visitó. De hecho, en el incidente con el negro práctico fue consciente de que seguramente la solicitud que se cambiara de lugar iba en contra, o “rompía las reglas de la República”.⁹⁶

Actores como estos, dejados por fuera del discurso que habla de la modernidad en la ciudad, fueron fundamentales en el desarrollo histórico de Cartagena de Indias durante el siglo XIX. Normalmente eran reseñados en los textos de cuadros de costumbres, en incómodas notas de prensa, o en el lenguaje romántico de los viajeros. De allí, juntando fragmentos, leyendo más allá del lenguaje prejuiciado que habla de sus vidas, se puede rastrear sus itinerarios en la ciudad y la manera de habitarla.

Cartagena, una ciudad que si nos seguimos por su historiografía tradicional su único oficio durante el siglo XIX era envejecer, crecía y se movía por otros lados. En las chozas de extramuros; en la masa de gente que nunca dejó de moverse por el centro amurallado; en las peleas de gallo a donde asistían gente de todos los niveles sociales; en las celebraciones a la virgen de la Candelaria, los fandangos y los carnavales; y en las manifestaciones políticas de las sociedades de artesanos de mediados de siglo. En resumen, siguiendo a José Joaquín Brunner, en las zonas donde esta modernidad creaba y recreaba “una heterogeneidad cultural”.⁹⁷ Más allá de la exclusión y del racismo imperante contra esta población en una ciudad que fue el principal puerto esclavista del imperio español, podemos acercarnos a la “inquietante familiaridad de la ciudad”, a los pasos cotidianos que actúan como una especie de caligrafía con la que se escribe su historia. Una historia que “comienza a ras de suelo, con los pasos”.⁹⁸

Para mediados del siglo XIX la cotidianidad festiva de los sectores populares de la ciudad estaba cargada de una fuerte presencia de las coyunturas políticas. Los fandangos, celebrados cada año en el mes de diciembre estaban ligados a las contiendas partidistas de la época. Por ejemplo, en 1851 Nicolás Tanco registró en su texto uno de ellos que sorprende por alto grado de política concentrado en una expresión festiva:

La calle estaba llena de gente, la mayor parte del pueblo, y el espectáculo era curiosísimo: unos cuantos negros tocaban diversos instrumentos otros batían grandes banderas, otros

95 Gosselman, *Viaje por la...*, p. 112

96 Gosselman, *Viaje por la...*, p. 29

97 José Joaquín Brunner, *América Latina: cultura y modernidad*, México, Grijalbo, 1992, p. 117.

98 Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1996, pp. 108-109.

llevaban figurines clavados en la punta de palos. Quienes cantaban y bailaban; quienes gritaban y danzaban. [...] Estábamos en el mes de diciembre: era la época de fandangos, y yo presenciaba uno de ellos.

Poco después fui informado que era el fandango de Chambacú, y que el otro fandango del Pozo en el cual figuraba todo lo más granado de Cartagena, no podía salir ese año. Preguntado la razón, se me dijo que era porque componiéndose de todas las personas decentes, era naturalmente conservador, y que en esta época de libertad solo podía salir el rojo. Esta animosidad de los partidos no me causó ninguna sorpresa; pero confieso que no dejé de indicarme el triste estado á que había llegado el país.⁹⁹

Para esa misma época, el 10 de junio de 1849, una multitud en Cartagena de Indias recibió a José María Obando como gobernador de la Provincia. Lleno de enfado por el éxito popular de su enemigo político, el cartagenero Joaquín Posada Gutiérrez, consigno en sus memorias la narración del “bullicioso fandango”. En la estrecha calle, frente a la casa que se preparó para hospedar a Obando, “el tambor retumbante africano” era “manoteado con furor”. Pero lo que más “fastidio causaba” a Posada Gutiérrez, eran las cantadoras que “acompañándose con las consabidas palmadas”, cantaban coplas con este estribillo:

El año que viene,
si Dios nos da vida,
veremos a Obando
sentao en la silla.¹⁰⁰

Varios años atrás, en 1839, el Semanario de la Provincia de Cartagena, se quejaba de los fandangos y decía que su origen se encontraba en la “oscuridad y atraso de los antiguos tiempos”, de modo que su práctica “aun en la presente época, es una prueba indicante del poco adelanto que hacemos en la carrera de la ilustración”. El Semanario decía que los *fandangos* no tenían ninguna utilidad y que por el contrario generaban discordia entre los individuos que componían cada uno de los bandos y, además, asociaba su celebración con la aparición de pasquines y papeles mortificantes.¹⁰¹ A pesar de que se veían como elementos de atraso, lo que se puede observar es que estos fandangos y expresiones festivas constituían un importante referente para las disputas partidistas y la sociabilidad política moderna con una amplia participación de los sectores populares de Cartagena.

La característica principal de la vida en las calles y espacios públicos de Cartagena de Indias, era la interacción permanente de la población negra y mulata, libre y esclava con la población blanca. Los periódicos cartageneros están llenos de noticias que se refieren a la necesidad de evitar el contacto en los lugares público entre los esclavizados y la pobla-

(en la página siguiente, de izquierda a derecha y de arriba a abajo)

Grabados de personajes de Cartagena de Indias en el siglo XIX: hombre principal, mujer principal, mulato y mestiza de Joseph de Laporte.

Fuente: Publicados en la página web de la *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. Galería de “Imágenes de viajeros”*.

<<http://www.banrepcultural.org/node/44648>>

<<http://www.banrepcultural.org/node/44650>>

<<http://www.banrepcultural.org/node/44649>>

<<http://www.banrepcultural.org/node/44651>>

búsqueda realizada el 12 noviembre de 2013

99 Tanco, *Viaje de Nueva Granada a...*, pp. 11-12.

100 Posada Gutiérrez, *Memorias Histórico-políticas...* tomo II.

101 *Semanario de la Provincia de Cartagena*, 19 de diciembre de 1839, p. 3.

ción libre. Noticias que más allá de los intentos de control por parte de las autoridades, revelan una población negra y mulata esclava y libre con mucha movilidad. Una nota de prensa del mes de septiembre de 1842 decía que el jefe político del Cantón había establecido el día 3 de ese mismo mes rondas nocturnas “con el objeto de impedir cualquier desorden o delito que trate de cometerse”, pero sobre todo, para evitar que “anden por las calles a deshoras los Esclavos e hijos de familia”.¹⁰² Al año siguiente la misma publicación se quejaba por la presencia en los sitios de diversión de los esclavizados junto a los “hijos de familia”: “siguen asistiendo a los juegos de gallos los esclavos e hijos de familia. El alcalde del distrito de Santo Toribio es el inmediatamente responsable de éste abuso, i deseáramos que se hiciese más caso de las indicaciones de la imprenta cuando tienden a favorecer la moral y las buenas costumbres”,¹⁰³ decía la nota. Tres meses más tarde aparecía nuevamente una queja del periódico sobre el mismo tema.¹⁰⁴

Otra noticia, registrada ese mismo mes, reveló la magnitud del problema y el grado de interacción que existía entre diferentes grupos sociales y raciales de la ciudad:

Más trasladémonos de los cafés a las gallera, verdadera escuela primaria, donde se toman las primeras lecciones i se empiezan a desarrollar la pasión. ¡Que cosa mas vergonzosa! I mas triste que aquella reunión tumultuosa, pendenciera, gritona, agrupada, sobrecojida en derredor de dos animales que se matan para que la mitad de los espectadores se enguya sin remordimiento el dinero de la otra mitad! ALLI SE VEN CONFUNDIRSE EL PADRE I EL HIJO DE FAMILIA, EL SIRVIENTE DOMESTICO, EL ESCLAVO, POR QUE ESTO TIENE EL VICIO, QUE IGUALA TODAS LAS CONDICIONES ¡QUIEN SABE SI ESTO SE MIRARA COMO UNA VENTAJA!

Las leyes prohíben la admisión de hijos de familia, esclavos i domesticos en toda clase de juegos: Aquí los vemos en todos; i la policía impasible i tranquila como si la cosa marchase a pedir de boca.¹⁰⁵

La movilidad de los negros esclavizados y libres en la ciudad de Cartagena llegó a tal punto, que en 1844 un lector preguntaba a los editores del *Semanario de la Provincia de Cartagena*, si en esta ciudad no se cumplía la ley de conciertos de manumisos, pues no sólo vagaban los que cumplían 18 años, sino que muchos trataban de venirse a “ella para estar a sus anchas”¹⁰⁶ De modo que a pesar de las prácticas de marginalización y discriminación, en ocasiones los límites entre libertad y esclavitud, por lo menos en cuanto al uso de ciertos espacios y de ciertas conductas cotidianas, se difuminaban.

¹⁰² *Semanario de la Provincia de Cartagena*, 11 de septiembre de 1842, p. 2.

¹⁰³ *Semanario de la Provincia de Cartagena*, 26 de marzo de 1843, p. 4.

¹⁰⁴ *Semanario de la Provincia de Cartagena*, 18 de junio de 1843, p. 4.

¹⁰⁵ “Costumbres: A los jefes i demas empleados de la policía”, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, 11 de junio de 1843, p. 3. Las mayúsculas sostenidas son del original.

¹⁰⁶ “Señores editores del Semanario”, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, 25 de febrero de 1844, p. 4.





Las notas, más allá de revelarnos los intentos de aclarar las jerarquías sociales y el carácter racista y excluyente de la élite de la ciudad, muestran la forma en que los grupos marginados se mueven e interactúan en Cartagena. Un importante estudio de William Rowe y Vivian Schelling mostró cómo en las ciudades de provincia en Latinoamérica, la élite y las clases bajas compartieron los mismos espacios y pasatiempos (paseos por el zócalo, festejos patrióticos, obras de teatro, peleas de gallo, bailes públicos...). Sin embargo, -señalan estos autores- “conforme fueron creciendo las ciudades, fue aumentando la separación entre las actividades de las diferentes clases sociales”.¹⁰⁷ No obstante, para el caso de Cartagena fue muy difícil que los sectores populares abandonaran la calle o dejaran de moverse por los nuevos espacios que habilitaba el proceso de modernización de la ciudad. En parte porque, debido a su condición comercial y portuaria, estas personas siempre se movieron por estos lugares.

Un análisis que el historiador Hermes Tovar hizo del padrón de Cartagena de 1777, demostró la poca diferenciación social que existía en la ciudad a partir de la espacialidad. En el barrio de Santo Toribio, por ejemplo, vivían funcionarios y burócratas, milicianos y oficiales del ejército, sacerdotes y monjas, blancos, negros y esclavos. “La sociedad — señala este autor— era una mezcla informe de individuos y castas más mezcladas habitacionalmente de lo que se supone”. De modo que “la jerarquía y la posición del individuo no quedaban marcadas automáticamente por el espacio residencial que ocupaba”. También el censo de 1875 del barrio La Catedral muestra que al lado de familias de la élite vivían familias de artesanos y empleadas domésticas.¹⁰⁸

Entrado el siglo XIX, los sectores populares empezaron a usar los espacios que se generaban a partir del proceso de modernización como lo demuestra la participación de uno de estos grupos en la representación del fusilamiento de los mártires. El acto se produce justo en esta fecha emblemática para la memoria histórica de Cartagena —Centenario de fusilamiento de los Mártires de Cartagena por Pablo Morillo en 1816— y en una coyuntura fundamental para mostrar, a través de una exposición comercial, los avances de la ciudad. Pese al lenguaje discriminatorio usado por el periódico, este acto revela el grado de apropiación de los grupos populares de los espacios públicos y la plena conciencia de lo que significaba esta lugar y esa fecha:

Ayer presenciamos un espectáculo original, primitivo, que nos recuerda los dulces tiempos de la pluma y el taparrabo. Tres grupos de mojíngangas se debatían en la plaza de los mártires, haciendo fuego con cañoncitos de metal. Muy airoso iba uno con su bandera tricolor al frente de unos cuantos hombres armados con fusiles de madera, vestidos con blusa de

107 William Rowe y Vivian Schelling, *Memoria y modernidad, cultura popular en América Latina*, México, editorial Grijalbo, 1993, p. 43.

108 Hermes Tovar, “La historiografía sobre Cartagena de Indias en el Siglo XVIII”, en Calvo Stevenson y Meisel Roca (editores), *Cartagena de Indias...* pp. 21-85; María Aguilera Díaz y Adolfo Meisel Roca, *La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena en 1875*, Cartagena, Banco de la República, 2009, pp. 50-53.

mujer. Otro grupo era de mujeres con las mismas armas, y algunas con sus chiquillos a cuestas de la misma manera que los llevaban las tribus aborígenes. En fin, un cuadro de lo más pintoresco, pero de mal gusto para estos tiempos y estos sitios. Bien que en el Amador las autoridades concedan permiso para estas fiestas, pero eso en el Amador, en Pekín, pero ¿en la Plaza de la Independencia, a las cuatro de la tarde y en el año de 1916?¹⁰⁹

Más allá de la exclusión y de la abierta ridiculización del acto por parte del periódico, lo interesante para resaltar aquí es la manera en que los actores populares se están apropiando de los espacios donde se perpetúa lo moderno, ajustándose al lenguaje y las formas que usaba el poder para la representación de sus hechos memorables. Se tomaban la plaza de la independencia y justo al lado del sitio destinado para colocar los bustos que inmortalizarían a los mártires, realizaban un acto, a su manera y con sus medios, con el que parecían reclamar su participación en la construcción de la memoria histórica de la ciudad.

A propósito de San Petersburgo en el siglo XIX, Marshall Berman señaló que era una ciudad cuyas tradiciones eran modernas pero de “una manera desequilibrada y peculiar” surgida “del desequilibrio y la irrealidad del programa mismo de modernización de Pedro I”.¹¹⁰ No obstante ese desequilibrio, reitera este autor, en coyunturas fundamentales la gente emergía de “sus diversos subsuelos para afirmar su derecho a la ciudad” y buscaban “la solidaridad de otros solitarios, para hacer de la ciudad de Pedro la suya propia”. Eran “capaces de lanzarse a las calles y avenidas para realizar acciones en el mundo público”.¹¹¹ Esto era lo que los habitantes de las barriadas de Cartagena estaban haciendo esa tarde. Llevando a cabo acciones en el mundo público a pesar de los desequilibrios que encarnaba el proyecto de modernizador.

Prácticas cotidianas como concentrarse en el parque Centenario —obra inaugurada durante los festejos del centenario de la independencia de la ciudad en 1911—, para ver a la élite de la ciudad entrar a los bailes de gala del Club Cartagena nos recuerda esa imagen que resalta Baudelaire en su poesía “Los ojos de los pobres” y que retoma Berman como un síntoma de la conquista de la calle por parte de los grupos marginados.¹¹² En París Haussmann había derribado gran parte de los barrios medievales de callejuelas estrechas, y construido amplias avenidas para evitar las barricadas y controlar a la población, pero la gente ganaba la calle y en las amplias y modernas avenidas aparecerían ahora barricadas más grandes, acaso acordes con la dimensión de la modernidad pretendida. La haussmannización del espacio también traía consigo una *haussmannización* de la lucha de barricadas, y mostraba la capacidad de algunos grupos poblacionales, como el caso de los marginados de Cartagena de Indias, para entrar, desde su perspectiva, a la modernidad.

109 “Carnavales”, *La Unión Comercial*, 9 de marzo de 1916.

110 Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México, Siglo XXI editores, 1989, p. 298.

111 Berman, *Todo lo sólido...*, pp. 298-299.

112 Berman, *Todo lo sólido...*, p. 115.

EL PASADO COMO REFUGIO DEL FUTURO. EPÍLOGO

En el proyecto de modernidad y en la idea de progreso que las autoridades de la ciudad de Cartagena de Indias concebían, no se contemplaba la inclusión y la participación de estos barrios marginales en la recreación simbólica de sus hechos históricos más importantes. Mucho menos se iba a tolerar la presencia de casuchas miserables construidas justamente al lado de las murallas a las que se les empezaba a rendir culto y en las que se depositaban las esperanzas de un generoso porvenir turístico.

En 1937 los humildes barrios de pescadores de Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo, de donde procedían el grupo de “mojigangas” que en 1916 habían representado el fusilamiento de los Mártires de Cartagena, fueron desalojados y sus habitantes ubicados en los bordes de la ciudad. Estos barrios se habían formado a principios del siglo XX entre el mar y la extensión de muralla que va del baluarte de Santo Domingo al de Santa Catalina, y para 1919, los tres asentamientos, sumaban la importante cifra de 2063 habitantes.¹¹³ Varios años después, en 1971, como parte de una política con aportes nacionales para la remodelación urbana de la zona norte de la ciudad y la recuperación del centro histórico, el barrio de Chambacú, ubicado a un costado de la principal entrada al casco amurallado, y habitado por una gran cantidad de población afrodescendientes pobres, también fue desalojado. Con el tiempo Cartagena se convirtió en el principal puerto marítimo de la nación y en la más importante ciudad industrial de la región Caribe, además del más atractivo destino turístico del país. Sin embargo, a la par de este crecimiento, también creció una ciudad en los márgenes a la que los beneficios de este desarrollo nunca llegó y que, incluso, fue este mismo modelo el que confinó a muchos de sus habitantes a la periferia.

Nadie que se considere sensato apostaría por la renuncia de la ciudad a su vocación portuaria y turística. Su posición estratégica y su dinámica histórica le han dado este privilegio. A lo que deben apostar las políticas locales de desarrollo y crecimiento es a la construcción de una infraestructura de ciudad que no sacrifique, en aras de una concepción sesgada del progreso, a un importante sector de su población a vivir en condiciones indignas. Los proyectos de modernización no pueden seguir cargando el lastre histórico de la exclusión y desplazando a los habitantes a los bordes dentados de la miseria. Cartagena puede seguir usando la gracia de su pasado como refugio, pero solo en la medida en que esto permita la construcción de un futuro que brinde a todos sus habitantes, sin excepción, el disfrute de una ciudadanía plena.

113 “Censo o empadronamiento de Cartagena en 1919”, en *Boletín Historial*, Cartagena, Academia de Historia de Cartagena, No. 41, septiembre-octubre de 1918, pp. 251-253.



LOS MUROS DE CARTAGENA DE INDIAS

ALBERTO SAMUDIO

La historia de Cartagena de Indias está escrita en sus muros. La de la conquista, en los de caña y bahareque, copiados de los bohíos de los indígenas que todavía hoy se ven en los poblados cercanos. La de los primeros años de la colonia, en los de las casas bajas de calicanto y teja, con portones y ventanas sobresalientes, de copa y repisa. La de los asaltos de piratas y corsarios, en los de piedra de sus murallas y baluartes, revestidos con pañetes de cal y arena, y protegidos con la resina de la gutagamba traída de Manila en los galeones, que les dan ese aspecto amarillento tan característico. La de la era virreinal, en la de sus casas altas de tejas, portones, entresuelos, miradores gaditanos y balcones, que fueron la única licencia para romper, con algo grácil, la sobriedad castrense de su arquitectura.

Todos se hicieron con el aporte del esclavo negro traído de África. Algunos llevan la alegría del trópico en los pigmentos coloridos que tiñen sus revestimientos. Otros acusan su ruina dejando enraizar en ellos el “tumba pared”, una especie de ficus que se enseñoreó de la ciudad en sus años de abandono del siglo XIX, luego de obtener su independencia. Los de comienzos del siglo XX son de cemento, con ricos almohadillados y ornamentadas cornisas, anunciando el renacer de la ciudad con un estilo ecléctico copiado de la Europa de Napoleón III, que Latinoamérica acogió como cosa propia.

Los muros de Cartagena encierran una riqueza arquitectónica sin par. La de sus templos y conventos de arcadas pétreas y de historias de monjas de clausura que emprenden una rebelión contra la orden de frailes a la que estaban sometidas, disputa en la que toman partido de uno y otro lado el obispo y el gobernador. La de la casa colonial cartagenera, mezcla afortunada de diversas culturas, pero con una personalidad propia que la hace única en el mundo. La de las casas del tribunal de la Inquisición con su rica portada dieciochesca, símbolo del poder de la institución que atemorizó a la ciudad desde 1610 hasta 1821, condenando brujas y herejes

Los muros de sus murallas reflejan la evolución del arte de fortificar, del renacentista al barroco y de éste al neoclásico, trazadas y construidas por los mejores ingenieros militares de cada época, para proteger “La Llave de Tierra Firme”, donde se acopiaban todas las riquezas del sur de América que transportaría la Armada de Galeones a la metrópoli. Ellos solos podrían contar la epopeya que escribió Cartagena cuando fue saqueada en 1697 por el barón de Pointis con el apoyo del Rey Sol, asediada por el almirante Vernon en 1741 y sitiada, tomada y masacrada por Pablo Morillo en 1815, en la reconquista de la Nueva Granada para el trono español.

Esos viejos muros cargados de historia fueron menospreciados por los cartageneros en los albores del siglo XX, cuando la moda imponía las casas quintas en los extramuros. Nacen Manga, Pie de la Popa y El Cabrero con sus enormes solares sembrados de mangos, nísperos y tamarindos, bajo cuya sombra se levantaron mansiones neoclásicas, art nouveau y neo mudéjares para la burguesía criolla. Más tarde surgió Bocagrande con sus casas de estilo neo-colonial floridiano, que construyeron los norteamericanos que

vinieron a instalar el oleoducto Barrancabermeja-Cartagena. Las mismas, que desaparecieron para dar paso a condominios y hoteles que ya desbordan la capacidad de sus vías.

En los años sesentas del pasado siglo, se cayó en cuenta que la arquitectura encerrada en las murallas era un tesoro. Se inician entonces las restauraciones. Aquellas mansiones ruinosas han ido recuperando su antiguo esplendor y se van volviendo funcionales con la utilización de la tecnología moderna. Se convierten en casas de vacaciones, hoteles-boutiques y costosos restaurantes. Sus claustros son ahora hoteles de famosas cadenas internacionales. Todo ello, infortunadamente a costa del desplazamiento de sus habitantes permanentes, que no pueden resistir las millonarias ofertas por la altísima valoración del sector.

Los cartageneros que hemos visto gran parte de la evolución de la ciudad, luchamos para que, a pesar de ese inatajable desplazamiento, los habitantes de todos los barrios sigan concurriendo al Centro Histórico que es el lugar por excelencia del encuentro ciudadano y el de interactuar con los visitantes. Queremos que las actividades institucionales, comerciales, lúdicas y culturales se sigan dando dentro de ese recinto para que conserve intacta su vitalidad. En esa forma y con una sana orientación de la actividad turística conseguiremos que el Centro Histórico de Cartagena se convierta en motor de desarrollo para la ciudad.

* Las fotos que acompañan al texto de Alberto Samudio, *Los muros de Cartagena de Indias*, han sido realizadas por Andreu Estany, excepto las aportadas por el propio autor, que así lo indican.





39 03



Entrada a la Capilla de San Juan
Para todos los que
quieran entrar.

CHAPEL
ENTER WITH
DUE RESPECT
KEEP SILENCE



©FOTO: ALBERTO SAMUDIO

























©FOTO: ALBERTO SAMUDIO



























Y UNA TARDE DE ABRIL...CARTAGENA ENAMORÓ A GARCÍA MÁRQUEZ

JONATHAN BOCK

"Me bastó dar un paso dentro de la muralla, para verla en toda su grandeza a la luz malva de las seis de la tarde y no pude reprimir el sentimiento de haber vuelto a nacer".

Gabriel García Márquez

Era periodista, joven, mujeriego, talentoso, escritor, siempre escritor; y la riqueza en sus bolsillos no abundaba, ni mucho menos. Así era Gabriel García Márquez cuando llegó a vivir a Cartagena a finales de abril de 1948. Llegó huyendo de la violencia que acababa de estallar en Bogotá como consecuencia del asesinato del líder político Jorge Eliecer Gaitán.

El 'Bogotazo', como se conoce lo sucedido ese 9 de abril, dejó la capital devastada. Fue entonces que García Márquez, quien ya había escrito un par de cuentos para el diario capitalino *El Espectador*, tomó un avión rumbo a Barranquilla para después subirse en un bus que lo llevaría a "La Heroica". Nunca antes había estado en Cartagena y nunca antes había visto una ciudad como esta.

La ciudad que lo recibió era tranquila y apaciguaba los recuerdos de la violencia que había vivido días atrás. Los árboles mecían sus hojas sobre las viejas casonas de madera; los niños hacían castillos con arena y agua de mar y por las tardes escuchaban el sonido del tren que pasaba todos los días a la misma hora. Pero también era pequeña y mezquina. Las relaciones sociales y los apellidos pesaban más que las buenas intenciones de los hombres. Era agresiva.

"Era una ciudad pequeña, tan pequeña que todos nos conocíamos de "vicio" y nos saludábamos con nombres propios los domingos en el atrio de la iglesia, después de la misa de 12. Era una ciudad tranquila pero a la vez fuerte y agresiva",¹ describió hace algunos años Luisa Santiago, la madre de 'Gabo'.

65 años después el alma de la ciudad ha cambiado poco y sus contradicciones taladran los motivos que tiene para sentirse orgullosa. El hambre en las calles, la desigualdad o las penas que viven buena parte de sus habitantes impiden contemplar alegremente su belleza, su singular confluencia de culturas y de historias.

Lo fantástico con lo más humano van de la mano en esta ciudad que ha inspirado a miles de escritores. Los géneros, todos: relatos históricos, textos de arquitectura y de estrategias de guerra y de ingeniería. La literatura representada en novelas, cuentos, poemas; todas sus expresiones abundan. García Márquez, Germán Espinosa, Roberto Burgos, Ramón Illán Bacca y otras decenas de ilustres apellidos han escrito embriagados por el aire de Cartagena "que a algunos deja locos", como aseguraba el ilustre cartagenero Ramón de Zubiría.

(en pág. anterior)

Gabriel García Márquez en la redacción del periódico *El Universal*.

© Archivo fotográfico de Hernán Díaz

1 Entrevista a Luisa Santiago, madre de Gabriel García Márquez, publicada el primero de junio de 1983 en el periódico *El Mundo, de Medellín*.

Han sido tantas las historias que los escritores han tomado prestadas de Cartagena para construir a Macondo, o reconstruir a Colombia y el Caribe que resultaría no solo ambicioso sino imposible realizar un recorrido por todas ellas. En este capítulo se toman prestadas las palabras de Gabo, de sus biógrafos, amigos y familiares, para reconstruir los dos años que Gabito, antes de ser Gabo, premio Nobel de literatura, transcurrió en Cartagena. Un recuento sobre cómo ese amor por la ciudad amurallada influiría de manera decisiva en su destino como escritor.

Son varios los críticos y estudiosos de la obra de Márquez que coinciden en afirmar que valorar el papel que Cartagena en su vida es mucho más que decir que de sus calles salieron personajes y lugares recreados en *Del amor y otros demonios*, o en *El amor en los tiempos del cólera*.

“Durante veinte meses García Márquez vivió en Cartagena experiencias decisivas, muchas de ellas asociadas con su trabajo como periodista en el diario liberal *El Universal*. Su vida, en aquel tiempo, estuvo llena de primeras veces: primeras lecciones sobre el oficio, primeras crónicas, primeros problemas con la censura, primer discurso público, primeros manifiestos políticos y hasta primera novela”, explica el periodista y escritor Gustavo Arango.

La lista de experiencias importantes que García Márquez tuvo en Cartagena es bastante larga.² Aquí tuvo contacto con personajes de leyenda, como Emilio Razzore y el mago Aben El Kady, quienes contribuirían con tatuajes y pasados para la creación de Melquiades, el gitano extraño y maravilloso que desembarcó cargado de experimentos y conocimientos en Cien años de soledad.

Aquí fue empresario, con un periódico diminuto, llamado “Comprimido”, que tardó seis días en conocer la quiebra. Aquí fue empleado burocrático, cuando trabajó cobrando el cheque que le daban las oficinas del Censo Nacional. En Cartagena firmó su primer manifiesto político, protestando contra la deportación del estudiante dominicano Manuel Lorenzo y Carrasco. También fue periodista pobre y subsidiado por las fuentes, cuando entró a formar parte del comité de prensa del Hospital Santa Clara. En esta ciudad compartió con putas tristes y alegres, y durante una noche alucinógena en un “coreográfico”, escapó en calzoncillos de lo que parecía la muerte inminente.

Aquí conoció por primera vez a un escritor de talla internacional, el español Dámaso Alonso. Y tuvo contactos personales definitivos. Además del magisterio de Clemente Manuel Zabala, García Márquez encontró la explosiva intensidad de Héctor Rojas Herazo, la sabiduría milenaria de Gustavo Ibarra Merlano y la lealtad sin límite de los hermanos Oscar y Ramiro de la Espriella.³

2 Ensayo “Cartagena de Indias en la vida y la obra de Gabriel García Márquez”, Gustavo Arango.

3 “García Márquez en Cartagena”, Jorge García Usta.

Jaime Márquez, hermano de ‘Gabo’, enfatiza en que Cartagena alberga no sólo lugares con evocaciones novelescas sino rincones que guardan una estrecha relación con su biografía. Es durante esos meses de estadía de Gabito en la ciudad donde predomina “la fantasía intelectual sobre la realidad mágica”, elemento que ha sido catalogado como el hallazgo fundamental de su literatura.

El escritor Jorge García Usta explica en ‘García Márquez en Cartagena’, libro que abre las puertas a la valoración de aquella época y del círculo de amigos que serían imprescindibles para el escritor. Usta sostiene que “García Márquez encuentra en Cartagena un grupo de amigos que si bien no promueve sus parrandas, tiene una diversidad cultural y una capacidad de creación asombrosa, que sabe conjugar el ansia de demolición y ruptura con el rigor maduro y esclarecedor”.

Dejando de lado la disputa entre ciudades, entre Barranquilla y Cartagena, la tesis de Usta sostiene que García Márquez debe tanto o más a sus amigos de Cartagena que a los de Barranquilla, y defiende que el “período Cartagena” no fue una mera transición, sino un momento determinante en sus primeros años de escritor.⁴

No fue sino hasta la aparición de sus memorias que Gabo dio más pistas sobre la influencia que la ciudad tuvo en él.⁵ Cartagena parecía estancada en el tiempo. El pasado era visible y palpable. Era una ciudad llena de historias. El mundo entero parecía darse cita en ese antiguo puerto esclavista que alguna vez fue llamado la puerta de América. La ciudad era como ninguna otra de las que había conocido. Aquel primer encuentro fue como ingresar a una comarca de la imaginación instalada en los mapas de la realidad.

Y fue en el corazón de esta ciudad donde el muchacho genial que era García Márquez por esa entonces se fue gestando.

“Para mí el rincón más nostálgico de Cartagena de Indias es el muelle de la Bahía de las Ánimas, donde estuvo hasta hace poco el fragoroso mercado central. Durante el día, aquella era una mezcla de gritos y colores, una parranda multitudinaria como recuerdo pocas en el ámbito del Caribe. De noche, era el mejor comedero de borrachos y periodistas. Allí estaban, frente a las mesas de comida al aire libre, las goletas que zarpaban al amanecer cargadas de marimondas y de guineo verde, cargadas de remesas de putas biches para los hoteles de vidrio de Curazao, para Guantánamo, para Santiago de los Caballeros, que ni siquiera tenía mar para llegar, para las islas más bellas y más tristes del mundo. Uno se sentaba a conversar bajo las estrellas de la madrugada, mientras los cocineros maricas, que eran deslenguados y simpáticos y tenían siempre un clavel en la oreja, preparaban con mano maestra el plato de resistencia de la cocina local: filete de carne con grandes anillos de cebolla y tajadas fritas de plátano verde. Con lo que allí escuchábamos mientras comíamos, hacíamos el periódico del día siguiente”.⁶



El muelle de las Ánimas, Cartagena de Indias.

Fuente: Publicada en la página web de la *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República*, Colombia.

4 “García Márquez en Cartagena”, Jorge García Usta.

5 “Vivir para Contarla”, Gabriel García Márquez.

6 “Un domingo de delirio”, Notas de prensa 1980-1984.

UN UNIVERSO LLAMADO PERIODISMO

Los días previos a la llegada de Gabriel García Márquez a Cartagena habían sido una pesadilla. Y las cosas no parecían mejorar. Los pocos amigos cartageneros que conocía no estaban en la ciudad y no encontró un lugar donde pasar la noche. Tenía cuatro pesos en el bolsillo y un cigarrillo.⁷ Traía el hambre de un largo día sin probar bocado.

Hacia el ocaso de la jornada la única habitación que parecía posible era la de un calabozo. El escritor Gustavo Arango reconstruye lo que fueron esas largas horas. “Entrada la noche, los soldados lo encontraron en la soledad fantasmagórica del toque de queda. Antes de llevarlo al calabozo, fueron con él a un comedero del mercado público. Allí estaban los que tenían permiso para salir a esas horas. Allí encontró a una pareja de cartageneros despistados que lo invitó a cenar. Allí, en el rincón más nostálgico de la ciudad, un cocinero de belleza incómoda y clavel en la oreja le sirvió el primer plato de su nueva vida. Allí, frente a la Bahía de las Ánimas, en ese muladar perdido entre los siglos, en el sitio exacto donde muchos años después sería proclamada su inmortalidad”.

Los primeros días en la ciudad se sucedían de aventura en aventura. El muchacho de 21 años dormía en pensiones y en algunas ocasiones su refugio eran las tiras de papel que quedaban en las instalaciones del periódico *El Universal*. Cuando las cosas se ponían realmente difíciles aceptaba sin problema la posada que amigos le ofrecían.

La vida de García Márquez transcurría entre la redacción del periódico y la facultad de derecho en la Universidad de Cartagena. El estudio universitario que cursaba Márquez obedecía más a una imposición y expectativa de sus familiares que a una elección del escritor.⁸ En los grupos de amigos y pasillos universitarios solía decir que su vocación, su verdadera vocación y su gran aspiración eran “el periodismo y la literatura y llegar a ser un buen novelista. Y repetía con frecuencia que él jamás ejercería la profesión de abogado”.

Precedido por la publicación de unos cuentos en el diario *El Espectador*, donde mostraba “pericia técnica y un talento literario inusual”, Gabo se presentó a *El Universal* en busca de trabajo. “Y me fui para allá sin conocer a nadie. Llegué donde Clemente Manuel Zabala, que era el jefe de redacción, y le dije: Yo soy fulano de tal y he escrito cuentos en *El Espectador*. Y da la casualidad que él los había leído y de una vez me sentó y me puso a escribir notas periodísticas.”⁹

Yo daba mis primeros pasos de periodista en *El Universal*, que acababa de fundarse y lo primero que aprendí del oficio fue la mala costumbre de vivir al revés: durmiendo de día

7 “Vivir para contarla”, Gabriel García Márquez

8 “Cuando García Márquez dormía en El Universal”, Ángel Romero, *El Universal*, Cartagena, 8 de marzo de 1983.

9 Bozzi, Sara “¿Y usted, Gabo, cómo entró a El Espectador?” *Magazine Dominical de El Espectador*, Bogotá. No. 208, 22 de marzo de 1987.

y trabajando de noche. En la madrugada, cuando se paraba el rumor de llovizna de los teletipos, me iba con los linotipistas a las bodegas del puerto, cuyo celador insomne era el único amigo dispuesto a recibirnos a esa hora. Allí permanecíamos hasta el amanecer, tomando aquel ron de caña que parecía fósforo vivo, y escuchando las historias fantásticas del celador.

Desde el lugar donde nos sentábamos a conversar veíamos el Muelle de los Pegasos, con sus veleros de mala muerte, que iban resucitando a medida que aumentaba la madrugada. Nunca podré olvidar en el resto de mi vida aquellos amaneceres irreales de mi juventud, siempre recordaré qué tristes nos quedábamos cuando las goletas se iban, me acordaré del loro que adivinaba el porvenir en la casa de camas alquiladas de Matilde Arenales, de las jaibas que se salían de los platos de sopa que servían en las fondas de maricas del mercado, del viento de tiburones, los tambores remotos, la luz amarga de los primeros días de abril, mientras el celador nos contaba sin cansancio las historias de la casa”.

García Márquez no tardó en ganarse la simpatía de Zabala y esto sería más importante de lo que habría podido creer en ese instante. El poeta y escritor García Usta recuerda que Clemente Zabala un hombre “cuya cultura superior y dinámica sabe enseñar una actitud hacía las formas culturales más diversas, tanto de la costeña como de la universal. Entiende el mundo como una inmensa cadena de causas y consecuencias imprevisibles y asombrosas, una pluralidad de voces entre pueblos remota o cercanamente vecinos”.

Impactado con Zabala, Márquez leía las notas que este escribía, bien fueran de música, del áspero y combativo mundo de la política; y las que giraban en torno al indignante mundo de los sucesos locales pero también sobre el hechizante mundo de la poesía y la literatura. Tiempo después, Gabo diría de Clemente que fue más importante para él que el ‘sabio catalán’ como llamaba al escritor catalán Ramon Vinyes i Cluet.

El ‘sabio catalán’ había llegado a Barranquilla huyendo de la Guerra Civil española y ahí abrió una librería, que sería el lugar de reunión de varios escritores hispanoamericanos, entre ellos el propio García Márquez. Gabo le rindió un homenaje al incluirlo en su novela *Cien años de soledad*.

“Había llegado a Macondo en el esplendor de la compañía bananera, huyendo de una de tantas guerras, y no se le había ocurrido nada más práctico que instalar aquella librería de incunables y ediciones originales en varios idiomas, que los clientes casuales bojeaban con recelo, como si fueran libros de muladar, mientras esperaban el turno para que les interpretaran los sueños en la casa de enfrente (.....) Las únicas personas con quienes se relacionó fueron los cuatro amigos, a quienes les cambió por libros los trompos y las cometas, y los puso a leer a Séneca y a Ovidio cuando todavía estaban en la escuela primaria. Trataba a los clásicos con una familiaridad casera, como si todos hubieran sido en alguna época sus compañeros de cuarto, y sabía muchas cosas que simplemente no se debían saber, como que San Agustín usaba debajo del hábito un jubón de lana que no se quitó en catorce años, y que Arnaldo de Vilanova, el nigromante, se volvió

impotente desde niño por una mordedura de alacrán. Su fervor por la palabra escrita era una urdimbre de respeto solemne e irreverencia comadrera”.¹⁰

Durante aquellos meses como redactor de *El Universal*, García Márquez empezó a entender los tejemanejes de la política reflejados en *Cien años de soledad*. En aquel tiempo, *El Universal* estaba sometido a la censura oficial y García Márquez aprendió a deslizar, en notas aparentemente inocentes, comentarios que no podían hacerse de otra manera. Una columna suya, sobre el boxeador Joe Louis, habla de una “dictadura pugilística” que cualquier lector podía identificar con el régimen de la época.

Quizá la anécdota más curiosa de ese aprendizaje forzado que era escribir bajo la censura se refiere a una nota de García Márquez sobre la novela de John Steinbeck, *Se ha puesto la luna*. La historia de un país invadido por un ejército extranjero le permitió hablar del clima de violencia que se vivía en la ciudad. La Popol, policía política, dejaba sentir su mano dura. En su nota sobre la novela de Steinbeck, García Márquez disfracó sus opiniones bajo la apariencia de reseña literaria.¹¹

Lo curioso de esta anécdota es que el censor, el coronel Millán Vargas, después de leer la nota, les dijo a los periodistas que se daba cuenta de que ese texto era una crítica al gobierno, pero que estaba tan bien escrita que permitiría que se publicara. Su única recomendación fue que apareciera sin el nombre de su autor.

Fue también durante su experiencia como redactor en Cartagena donde recibió sus primeras amenazas. Una serie de notas suyas, pidiendo claridad sobre una masacre ocurrida en El Carmen durante una procesión religiosa, llevó a que las autoridades locales le recomendaran, muy "persuasivamente", no seguir escribiendo sobre el tema.

Aquí, durante aquellos meses de los años cuarenta, Gabito escribió sus primeras notas de cine y sus primeras crónicas periodísticas. Pero no fue sino hasta el 26 de octubre de 1949, que sus aventuras periodísticas lo llevarían a encontrarse con una historia que serviría para completar años después la novela *Del amor y otros demonios*.

“Ese día no había grandes noticias y “el maestro” Clemente terminó la reunión de la mañana con dos o tres sugerencias de rutina. No encomendó una tarea concreta a ningún redactor. Minutos después se entero por teléfono de que estaban vaciando las criptas funerarias del antiguo convento de Santa Clara, y me ordenó sin ilusiones:

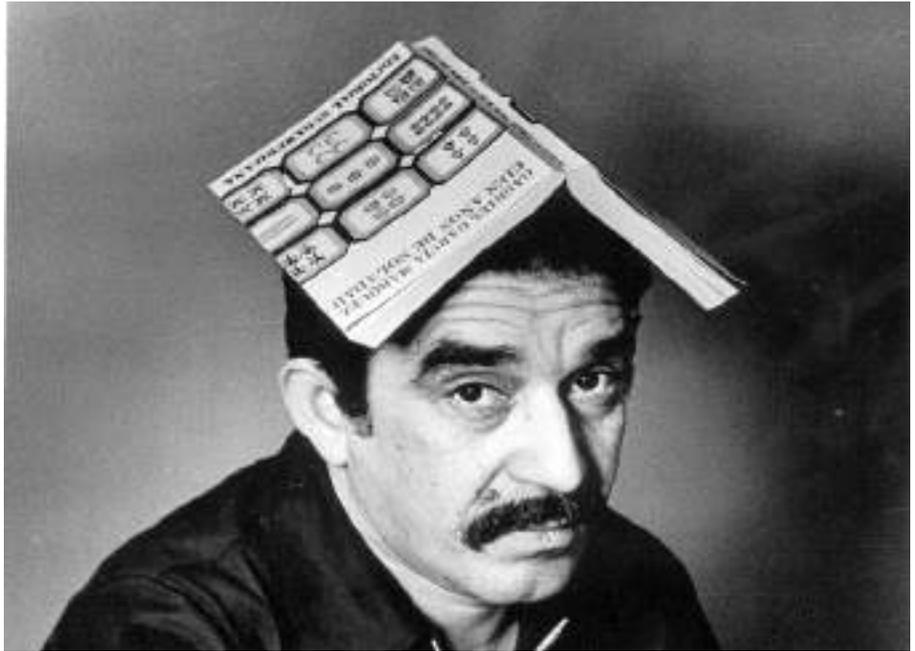
“Date una vuelta por allá a ver que se te ocurre”.¹²

La ocurrencia resultó ser *Del Amor y Otros Demonios*, una historia llena de escenarios coloniales, de comidas, de costumbres, de escándalos sociales, de magia e hipocresía.

10 Fragmento de *Cien años de Soledad*, Gabriel García Márquez.

11 “García Márquez en Cartagena”, Jorge García Usta.

12 Del prólogo “Del amor y otros demonios”, Gabriel García Márquez.



UNA BURLA COMPRIMIDA

En septiembre de 1951, y después de unos meses en Barranquilla dónde probó suerte en el periódico *El Heraldo*, donde le pagaban un poco mejor por sus columnas que lo que lo hacían en *El Universal*, García Márquez regresa a Cartagena e inicia “Comprimido”, el periódico más pequeño del mundo.

Se trataba de un periódico cuyo tamaño era de 60 centímetros, de titulares burlescos y donde su director, García Márquez, hacía gala de su originalidad e ingenioso humor. Según lo definió el propio Márquez fue el primer periódico metafísico del mundo. Era sin duda alguna una burla al espíritu solemne y clasista de la ciudad.

“Comprimido no es el único periódico más pequeño del mundo pero aspira a serlo con la misma laboriosa tenacidad con que otros aspiran a ser los más grandes. Nuestra filosofía consiste en aprovechar en beneficio propio las calamidades que se confabulan contra el periodismo moderno. La carestía del papel, la escasez de anuncios y de lectores favorecen nuestro progreso puesto que nos colocan en la circunstancia de reducir cada vez más nuestras proporciones. Esta iniciativa, como los préstamos con interés, tiene el privilegio de prosperar a costa de su propia quiebra”.¹³

13 Editorial de *Comprimido*, primer número, escrito por Gabriel García Márquez.

La aventura fue corta pero descabellada, duró seis días. Imprimieron seis números, de ocho páginas, cada uno con un tiraje de 500 ejemplares. Una empresa periodística que costó 28 pesos. “Gabito hacía todo el periódico en media hora; pero a mí me costaba mucho trabajo convencer a los turcos dueños de los almacenes de esa época en Cartagena para que anunciara; en vista de la dificultad para conseguir avisos tuvimos que cerrar”, explica Guillermo Dávila, periodista y quién en ese entonces era el encargado de conseguir la publicidad para sostener *Comprimido*.¹⁴

“Hospital amoroso” era el espacio donde García Márquez atendía ingeniosas e inimaginables inquietudes amorosas, en su gran mayoría ideados y resueltos por su propio director.

“Hace algunos días conocí a una muchacha como de veinte a veintidós años, alta morena, muy parecida a Ingrid Bergman, sobre todo en la manera de sonreír. Me habría casado con ella al instante, pero ella desapareció de mi vista, pues al ver que yo le proponía matrimonio dijo que yo andaba detrás de su dinero. ¿Qué debo hacer para encontrarla? Respuesta: No se preocupe, que a estas horas todo el personal masculino de este periódico debe andar sobre la pista de esa mujer”.

“Siempre deseo decirle muchas cosas a un hombre, que me gusta mucho, pero resulta que cuando estoy a su lado me baja la temperatura, me corre un sudor frío por todo el cuerpo y empiezo a temblar ¿Qué puedo hacer?”

Respuesta: Hágase ver de un médico. Es posible que lo que usted tiene no es amor sino paludismo.¹⁵

EL RELATO DE GABO QUE PONE EN APRIETOS A LA DICTADURA

“Él, que estuvo diez días a la deriva en una balsa sin comer ni beber, que fue proclamado héroe de la patria, besado por la reinas de la belleza y hecho rico por la publicidad, y luego aborrecido por el gobierno y olvidado para siempre”.

Jaime García Márquez no duda en afirmar, mientras señala el mar, la importancia que tuvo para su hermano la historia que se encontró el 28 de febrero de 1955. La tarde de aquel día ocho miembros de la tripulación del destructor "Caldas", de la marina de guerra de Colombia, habían caído al agua y desaparecido a causa de una tormenta en el mar Caribe. La nave viajaba desde Mobile, Estados Unidos, donde había sido sometida a reparaciones, hacia el puerto colombiano de Cartagena, a donde llegó sin retraso dos horas después de la tragedia. La búsqueda de los naufragos se inició de inmediato, con la colaboración de las fuerzas norteamericanas del Canal de Panamá.

Al cabo de cuatro días se había desistido de la búsqueda, y los marineros perdidos fueron declarados oficialmente muertos. Una semana más tarde, sin embargo, uno de ellos apareció moribundo en una playa desierta del norte de Colombia, después de permanecer diez días

14 Romero Ángel, “En Cartagena hubo un diario que apenas duró seis días”, *El Universal*, 11 de diciembre de 1982.

15 Extractos de la sección ‘Hospital amoroso’, recogido en el libro “García Márquez en Cartagena”.

sin comer ni beber en una balsa a la deriva. Se llamaba Luis Alejandro Velasco.¹⁶

Fue entonces cuando cómo si de una bomba de relojería se tratara esta historia llegó a manos de Gabo y de *El Espectador*.

“Estábamos Guillermo Cano, director; José Salgar, jefe de redacción, y yo, reportero de planta. Ninguno era mayor de 30 años. Cuando Luis Alejandro Velasco llegó por sus propios pies a preguntarnos cuánto le pagábamos por su cuento, lo recibimos como lo que era: una noticia refrita. Las fuerzas armadas lo habían secuestrado varias semanas en un hospital naval, y sólo había podido hablar con los periodistas del régimen, y con uno de oposición que se había disfrazado de médico.

El cuento había sido contado a pedazos muchas veces, estaba manoseado y pervertido, y los lectores parecían hartos de un héroe que se alquilaba para anunciar relojes. Velasco había sido condecorado, había hecho discursos patrióticos por radio, lo habían mostrado en la televisión como ejemplo de las generaciones futuras, y lo habían paseado entre flores y músicas por medio país para que firmara autógrafos y lo besaran las reinas de la belleza. Había recaudado una pequeña fortuna. Si venía a nosotros sin que lo llamáramos, después de haberlo buscado tanto, era previsible que ya no tenía mucho que contar, que sería capaz de inventar cualquier cosa por dinero, y que el gobierno le había señalado muy bien los límites de su declaración. Lo mandamos por donde vino. De pronto, al impulso de una corazonada, Guillermo Cano lo alcanzó en las escaleras, aceptó el trato, y me lo puso en las manos”.¹⁷

El espíritu periodístico de Gabo lo llevó a reunirse con Velasco, un muchacho de 20 años, “macizo, con más cara de trompetista que de héroe de la patria”, en 20 sesiones de seis horas diarias. En esas jornadas Gabo tomaba notas y soltaba preguntas tramposas para detectar sus contradicciones. No las había, y así logró reconstruir el relato compacto y verídico de sus diez días en el mar. “Era tan minucioso y apasionante, que mi único problema literario sería conseguir que el lector lo creyera. No fue sólo por eso, sino también porque nos pareció justo, que acordamos escribirlo en primera persona y firmado por él. Esta es, en realidad, la primera vez que mi nombre aparece vinculado a este texto”.¹⁸

Gabo supo que el relato de Velasco era una bomba de tiempo cuando el marinero a la hora de describir la tormenta que ocasionó el desastre aseguró que “es que no había tormenta. Así era: los servicios meteorológicos nos confirmaron que aquel había sido uno más de los febreros mansos y diáfanos del Caribe. La verdad, nunca publicada hasta entonces, era que la nave dio un bandazo por el viento en la mar gruesa, se soltó la carga mal estibada en cubierta, y los ocho marineros cayeron al mar. Esa revelación implicaba tres faltas enormes: primero, estaba prohibido transportar carga en un destructor; segundo, fue a causa del sobrepeso que la nave no pudo maniobrar para rescatar a los naufragos, y tercero, era carga de contrabando: neveras, televisores, lavadoras. “Estaba

16 *Relato de un naufrago*, Gabriel García Márquez.

17 *Relato de un naufrago*, Gabriel García Márquez.

18 Prólogo de *Relato de un naufrago*, Gabriel García Márquez.

claro que el relato, como el destructor, llevaba también mal amarrada una carga política y moral que no habíamos previsto”, explicaba Márquez.

Colombia estaba entonces bajo la dictadura militar del general Gustavo Rojas Pinilla. La prensa estaba censurada, y el problema diario de los periódicos de oposición era encontrar asuntos sin gérmenes políticos para entretener a los lectores. Publicar esa historia llena de irregularidades era ponerse una soga al cuello.

La reconstrucción periodística de ese relato fue publicada un mes después del desastre por el diario *El Espectador de Bogotá*. Lo que no sabían ni el náufrago ni García Márquez cuando trataban de reconstruir minuto a minuto toda la aventura, era que aquel rastreo agotador los conduciría a una nueva aventura que causó mucho revuelo en el país, y que según el propio Márquez, “a Velasco le costó su gloria y su carrera y a mí pudo costarme el pellejo”.

La historia, dividida en episodios, se publicó en catorce días consecutivos. La circulación del periódico se había casi que doblado y los lectores compraban los números atrasados para conservar la colección completa. El éxito de la serie había sido rotundo. El propio gobierno celebró, pero solo al principio, porque se trataba de la consagración de su héroe. Luego, cuando se publicó la verdad, ya era muy tarde para impedir que se continuara la serie. Entonces desmintió en un comunicado solemne que el destructor llevara mercancía de contrabando.

Buscando el modo de sustentar las afirmaciones que se hacían en el relato desde el periódico le pidieron a Luis Alejandro Velasco la lista de sus compañeros de tripulación que tuvieran cámaras fotográficas. Después de mucho esfuerzo compraron todas las fotos que sustentaban lo relatado. Las reveladoras fotografías le sirvieron en aquel entonces a García Márquez para constatar la veracidad de lo que decía el joven náufrago. La supuesta tempestad que había arrojado al agua a ocho tripulantes de la nave no era más que una fachada para ocultar irregularidades. Sobrecarga, negligencia y contrabando.

Una semana después de publicado en episodios, apareció el relato completo en un suplemento especial, ilustrado con las fotos compradas a los marineros. Al fondo de los grupos de amigos en alta mar, se veían sin la menor posibilidad de equívocos, inclusive con sus marcas de fábrica, las cajas de mercancía de contrabando.

El gobierno del general Rojas Pinilla, recordado por reprimir las voces disidentes y considerar cualquier crítica al régimen como antipatriota y comunista, acusó al diario de haber publicado un reportaje puramente novelesco. La dictadura encontró venganza por medio de una serie de represalias drásticas que habían de culminar, meses después, con la clausura del periódico.

A pesar de las presiones, las amenazas y las más seductoras tentativas de soborno, Luis Alejandro Velasco no desmintió una línea del relato. Tuvo que abandonar la marina, que era el único trabajo que sabía hacer, y se desbarrancó en el olvido de la vida común.





“Antes de dos años cayó la dictadura y Colombia quedó a merced de otros regímenes mejor vestidos pero no mucho más justos, mientras yo iniciaba en París este exilio errante y un poco nostálgico que tanto se parece también a una balsa a la deriva”.¹⁹

GABO DEJA CARTAGENA PERO NO LA OLVIDA

Las razones para que Gabo saliera de Cartagena fueron muchas, tal y cómo se explica en varios relatos de personas que hacían parte de su círculo cercano. Entre ellas está el hecho de que Barranquilla le ofrecía ambición, el sentido de la oportunidad y el contacto con el mundo literario, imprescindibles en el éxito de su carrera.

“Quedarse en Cartagena habría significado producir una obra completamente distinta, menos exitosa, quizá abierta hacia otras dimensiones, entregada a los azares de la valoración póstuma”.²⁰

Otro de los motivos estaba relacionado con el hecho de que la sociedad cartagenera, donde aún perduraban rezagos coloniales y donde el apellido y el origen seguían siendo importantes, nunca acogió del todo a García Márquez. La discriminación que vivió, “el hecho de ser visto como un loquito de provincia”, era una carga pesada que no estaba dispuesto a seguir llevando.

Sin embargo, haber salido de Cartagena no significó en ningún momento que hubiera olvidado a la Heroica. Por el contrario, el encanto de la ciudad que descubrió por primera vez en abril de 1948 estaría presente en su obra, más que cualquier otro lugar real.

García Márquez ha dicho que algunas de sus experiencias toman más de veinte años para asomarse en sus libros. Precisamente en poco más de veinte años después de haber entrado en su vida, Cartagena, “la ciudad más bella del mundo”, empezó a tener una presencia significativa en sus novelas.

Aunque puede parecer una obviedad, es importante resaltar que la ciudad que aparece en novelas como *El otoño del patriarca*, *El amor en los tiempos del cólera* y *Del amor y otros demonios*, no es propiamente Cartagena de Indias. Como explica el poeta Jorge García Usta en su libro ‘García Márquez en Cartagena’, la ciudad se adapta a las necesidades del narrador; A veces tiene una sierra nevada en el horizonte, a veces queda cerca de acantilados, y casi siempre se indica de manera ostensible que cualquier parecido con la realidad es mera coincidencia.

“Desde el cielo, como las veía Dios, vieron las ruinas de la muy antigua y heroica ciudad de Cartagena de Indias, la más bella del mundo, abandonada de sus pobladores por el pánico del cólera, después de haber resistido a toda clase de asedios de ingleses y tropelías de bucaneros durante tres siglos. Vieron las murallas intactas, la maleza de las calles, las

19 *Relato de un naufrago*, Gabriel García Márquez.

20 “García Márquez en Cartagena”, Jorge García Usta.

fortificaciones devoradas por las trinitarias, los palacios de mármoles y altares de oro con sus virreyes podridos de peste dentro de las armaduras”.²¹

Después de una breve mención en “El rastro de tu sangre en la nieve”, uno de los Doce cuentos peregrinos, donde los protagonistas se conocen en las playas de Marbella, Cartagena vuelve a ser protagonista en *Del amor y otros demonios*, la novela que García Márquez publicó en 1994. Allí está el puerto esclavista, ese extremo del imperio siempre en peligro, con sus conventos atrincherados, con esas identidades que se perdían en la mezcla de cuerpos y culturas. Allí está el hospital de leprosos en el cerro de San Felipe, donde después se erigiría una fortaleza militar conocida como el castillo de San Felipe. Está el arrabal de Getsemaní, ese crisol de culturas que es hoy uno de los barrios más emblemáticos de la ciudad.

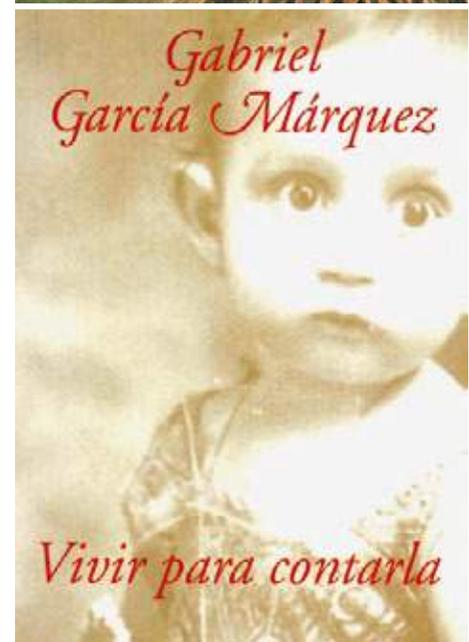
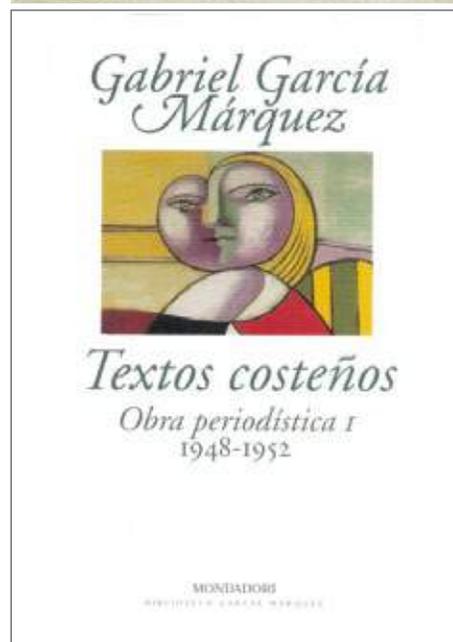
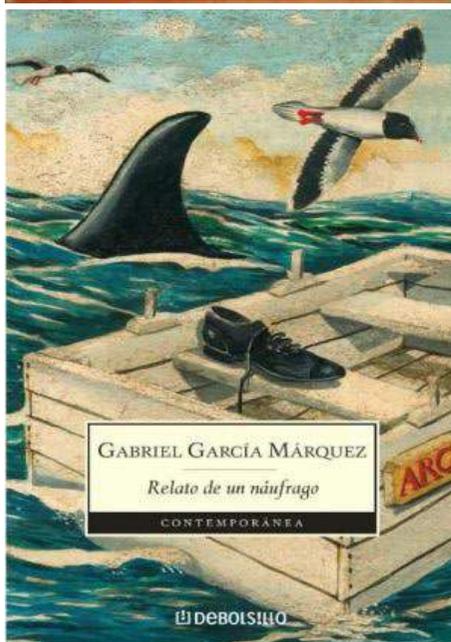
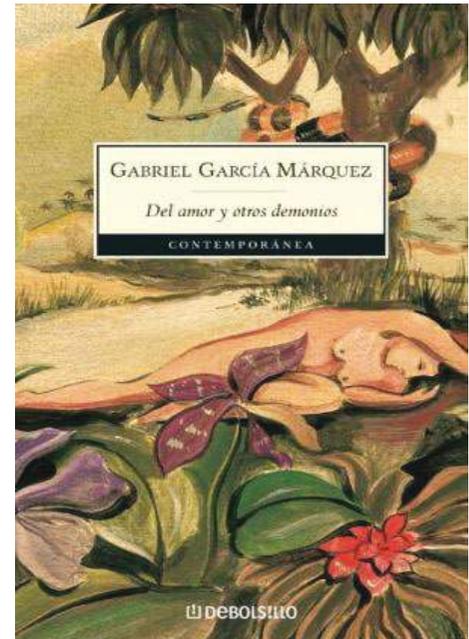
Del amor y otros demonios fue la última novela en la que Cartagena ocupó un lugar central en su obra. Retrata la pesadez de las tardes portuarias, en medio del Palacio del Márquez Ignacio de Alfaro y Dueñas, quien se enamoró de joven de una trastornada mental llamada Dulce Olivia, la que sería su compañía de sus últimos días.

“Pues la vida propia de la ciudad colonial, que el joven Juvenal Urbino solía idealizar en sus melancolías de París, era entonces una ilusión de la memoria. Su comercio había sido el más próspero del Caribe en el siglo XVIII, sobre todo por el privilegio ingrato de ser el más grande mercado de esclavos africanos en las Américas. Fue además la residencia habitual de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, que preferían gobernar desde aquí, frente al océano del mundo, y no en la capital distante y helada cuya llovizna de siglos les trastornaba el sentido de la realidad. Varias veces al año se concentraban en la bahía las flotas de galeones, cargados con los caudales del Potosí, de Quito, de Veracruz, y la ciudad vivía entonces los que fueron sus años de gloria. El viernes 8 de julio de 1708, a las cuatro de la tarde, el galeón San José que acababa de zarpar para Cádiz con un cargamento de piedras y metales preciosos por medio millón de millones de pesos de la época, fue hundido por una escuadra inglesa frente a la entrada del puerto, y dos siglos largos después no había sido aún rescatado. Aquella fortuna yacente en fondos de corales, con el cadáver del comandante flotando de medio lado en el puesto de mando, solía ser evocada por los historiadores como el emblema de la ciudad ahogada en los recuerdos.”²²

Jaime Márquez recuerda que su hermano regresó a Cartagena a principios de los años ochenta, y parecía dispuesto a quedarse. “Allí recibía a sus amigos de todo el mundo y les daba una pequeña muestra de lo que era la vida en las tierras del realismo mágico. Sin embargo, en 1981 abandonó la ciudad y el país de manera abrupta. Tenía indicios de que los militares maquinaban la forma de involucrarlo en actividades del M19 y decidió marcharse de nuevo a México”, explica Jaime.

21 Tomado de *El amor en los tiempos del cólera*, Gabriel García Márquez.

22 Tomado de *El amor en los tiempos del cólera*, Gabriel García Márquez.



Cuando recibió el premio Nobel, en 1982, Gabriel García Márquez dijo que se compraría una casa frente al mar en Cartagena, tal y como hiciera uno de sus personajes, Juvenal Urbino. Años después lo hizo y ahí residía por largas temporadas en Cartagena. En 1995 creó la Fundación para un Nuevo Periodismo Iberoamericano y como hecho notable, su sede se encuentra en la misma calle San Juan de Dios donde García Márquez dio sus primeros pasos como periodista de *El Universal*.

“En otro diciembre lejano, cuando se inauguró la casa, él había visto desde aquella terraza el reguero de islas alucinadas de las Antillas que alguien le iba mostrando con el dedo en la vitrina del mar, había visto el volcán perfumado de la Martinica, allá mi general, había visto su hospital de tísicos (...), había visto el mercado infernal de Paramaribo, allá mi general, los cangrejos que se salían del mar por los excusados y se trepaban en las mesas de las heladerías (...), las vacas de oro macizo dormidas en las playas de Tanaguarena (...), el ciego visionario de la Guayra (...), había visto el corral de piedras de Cartagena de Indias, su bahía cerrada con una cadena, la luz parada en los balcones, los caballos escuálidos de los coches de punto que todavía bostezaban por el pienso de los virreyes, su olor a mierda mi general, qué maravilla, dígame si no es grande el mundo entero...”²³

LOS OTROS NOVIOS DE LA BELLA CIUDAD

“Noble rincón de mis abuelos:
nada como evocar, cruzando callejuelas,
los tiempos de la cruz y de la espada,
del ahumado candil y las pajuelas...
Pues ya pasó, ciudad amurallada,
tu edad de folletín... Las carabelas
se fueron para siempre de tu rada...
¡Ya no viene el aceite en botijuelas!
Fuiste heroica en los años coloniales
cuando tus hijos, águilas caudales,
no eran una caterva de vencejos.
Más hoy, plena de rancio desaliño,
bien puedes inspirar ese cariño
que uno les tiene a sus zapatos viejos...”²⁴

Los rincones de Cartagena alimentaron también la inspiración del escritor cartagenero Germán Espinosa. Su novela ‘Los cortejos del Diablo en Novelas del poder y de la infamia’, se ubica en el siglo XVII, y trata los tiempos en que Cartagena fue sede del Tribunal de la Santa Inquisición. Allí entre sus murallas distintivas, quedan retratados los horrores y desvaríos propios del tema.

23 Tomado de *El otoño del patriarca*, Gabriel García Márquez.

24 Luis Carlos López

Posteriormente escribió ‘La tejedora de coronas’, su novela más aclamada. Ahí cuenta las luchas y progresiones de esta ciudad a orillas del Caribe, en pleno siglo de las luces.

“A nadie engañó la flota enemiga con las banderas inglesas izadas en la nave capitana, españolas en la almiranta y holandesas en la del gobierno, que tremolaban como señuelos de punta de cimillo en los palos mayores y en los picos cangrejos, pues todos sabíamos que se trataba de una escuadra francesa, en ello había acuerdo general, mientras las silenciosas embarcaciones, en número superior a veinte, daban fondo entre la ciudad y la punta de los Icacos, frente al arenal de Playa Grande, y ahora, inmóviles en la mar tendida, bajo el cielo aborregado y el marero viento, simulaban fantasmas de sal, como los corceles de mi sueño, que disfrutaran antes de anodadarla, el espectáculo de la inerme ciudad, ahogada en los primeros resoles de abril, rodeada de tremedales cortados por esteros, que formaban islas bajas y tupidas de manglares cuyas raíces se elevaban por el aire y hacían una graciosa curva antes de sumergirse otra vez en el suelo pantanoso, en tanto que sus baluartes, baterías y fuentes se envolvían en un silencio que era como el eco medroso del mutismo glacial del enemigo, silencio extravagante bajo la opresión de la siesta en que, del palacio gubernamental, no brotaba aún una sola orden, el menor comentario, una previsión apenas, a despecho del pánico que atenaceaba la población, del llanto de las mujeres en los templos, del alboroto de los negros que veían aproximarse una buena oportunidad para escapar del cautiverio...”²⁵

Pero quizás la novela más ambiciosa y desde el punto de vista histórico, seguramente la obra que mejor documenta la Cartagena de Indias del siglo XVII, sea la ‘Ceiba de la memoria’, de Roberto Burgos. La novela permite establecer conexiones con una verdad histórica que comprende la época de la esclavitud en Colombia, y la llegada de las primeras migraciones africanas a la ciudad.

“Lo que me dispongo a ser en esta tierra extraña es una ceiba. Guardadora de acciones. Una ceiba de tallo engrosado que bañe con su savia traída de otros territorios esta tierra de la cual siento ya no saldremos nunca. Mi sabia de ceiba maltratada se fundirá con los jugos de esta tierra de lenguas revueltas, de saqueadores que vienen del mar, de templos de hombres que quieren hacer un reino en los cielos, de enfermos que viven en los hospitales y no se curan, de autoridades de la ciudad y de autoridades de las creencias, de soldados, de nosotros dominados a la fuerza y obligados a la servidumbre, de buscadores de fortunas, de mercaderes, de indios, de gentes de paso, de navegantes náufragos, de herreros, de constructores de defensas. Son demasiados y aún no termino de conocer.”²⁶

La proliferación de historias que ha inspirado la ciudad solo parece tener explicación en ese embrujo que cautiva a los escritores y en el hecho que como explicaría el propio ‘Gabo’ en las calles de Cartagena toda la historia de la humanidad parece seguir viva; aquí todo cuenta una historia. Es una magia de origen.²⁷

25 Tomado de *La tejedora de Coronas*, Germán Espinosa.

26 Tomado de *La ceiba de la memoria*, Roberto Burgos Cantor.

27 Discurso de Gabriel García Márquez en su homenaje en Cartagena.



CARTAGENA, UNA MIRADA AL FUTURO

ANDREU ESTANY

Director del Departamento de Arquitectura de Esteyco

Viajé a Cartagena de Indias coincidiendo con la celebración del Foro *Semana* “Hacia dónde va Cartagena” con un doble objetivo. Primero descubrir la ciudad recorriéndola como lo haría un visitante y, posteriormente, asistir al foro y “escuchar” la ciudad relatada por sus principales actores, con sus problemas y sus esperanzas de futuro. Fue, inesperadamente, un gran acierto hacerlos realidad en orden inverso: primero asistir a la sesión maratónica de presentaciones y debates sobre los muchos temas que preocupan a los cartageneros, antes que caminar y conocer la ciudad como un visitante más.

La Cartagena que pude experimentar después resultó, ciertamente, mucho más cercana a la real y distinta a la de la imagen que podría haberme llevado ciñéndome a las típicos recorridos por los lugares más conocidos y publicitados de la ciudad.

Para conocer realmente una ciudad, su experiencia, hay que recorrerla a pie, entender cómo se vive y cómo ha sido, o está siendo, hecha. Recorrí la ciudad y algunos de sus barrios desde el centro hasta el mercado de Bazurto, tomando cientos de imágenes y grabando muchos de sus sonidos; esta “música” urbana también forma parte de la experiencia única de la ciudad.

Subí al cerro de la Popa, el mirador más elevado de la ciudad. Desde allí se divisa con toda su complejidad y diversidad la estructura urbana de Cartagena. En cada dirección se dibuja una urbe distinta: el centro histórico, con sus edificaciones bajas parapetadas en el interior de la muralla; la imponente loma petrificada que configura el castillo de San Felipe de Barajas; Bocagrande y Castillogrande recortan el horizonte con sus espigados rascacielos; la bahía interior y la isla de Tierra Bomba a lo lejos, la isla de Manga y el puerto comercial ribeteando con sus muelles y pantalanes la extensa orilla oriental de la bahía. Y perdiéndose en la neblina los extensos crecimientos urbanos de los barrios populares de Cartagena.

Para un caminante, abandonar la escala humana del acogedor y colorido entramado de calles y plazuelas que delimita el recinto amurallado se hace ingrato. Paseando por el estrechísimo e incómodo andén que recorre el frente marítimo de la avenida Santander por el costado exterior del recinto amurallado, la muralla pierde mucho de su encanto. Aun al atardecer, cuando el sol bajo hace más llevadero el sofocante paseo a borde de mar, el persistente tráfico y la peligrosa accesibilidad convierten este espacio privilegiado en un lugar muy poco frecuentado. Recordé en ese momento que tan sólo hace 25 años Barcelona no tenía prácticamente playas y bañarse en el Mediterráneo era un acto heroico por la contaminación de las aguas. Hoy en día los cinco kilómetros del frente marítimo se han convertido en el parque urbano más concurrido y exitoso de la ciudad.

El desarrollo del puerto de Cartagena, la isla de Manga y el área que rodea la Ciénaga de las Quintas y el caño de Bazurto, son parte del futuro estratégico de la ciudad de Cartagena. Al fondo los enclaves turísticos de Bocagrande y Castillogrande.



BAHÍA DE CARTAGENA

Un túnel bajo la bahía permitiría descongestionar el intenso tráfico a través del centro de la ciudad y de las calles interiores de Manga. Las áreas de renovación urbana podrían disponer de una salida franca hacia el puerto en Manga y hacia el aeropuerto bordeando la ladera este del cerro de la Popa. Un vial semisoterrado y conectado a las glorietas del puente Román y del puente vehicular Las Palmas distribuiría el flujo vehicular liberando la orilla de las lagunas y caños para parques y recorridos peatonales.

Qué intrincado se hace llegar desde el barrio turístico de Bocagrande hasta Manga y la terminal de cruceros. En vehículo es un largo trayecto bordeando el centro histórico, atravesando Getsemaní y las congestionadas calles del barrio de Manga. Quizás un túnel bajo la bahía sería la solución para descongestionar el tráfico por el centro y las áreas residenciales de Manga.

A pie se hace difícil llegar más allá del Baluarte del Reducto. ¿Y en barco? Un transporte público acuático como Venecia, como San Petersburgo o Berlín sería una experiencia inolvidable para ir desde la terminal de cruceros hasta la Plaza de la Paz y la Puerta del Reloj. El privilegio de poder llegar hasta la puerta principal del centro histórico o arribar a algún malecón en Castillogrande cruzando la bahía, el motivo originario de Cartagena, lo tienen contadas ciudades en el mundo.

Mientras conocía la ciudad, iba estableciendo paralelismos evidentes con situaciones y problemáticas vividas en la renovación urbana de Barcelona, mi ciudad, a lo largo de estos últimos treinta años: la reconversión del puerto, la expansión de las zonas portuarias logísticas y comerciales, la inserción de los anillos de tráfico en el tejido urbano consolidado, la creación de espacios colectivos, de áreas peatonalizadas, la recuperación del frente marítimo y las playas...

Y este es el germen de la segunda parte de este libro: un intento de contrastar temas urbanos estratégicos de Cartagena y Barcelona, a través de artículos escritos por sus principales “actores”. Qué ha sido clave en la evolución de Barcelona y qué puede serlo para Cartagena, sus estrategias de hacer ciudad y como puede imaginarse su futuro.

Muchos temas tienen puntos en común evidentes entre ambas ciudades: el gran atractivo turístico y la afluencia masiva de visitantes, la importancia del Puerto en la vitalidad y economía de la ciudad, la presencia del espacio portuario integrado en la estructura urbana, la reconversión de áreas de centralidad (en Cartagena: la base militar, Manga o el área de Bazurto; en Barcelona: el área Fórum, el barrio tecnológico 22@ de Poblenou, el eje ferial Gran Vía-Zona Franca, etc.), la potenciación de la ciudad a otros sectores económicos (investigación, sociedad del conocimiento, congresos, la importancia de la simbiosis aeropuerto-puerto como factor de crecimiento de turismo de cruceros. Barcelona es ya el tercer puerto del mundo en este sector y Cartagena aspira pronto a ocupar un puesto destacado en el ámbito Caribe.

La ciudad se encuentra en un momento estratégico para su renovación urbana y con la posibilidad de posicionarse en un lugar puntero en el panorama mundial de la logística y del intercambio comercial, de las rutas turísticas culturales, de naturaleza y de cruceros.

Ojalá, la experiencia de Barcelona, con sus éxitos, y también sus daños colaterales, pueda aportar luz e inspiración al camino emprendido por Cartagena de Indias, ciertamente una ciudad hermana.



EL PUERTO DE CARTAGENA TRABAJA PARA CONSOLIDAR SU PRESENCIA EN EL CARIBE

ALFONSO SALAS TRUJILLO

Gerente de la Sociedad Portuaria de Cartagena

En el marco de sus veinte años de existencia, el Puerto de Cartagena es protagonista de primer orden en el comercio exterior de Colombia gracias a la firma de acuerdos comerciales bilaterales y a la ampliación del Canal de Panamá.

Para incrementar su aporte a la competitividad nacional, el Puerto de Cartagena desarrolla una serie de inversiones en infraestructura, recursos técnicos y formación del capital humano.

Desde hace veinte años el Puerto de Cartagena se ha constituido en el motor del comercio exterior de Colombia por el Caribe y uno de los gestores del cambio social y económico que actualmente vive la ciudad.

Gracias a la plataforma logística que ha consolidado y que le permite conectar con 595 puertos en 136 países, hoy el Puerto de Cartagena ha sido catalogado en seis ocasiones como el mejor del Caribe por la *Caribbean Shipping Association* (CSA), una distinción que exalta los avances que en materia de logística ha desarrollado de manera constante en las últimas dos décadas, y que lo posicionan como el mejor habilitado en la región para respaldar el flujo comercial que se abrirá aún más gracias a la puesta en operación del nuevo juego de esclusas del Canal de Panamá.

El alcance de sus logros obedece a una adecuada y metódica inversión en tecnología, pero, por sobre todo, a la capacitación constante de su recurso humano en centros académicos y en otros puertos del mundo, lo que ha permitido romper fronteras y compartir experiencias y conocimientos a través de programas de intercambio. Tal respaldo hacia el trabajador se traduce en mejores resultados laborales y en una consecuente filiación de éste con la organización, que avanza de manera firme a la consecución de nuevos resultados con un pensamiento enmarcado en la felicidad de todos quienes la constituyen.

Los resultados son tan exitosos que en octubre de 2012 la Terminal de Contenedores de Cartagena, Contecar —una de las dos terminales marítimas con las que cuenta el puerto— fue seleccionada por *Great Place to Work Institute* como una de las mejores empresas para trabajar en Colombia.

En materia de infraestructura, hoy el Puerto de Cartagena se encuentra a la vanguardia de las exigencias del comercio marítimo internacional, todo lo cual lo posiciona como el mejor habilitado en la región para recibir el avasallante flujo comercial que derivará como consecuencia de la puesta en funcionamiento del nuevo juego de esclusas del Canal de Panamá.

Anualmente alrededor de 3.000 barcos movilizan más de 40 millones de toneladas en diferentes tipos de carga en la bahía de Cartagena, una cifra que se verá incrementada

En materia de infraestructura, hoy el Puerto de Cartagena se encuentra a la vanguardia de las exigencias del comercio marítimo internacional, todo lo cual lo posiciona como el mejor en la región Caribe.

© Foto: Sociedad Portuaria de Cartagena.

como consecuencia de la ampliación del Canal de Panamá, así como también por los acuerdos comerciales que Colombia ha firmado con otras naciones, en particular el tratado de libre comercio (TLC) con Estados Unidos.

Gracias a este tratado, los empresarios colombianos pueden colocar sus productos con condiciones preferenciales permanentes en la primera economía del mundo: 310 millones de consumidores, un producto interno superior a los 14,6 billones de dólares y un Producto Interno Bruto (PIB) per cápita de 47.400 dólares, lo cual exige contar con un comercio interconectado del cual el puerto de Cartagena ya hace parte, y que para mantenerse competitivo realiza inversiones del orden de los 500 millones de pesos en extensión de muelles, dragados, ampliación de patios, adquisición de equipos portuarios de última generación, desarrollo de los más avanzados sistemas de información y capacitación de su gente. Sin esas inversiones, movilizar actualmente tres millones de contenedores al año y atender buques de última generación de hasta 14.000 contenedores serían una utopía y no una realidad.

Todo lo anterior resulta en una conjugación de factores que permiten distinguir al Puerto de Cartagena como uno de las más sólidas plataformas logísticas para el comercio exterior con que cuenta Colombia, y que se soporta en la oferta de más destinos, menos tiempo de tránsito, más frecuencias y mejores fletes, elementos fundamentales que le permitirán al país triplicar las exportaciones no tradicionales en los próximos diez años, así como convertir al puerto en el mayor centro de conexiones marítimas del hemisferio americano y en uno de los treinta más importantes del planeta.

Para alcanzar esa meta, el Puerto de Cartagena trabaja sin pausa para lograr la movilización de cinco millones de contenedores en el año 2017, lo cual implicará hacer en los años que quedan por delante hasta esa fecha todo lo que se hizo en los últimos veinte años de existencia. Aquella meta significará multiplicar por tres su actual volumen de carga, así como continuar su sólido posicionamiento en el escenario marítimo internacional, en el que aspira pasar de la novena a la cuarta posición entre los puertos marítimos de América, después de Los Ángeles, Long Beach y Nueva York.

Como puerto de transbordo, Cartagena ha logrado su posicionamiento gracias al desarrollo y optimización del manejo de contenedores, servicio que constituye su especialidad y que es la carta de presentación internacional. El excelente manejo de la mercancía y la optimización de los tiempos en la atención de los navíos ha llevado al puerto a contar con un portafolio de clientes conformado —entre otras— por 17 de las 20 navieras más importantes del ranking mundial.

En todo ello la ubicación estratégica de Cartagena constituye un factor fundamental, pues gracias a ésta Colombia participa de manera más dinámica en las economías de escala. Llegar a nuevos mercados significa estar preparados para atender una dinámica de comercio internacional cada vez más vertiginosa, lo cual sólo se logra si mezcla de manera

El alcance de los logros del Puerto de Cartagena obedece a una adecuada y metódica inversión en tecnología, pero, por sobre todo, a la capacitación constante de su recurso humano en centros académicos y en otros puertos del mundo, lo que ha permitido romper fronteras.

© Foto: Sociedad Portuaria de Cartagena

adecuada la inversión tecnológica con talento humano, características que son el sustrato del cual se nutre el Puerto de Cartagena.

CRUCEROS, EL PUERTO DE CARTAGENA VISTO DESDE EL TURISMO

Luego de que el Gobierno Nacional incentivara el regreso de los cruceros en 2007, dicho sector se ha venido convirtiendo de modo paulatino en ese pequeño gigante embajador de la ciudad ante el mundo, algo de lo cual el Puerto de Cartagena está orgulloso.

El constante crecimiento de toques ha llevado al puerto a desarrollar una infraestructura adecuada para el recibimiento de los cruceros y a crear un espacio bello y funcional en términos de paisaje para la comodidad de los viajeros, lo que, en conjunto con la arquitectura y magia que envuelve a Cartagena, ha llevado a las líneas de cruceros a incluir a la ciudad en sus itinerarios de placer.

Los resultados son evidentes: un total de 195 cruceros arribarán al Puerto de Cartagena en la temporada de cruceros 2013-2014, tiempo durante el cual se tiene previsto que 554.557 personas visiten la ciudad.

Barcos de 25 líneas de cruceros llegarán a Cartagena en la temporada 2013-2014, entre ellos de las firmas Pullmantur Cruises, Princes Cruises, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line, Holland America Line y Celebrity Cruises, los cuales movilizarán 397.569 pasajeros y 156.988 tripulantes, quienes irrigarán la economía local y permitirán la generación de empleos en los sectores de turismo, transporte y gastronomía.

En promedio, el gasto por pasajero en Cartagena es de 97,77 dólares, mientras que el de los tripulantes que también recorren la ciudad alcanza los 42,40 dólares, según un estudio elaborado por Bussines Research and Economic Advisors, denominado *Economic Contribution of Cruise Tourism by Destination*. Sólo en la temporada pasada (2012-2013), los gastos generales entre pasajeros y tripulantes significaron ingresos para la ciudad del orden de 35 millones de dólares.

En esta nueva temporada, cuatro cruceros visitarán por primera vez el Puerto de Cartagena, lo que pone de manifiesto el interés que día a día cobra en los itinerarios internacionales la ciudad.

EL RÍO TAMBIÉN CUENTA

La estrategia de competitividad del Puerto de Cartagena lo ha llevado a generar estrategias para acercar a los productores con otros mercados en virtud de diferentes tratados comerciales que se vienen firmando. En ese sentido, la punta de lanza la constituye la Terminal Fluvial de Andalucía, ubicada en Gamarra, departamento del Cesar (noroeste





del país), y que aprovechará al río Magdalena como centro de conexiones para la red logística nacional.

Esta terminal fluvial, que el Puerto de Cartagena espera poner en funcionamiento en el corto plazo, es sinónimo de conectividad interna, toda vez que también enlaza de modo terrestre con los centros productivos de Bogotá, Medellín, Manizales, Pereira, Bucaramanga, Cúcuta y San Cristobal (Venezuela), y por él se movilizarán vehículos, contenedores, graneles sólidos, líquidos, combustibles y carga suelta en general.

En síntesis, la Terminal Fluvial de Andalucía es un lugar estratégico, ya que en él confluyen importantes redes viales, el río Magdalena y la línea férrea, además de que constituye el perfecto centro de conexiones para la red logística nacional, localizada a medio camino de los puertos del caribe y a seis horas de Venezuela.

Para Colombia resulta fundamental disponer de un puerto fluvial cuya infraestructura y servicios incrementen la conectividad, bajen los precios y propicien las oportunidades comerciales en el actual entorno global, enmarcado en tratados de libre comercio en el que sus puertos son el presente y el futuro de un país que avanza con los pies en la tierra y el corazón en el mar.



El constante crecimiento de toques ha llevado al puerto a desarrollar una infraestructura adecuada para el recibimiento de los cruceros y a crear un espacio bello y funcional en términos de paisaje para la comodidad de los viajeros.

© Foto: Sociedad Portuaria de Cartagena



CARTAGENA: MOTOR Y JOYA DEL CARIBE COLOMBIANO

JOSÉ ALFONSO DÍAZ GUTIÉRREZ DE PIÑERES

Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Cartagena

Cartagena es la ciudad turística por excelencia de Colombia. Incluso, en estos días, muchos la catalogan como la capital alterna de nuestro país. Es el territorio de múltiples reuniones de Gobierno, congresos empresariales, encuentros gremiales, citas de negocios, entre otros. Durante el 2012 este sector de la economía movió más de 315 millones de dólares al año, lo que representa el 4% del PIB departamental.

Aunque es principalmente conocida por su atractivo turístico, Cartagena es, sin miedo a equivocarme, una joya del Caribe colombiano para la generación de negocios e inversión extranjera. Además de tener una ubicación estratégica preferencial, tiene una plataforma de comercio exterior envidiable, una capacidad humana sin igual y una infraestructura en crecimiento.

Está ubicada a sólo dos horas de vuelo de la Florida y a una hora de Panamá, tiene una conectividad marítima sin igual —3 días en barco de las costas de la Florida, a 5 de la costa este de los Estados Unidos— y cuenta con una cercanía al río Magdalena que le permite tener acceso permanente al interior del país.

Así mismo, es la principal plataforma de comercio exterior de Colombia, la cual permite el acceso preferencial a más de 1.500 millones de consumidores a través de acuerdos comerciales con 48 países. Contamos con una bahía segura, amplia, tranquila y profunda, sin problemas de mareas, corrientes, ni huracanes y con una profundidad de hasta 18 metros, ideal para un desarrollo portuario accesible las 24 horas del día.

Gracias a la presencia de importantes empresas internacionales como Mexichem, Holcim, Etex, Dow, Cabot, entre otras, actualmente es la primera ciudad industrial del Caribe colombiano y la quinta del país. Adicionalmente, es una de las primeras receptoras de inversión extranjera, puesto que nuestra zona industrial cuenta con una excelente infraestructura vial, logística y tiene el puerto más eficiente del país. Por otra parte, contamos con 4 zonas francas, 4 terminales portuarias públicas y más de 40 terminales privados, la hacen muy atractiva para cualquier empresario internacional.

Para continuar fomentando el turismo, desde la Cámara de Comercio, en asocio con la Alcaldía Distrital y la Gobernación de Bolívar, estamos impulsando la construcción de International Expocenter Cartagena, un recinto ferial que le hace falta a la ciudad y que lograría consolidarla como lugar de celebración de ferias, espectáculos multitudinarios y *meetings* de gran formato.

Aunque sólo he mencionado algunos, Cartagena adicionalmente tiene innumerables valores agregados como una mano de obra capacitada y económica, clusters en vía de desarrollo como el de astilleros, la agroindustria y el de servicios, y una estabilidad jurídica y tributaria indispensable para hacer negocios.

Vista aérea de Cartagena de Indias: el centro histórico, el barrio de Getsemaní y, en primer plano, La Matuna, el área financiera de la ciudad.

© Foto: Jaime Borda.



Por eso, y conscientes de la importancia de la articulación público-privada, adelantamos junto a la Gobernación de Bolívar y la Alcaldía Distrital, la Agencia de Inversiones de Bolívar “Invest in Cartagena”, que desde el año pasado está enfocada en atraer inversión extranjera y posicionar a Bolívar como una región próspera y de variados negocios. Hasta el momento el resultado ha sido sobresaliente, actualmente están entrando más de 200 millones de dólares al año por concepto de empresas interesadas en invertir en nuestra hermosa ciudad.

Como podemos ver los aspectos positivos que ofrece la ciudad son innumerables, el reto ahora es cómo aprovecharlos al máximo.

Muchas personas permanentemente me están preguntando hacia dónde va Cartagena, la respuesta desde mi punto de vista es muy sencilla: aunque tenemos un futuro promisorio, si nos juntamos entre los diferentes estamentos de la ciudad y trabajamos mancomunadamente, podremos posicionar a la ciudad como el verdadero motor de desarrollo y crecimiento del Caribe colombiano.

Tenemos que lograr sopesar todas las ambiciones personales en una de carácter colectivo.

En este sentido, como presidente de la Cámara de Comercio de Cartagena estamos impulsando para que construyamos un proyecto unificado de ciudad que nos permita a todos jalonar a la ciudad hacia el camino de prosperidad creando una cultura de negocios que tanto deseamos los cartageneros.

Luego de innumerables esfuerzos el mundo está girando la mirada hacia Colombia y en especial hacia Cartagena, ahora depende de nosotros capitalizar las innumerables posibilidades que se están presentando y lograr consolidar a nuestra amada ciudad como la verdadera joya del Caribe colombiano.



PLANEAR, PRIORIZAR Y EJECUTAR UNA CARTAGENA SOSTENIBLE Y COMPETITIVA

LUIS FERNANDO ARBOLEDA

Presidente de Findeter

El concepto de sostenibilidad se plantea por primera vez en el Informe Brundtland, en 1987, impulsado por las Naciones Unidas, como una alternativa para enfrentar los efectos nocivos que el cambio climático comenzaba a producir sobre los ecosistemas.

Se trata de un esfuerzo tendiente, en primera instancia, a la necesidad de cambiar las conductas tradicionalmente depredadoras de productores y consumidores, así como de los diseños y usos del espacio, para emprender procesos que garanticen la permanencia del clima, la hidrografía y los ecosistemas.

Este cambio supone una transformación sustantiva en las condiciones de vida y de los patrones y modelos de producción y consumo en las economías y las sociedades. En la primera Conferencia de Aalborg (Dinamarca) en 1994, se formaliza la propuesta como una política global como una nueva cosmovisión, una nueva filosofía y una nueva ética personal y universal que demanda, como dice la Carta de la Tierra, “cambios fundamentales en nuestros valores, instituciones y formas de vida”.

EL DESARROLLO SOSTENIBLE A NIVEL MUNDIAL

El desarrollo sostenible es un proceso multidimensional apoyado en tres pilares fundamentales: económico, social y medioambiental. Como tal, se trata de un proceso de interdependencia, de cooperación mundial y de solidaridad intergeneracional (*Informe Brundtland*, 1987), en el que lo fundamental es considerar a los seres humanos como el centro de las preocupaciones ya que todos tienen derecho a una vida saludable en armonía con la naturaleza (Principio 1 de la *Declaración de Río*).

El enfoque de la sostenibilidad urbana del grupo de expertos se basa en la siguiente definición de desarrollo sostenible, ampliamente aceptada, que figura en el *Informe Brundtland* (Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo, 1987):

“El desarrollo sostenible es aquello que satisface las necesidades actuales, sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones, de satisfacer sus propias necesidades.”

Se considera complementaria a esta definición la de la Unión Mundial de la Conservación (Programa de Medio Ambiente de las Naciones Unidas y Fondo Mundial de la Naturaleza, 1991):

“El desarrollo sostenible implica la mejora de la calidad de vida dentro de los límites de los ecosistemas.”

A la hora de aplicar ese concepto a las zonas urbanas europeas, resulta útil la siguiente interpretación más práctica y local del desarrollo sostenible dada por el Consejo Internacional de Iniciativas Ambientales Locales (ICLEI, 1994):

“El desarrollo sostenible es aquél que ofrece servicios ambientales, sociales y económicos básicos a todos los miembros de una comunidad sin poner en peligro la viabilidad de los sistemas naturales, construidos y sociales de los que depende la oferta de esos servicios.”

La ciudad es el eje integrador por excelencia. Es el campo en que la sostenibilidad y el desarrollo encuentran el ámbito más preciso de realización.

QUÉ ES UNA CIUDAD SOSTENIBLE

Una ciudad comienza a ser sostenible cuando cumple con tres condiciones básicas:

- a) Cuando toma decisiones tendientes a modificar los comportamientos depredatorios de sus habitantes, en el uso de los espacios y en sus patrones de producción y de consumo;
- b) Cuando compromete recursos para contener y revertir el deterioro de los ecosistemas; y
- c) Cuando incorpora estos elementos de preservación en la cotidianidad en sus procesos de planeación y presupuesto.

Y CUÁLES SON ESOS RECURSOS QUE DEBE CUIDAR Y CULTIVAR

El Manejo Energético

El primer componente que hace a una ciudad sostenible es el componente energético. De la manera como logre reducir el consumo de energía (en consumo doméstico y movilidad) y sustituirlo por energías renovables, las ciudades no sólo contendrán los efectos negativos que, como las emisiones de CO₂, afectan el clima, la hidrografía y los ecosistemas, sino que además generaran excedentes que garantizan su sostenibilidad.¹

Entre las medidas que se deben destacar, se encuentran la puesta en marcha de programas de estímulo y castigo para la reducción de los consumos de energía; la puesta en marcha de proyectos que conduzcan al uso de energías renovables.

¹ En las categorías de emisiones de CO₂, energía, movilidad y gestión de residuos. El informe destaca el esfuerzo realizado por la capital española en los últimos años para mejorar la red de transporte colectivo, una de las mejores de Europa. De hecho, el 74% de los ciudadanos de Madrid utiliza un medio de transporte diferente al coche para ir al trabajo. Por otro lado, también se han tenido en cuenta las medidas para aumentar las zonas verdes, que se han incrementado más de un 30% en los últimos nueve años.

CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES



El Manejo de los Residuos

Es el otro componente fundamental de una ciudad sostenible. De la manera como se trate las materias primas y residuos generados por los ciudadanos, como se reduzcan los impactos negativos de los residuos, depende que las ciudades eviten la proliferación de vectores y enfermedades, la contaminación de las fuentes de agua, de la atmósfera y los suelos, o el deterioro de los paisajes y la puesta en riesgo la integridad de los transeúntes.

En este sentido, las ciudades sostenibles, son aquellas que promueven y desarrollan programas tendientes a la minimización de los impactos de los residuos, a través de acciones tendientes al aprovechamiento de material reciclaje y la buena disposición final de las basuras. Se busca asegurar la conservación y en algunos casos la recuperación de los recursos naturales. Finalmente, otra de las múltiples ventajas que provienen del manejo de residuos es la recuperación de áreas de escaso valor, para convertirlas en parques y áreas de esparcimiento, acompañado de una posibilidad real de obtención de beneficios energéticos como el biogás.

La Movilidad y accesibilidad urbana.

Los problemas de movilidad y accesibilidad amenazan la calidad del medio ambiente, el bienestar social y la viabilidad económica de las ciudades. El aumento en el volumen del tráfico vehicular, la falta de mecanismos de regulación y control del flujo de los vehículos, con las consecuentes emisiones de gases contaminantes, alteran y contribuyen a un importante aumento del tráfico y un cambio radical en los modos de transporte utilizados, con un aumento de la utilización del automóvil particular a expensas de los trayectos a pie, en bicicleta o en medios de transporte público.

ALGUNOS PROBLEMAS ASOCIADOS AL DESARROLLO SOSTENIBLE:

- Problemas ambientales, incluidos la contaminación atmosférica y el consumo de energía,
- Problemas sanitarios causados por la contaminación atmosférica y la contaminación sonora frutos del tráfico rodado,
- Problemas sociales, incluido el aislamiento de los servicios necesarios, pautas sociales cambiantes y el deterioro en el nivel de prestación de transportes públicos,
- Problemas de transporte, incluidos los atascos, mayor peligro para ciclistas y peatones, barreras arquitectónicas y una mayor ocupación del terreno urbano por parte de las actividades relacionadas con el transporte



CIUDADES SOSTENIBLES Y COMPETITIVAS

Findeter
Financiera del Desarrollo



LAS MEDIDAS A TOMAR EN COLOMBIA

El ejercicio de planificación de las ciudades debe ser prioritario, una responsabilidad tanto para las organizaciones gubernamentales como para el sector empresarial, quienes deben contar con una visión clara en torno al desarrollo urbanístico, social, educativo y cultural de sus municipios.

Consciente de su responsabilidad en el desarrollo regional, Findeter ha querido reorientar sus esfuerzos para lograr la gran transformación urbana del país bajo distintos parámetros que nos permitan gozar de unas ciudades sostenibles y competitivas, más incluyentes y habitables.

Ciudades construidas para la gente, donde el ciudadano sea el epicentro, regidas por un objetivo básico que propicie la felicidad en ese nuevo entorno que pretendemos desarrollar.

Por esa razón, hace dos años la Financiera del Desarrollo se alió con el Banco Interamericano de Desarrollo para adaptar una nueva metodología del BID en Colombia “Ciudades Sostenibles y Competitivas”, con la que estaremos garantizando un avance significativo en la construcción ordenada y a largo plazo de nuestras ciudades.

Así las cosas, esperamos que diez ciudades intermedias de nuestro país cuenten con la oportunidad de proyectar su desarrollo ordenadamente por medio de la planeación, la cual configura una visión de futuro; la priorización, gracias a un plan de acciones para el mediano plazo, y la ejecución, a través de la puesta en marcha de proyectos sostenibles.

LO QUE SE ESPERA PARA CARTAGENA

Aunque lentamente se ha ido creando conciencia colectiva acerca de la necesidad de utilizar la planeación como el eje rector de las administraciones. Findeter, que ha venido apoyando a las ciudades para ser competitivas y tener visión, ha respaldado las iniciativas a través de la oferta de recursos de crédito de redescuento, y ha propiciado específicamente en Cartagena, inversiones en infraestructura turística y portuaria que permiten que la región y el país se proyecten al mundo.

En los últimos dos años Findeter ha financiado diversas inversiones en materia de infraestructura turística, muelles, patios de contenedores, grúas y remolcadores, así como en el capital de trabajo. Ha apoyado técnica y financieramente los puertos en sus planes de expandirse y modernizarse, y en algunos casos en la construcción de nueva infraestructura portuaria que contribuya a su desarrollo.



Cartagena debe ser parte de esas 10 ciudades. Sabemos que con esta iniciativa del Gobierno Nacional a través de Findeter, el Distrito Turístico contaría con las bases para generar un desarrollo competitivo, ordenado y responsable, que permitirá forjar ventajas comparativas, espacios de encuentro, altos niveles de seguridad y gobiernos municipales fuertes, eficaces y transparentes.

Un sueño colectivo del cual también gozarán las demás ciudades colombianas y que será posible si existe voluntad política, un liderazgo activo, y una visión respaldada por el trabajo de los alcaldes y sus equipos de colaboradores. A ese esfuerzo no pueden sustraerse los líderes de los sectores de cada ciudad, sus gremios, las cámaras de comercio y el gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Planificar, priorizar y ejecutar es el punto de partida para fortalecer el progreso de las ciudades intermedias de Colombia y así generar el cambio regional que nos permitirá construir un país más justo, moderno y seguro.

“El único desarrollo sostenible: es el que sea capaz de crecer, incluir y proteger.”

Tereza Campello

Ministra de Desarrollo Social y Combate al Hambre de Brasil



HACIA UN TURISMO DE CALIDAD

JEAN CLAUDE BESSUDO

Presidente de Aviatur

Si entendemos que las ciudades nunca son neutras y que todas tienen varias caras, podremos encontrar en cada una de ellas su natural inclinación. Esta regla de uso general tiene una particular adaptación en nuestro contexto: definiendo firmemente el carácter dual de Cartagena de Indias. Es bien conocida su arraigada tradición de centro industrial y puerto comercial, a la vez que la suma de capacidades que reúne para ser un destino turístico de talla mundial. Esta doble vocación es ya una realidad palpable en Cartagena, que sin embargo puede y debe mejorar en algunos aspectos. Es cierto que, hoy en día, la convivencia entre lo industrial y lo turístico provoca algunos roces. Estos desajustes aparecen por la misma dinámica ciudadana que, estoy seguro, bien podrían evitarse mediante claras normas de convivencia.

Respecto al marco legal, es fundamental clarificar el panorama de la normatividad ambiental. Y no sólo para mejorar la protección del medioambiente; sino sobre todo para evitar la inseguridad jurídica, que ahuyenta inversionistas. Tenemos que pasar del estado de estudios y consultas al de soluciones. No deberíamos esperar más y, por ejemplo, poner en marcha las obras que permitan la descontaminación de la bahía por el canal del Dique, que tiene más implicaciones en el río Magdalena. La Dirección General Marítima debería definir el tema de la normatividad de los cincuenta metros de costa, aquí y en todo el país, para que no se presenten conflictos y litigios de compleja resolución.

Asimismo, definamos las normas del juego respecto al trámite de las licencias ambientales y las consultas a las poblaciones. Pero tengamos unas normas coherentes con la realidad: ¿es sensato que las aguas que rodean Barú no puedan utilizarse para desalinización por ser Parque Nacional Natural? ¿Es lo adecuado en un lugar donde no hay acueducto, alcantarillado ni agua potable? Y aún diría más: ¿Por qué no aprobar, para hotelería, construcciones en palafitos en las ciénagas o bahías? Pertenecen a nuestra cultura y las podemos ver en la Ciénaga Grande de Santa Marta. Además, los palafitos están presentes en los países con las mejores prácticas ambientales, como Samoa, Polinesia o Seychelles. Discutamos, pues, todo esto y mucho más. Así, conseguiremos atraer inversión a favor del turismo de calidad, que tanto queremos y necesitamos.

En relación a la contaminación visual y auditiva, hay que insistir en la necesidad de ponernos de acuerdo sobre qué nos molesta en el paisaje urbano —luzes, colores, ruidos...— qué queremos y dónde lo permitimos. Digo que los colombianos somos bulliciosos, es cierto, pero definamos donde no lo vamos a ser y, consecuentemente, respetemos los niveles y límites de contaminación acústica.



Por otro lado, también creo en la urgencia de abordar seriamente la contaminación ambiental y la limpieza de la ciudad. Nunca entendí como una sociedad tan limpia como la colombiana, en su vestimenta y en sus casas, puede llegar a vivir en pueblos donde a veces se acumulan los residuos en la calle. Por supuesto que todo esto tiene que ver con la mejora del espacio público. Al igual que el “acoso” de los vendedores ambulantes. ¿Por qué no colocamos, como en muchos otros países, unos puestos de venta para que se acerquen los turistas que así lo que deseen?

Algunas cifras y datos para la reflexión: somos un destino muy costoso. Hace algunos meses, debía haberse celebrado en Cartagena una reunión de embajadores; pero un hotel de lujo en Panamá ofreció alojamiento a unos precios con el que nuestra ciudad no pudo competir y los embajadores se fueron al país vecino. Todo esto, sin considerar que nuestros servicios públicos son muy caros y a veces no ofrecen la calidad deseable. Tenemos, además, las tasas aeroportuarias de las más altas del mundo: 91 dólares.

Respecto a la política, cabe decir que Cartagena ha tenido siete alcaldes en año y medio, lo que representa un serio problema de gobernabilidad. Tratemos que exista una estancia con poder de decisión y solución para temas turísticos locales. Desde las instituciones, la seguridad también es un factor clave a trabajar, para que las Cancillerías de los principales países emisores de turismo modifiquen sus advertencias sobre nuestra zona Caribe.

Todas estas propuestas, traducidas en acciones coordinadas, serán nuestra mejor promoción turística. Sin embargo, necesitamos unificar las campañas para el exterior; de esta forma, seremos capaces de crear un arquetipo turístico identificable y conseguir al visitante que queremos.

Tenemos una ciudad con inmensos atractivos arquitectónicos, urbanísticos y sociales. El caldo de cultivo es perfecto para el turista, que tiene mucho que ver y descubrir. Por esto es especialmente importante que nuestros guías turísticos estén bien formados, que tengan directrices sobre qué hay que contar al visitante de la historia, sociedad y eventos; y que puedan hacerlo fluidamente también en inglés, francés, alemán o cualquier otro idioma. Los tours deberían tener un carácter bien definido; cuáles están fundamentalmente dirigidos a información turística y cuáles son los más enfocados a las compras.

En conjunto, las iniciativas propuestas justifican el nombre de Cartagena de Indias como distrito turístico llenándolo de contenido. Unas consideraciones que defiendo en todos los foros sobre nuestra ciudad y que tienen un denominador común, básico y fundamental: la Cultura. Escrita en mayúsculas y con todas sus caras y derivaciones, como la cultura ciudadana, cívica o familiar. Cualquiera de ellas, implica un trabajo continuado a lo largo de varias generaciones.

Debemos empezar a movernos ya y así no confundir el discurso con la acción.

© fotos pag. actual: A. Estany

© Fotos págs. 186 y 188: Jaime Borda.





CARTAGENA: CUANDO ESPAÑA CONSTRUÍA PARA LA ETERNIDAD

MIGUEL ÁNGEL BASTENIER

Periodista en *El País*



Nietzsche escribió en una ocasión que el español era un pueblo que en una etapa de su historia “lo quiso todo”. Habría sido más preciso si hubiera dicho ‘castellano’ en lugar de español, pero seguramente ni siquiera el sabio alemán distinguía tanto. Y no puede expresarse mejor la desmesura evidente, el expolio sin duda, la conquista a sangre y fuego, pero grandeza también con que la Monarquía Hispánica, que era como se la conocía en la literatura política de los siglos XVI y XVII, enfocaba su visión del mundo. Evangelización, depredación en la América que para sus soberanos había ‘descubierto’ Cristóbal Colón; dominación en Europa; hegemonía, en fin, en lo que entonces aún no se había bautizado como Occidente. Y Cartagena de Indias, apodada la Heroica por los sitios que resistió y los afanes piráticos que rechazó, es con su ciudad vieja de 2,4 kilómetros cuadrados de extensión, la viva imagen de esa formidable vanagloria: la aglomeración urbana de un tiempo en el que España o la Corona de Castilla construía para la eternidad.

Y esa joya se salvó solo por la gracia de Dios, porque un grave decaimiento de la actividad portuaria a fin del siglo XIX, con el grave perjuicio que representó para la actividad comercial de la ciudad y la ruina de algunas fortunas patricias, impidió que se derruyeran murallas y edificios para abrir camino al aburguesamiento de la ciudad moderna, como subraya el historiador de origen cartagenero Alfonso Múnera en *El fracaso de la nación*. Así es como quedó preservado un casco histórico sin igual, porque faltaron los recursos para demoler y construir de nueva planta haciendo que desaparecieran de manera irreparable las balconadas de madera, las casas de esquina con rinconada tallada en piedra, el portón toscano y la influencia mudéjar, que hacen de la capital del departamento de Bolívar, la mayor atracción turística no ya de Colombia, sino probablemente —junto con Antigua en Guatemala— de toda la América de habla española.

El casco histórico, como subrayaba Ricardo Zabaleta, antiguo director de Patrimonio cultural de la ciudad, en declaraciones a la periodista de *La Gaceta de Tucumán* (Argentina), Graciela Colombres: “tiene una reglamentación específica predio por predio”. Eso significa que cada tipo de edificio ha de atenerse a unas normas pensadas para el mismo y no solo de carácter general. Una casa de una sola planta, pongamos por caso, con patio y traspatio, en forma de ‘C’ solo puede ampliarse o restaurarse por la parte posterior, de manera que las obras no afecten a la estructura interna ni apariencia exterior de la edificación. Es común, sin embargo, a todas ellas que mantengan en su integridad el zaguán, el vestíbulo o el mirador.

Aunque en las últimas décadas se ha hecho mucho trabajo de restauración —y gran parte de ello sufragado por España—, Puello resalta que queda otro tanto por hacer, así como que aún está por terminar el plan de revitalización del centro histórico y del parque El Centenario. Pero también es cierto que hay zonas de la ciudad vieja donde no ha habido prácticamente que tocar ni una piedra como en el extenso sistema de fortificaciones

que la abrigaban de piratas, en particular, ingleses, franceses y holandeses, porque están admirablemente conservadas. Esas fortificaciones que cobraron forma definitiva en el siglo XVIII, cuando la actual Colombia fue convertida en virreinato de Nueva Granada, hay quien ha dicho que son la mayor obra de ingeniería militar anterior a la fabricación de la bomba atómica.

Y he oído contar que el historiador inglés Arnold J. Toynbee, mientras recorría el complejo entramado de muros cuajados de troneras en perspectiva de forma que el tiro cruzado de los cañones no dejara un resquicio de mar por el que asaltar la ciudad, dijo que porque esos muros “no habían caído, América Latina no habla hoy inglés”. Lo cierto es, sin embargo, que Cartagena fue tomada al menos en dos ocasiones, pero siempre con la fuerza invasora obligada a operar desde el interior, con lo que quizá puede sostenerse que nunca cayeron a un ataque directo sus baluartes exteriores. Ninguna acción enemiga resultó, en cualquier caso, perdurable y Cartagena, como puerta de la inmigración, de la trata de esclavos, y de la provechosa relación comercial con la metrópoli jamás dejó de ser española.

Lo más singular, con todo, de la ciudad vieja es que no es un museo, ni una exposición mejor o peor cuidada de un tiempo pasado, que se visita como el palacio de Blenheim del duque de Marlborough en Inglaterra o los castillos del Loira, con corredores y pasillos para visitantes y salones que solo pueden admirarse a la distancia, sino una auténtica ciudad en movimiento, de arquitectura básicamente andaluza, parcialmente restaurada pero con inimitables huellas del siglo XVIII, con una ciudadanía que, acostumbrada al orgullo y la magnificencia rescatada de otros tiempos, no le da probablemente hoy toda la importancia que se merece al entorno en que vive; a los antiguos y majestuosos conventos convertidos en hoteles de super-lujo; a un palacio del inquisidor ubicado como en vigía permanente en la plaza central, inevitablemente bautizada de Bolívar, donde se exhiben todavía los instrumentos de tortura que los conquistadores y nobleza local manejaron con la soltura que da la fuerza para combatir la herejía, y de paso acrecentar sus riquezas.

El bullicio, pero también el descuido, y sobre todo las carencias que un ayuntamiento tras otro no han hecho gran cosa por remediar, hacen que la vieja Cartagena sea hoy una realidad crepitante, aunque en ocasiones maltrecha, y no una postal.

Pero la historia no acaba ahí. Cartagena, convertida por casi toda la orilla del mar en una réplica repintada de Panamá, es una oferta discutible al visitante, razón por la cual apenas 250.000 forasteros, entre nacionales y extranjeros, la frecuentan al año, cuando su monumentalidad, en una Colombia ya básicamente pacificada, debería atraerlos a millones.

Por inverosímil que pueda parecer la ciudad no tiene un verdadero sistema de cloacas, de forma que cuando llueve, aun sin que sea torrencialmente, los desniveles del empedrado,

(págs. 190-191)

Carte marine reduite pour servir à l'intelligence des affaires présentes d'Amérique où sont marqués les côtes des Pays bas, d'Angleterre, de France, d'Espagne, d'Afrique et d'Amérique, avec les routes que tiennent les vaisseaux pour y aller et revenir. 1741 par Mr. de Beaurain géographe ordre. du roy.

Fuente: *España, Biblioteca Nacional, signatura MA0007550 (identificador 2670874).*

algunos de ellos con categoría de lagunas urbanas y arroyos de buen caudal, convierten más en navegación que tránsito de peatones la circulación semoviente. Yo he visto como en uno de los mejores hoteles de Cartagena, en una plaza de la ciudad vieja, un par de fornidos porteros tenían que entrar en brazos a más de una turista entrada en años, porque justo frente a la puerta se había formado un jacuzzi improvisado de regulares dimensiones.

E igualmente, los taxis no llevan contador o taxímetro, con lo que buena parte de las carreras derivan en un chalaneo de merchachifle entre conductor y usuario, porque cualquier acento extranjero, incluido muy prominentemente el de Castilla la Vieja, da pie a una contabilidad fantástica, siempre en beneficio del que dispensa el servicio. Aun ateniéndonos a las tarifas establecidas por el ayuntamiento, de las que escasísimos vehículos llevan referencia oficial alguna, el coste de un traslado es entre dos y tres veces más caro que en Bogotá, donde, al menos en horas diurnas, los vehículos están dotados de contador homologado.

¿Y los restaurantes? Los bogotanos y del resto del país que visitan regularmente o tienen casa en Cartagena son de un parecer casi unánime: caros y no tan buenos como sus propietarios pregonan. Servicio desesperantemente lento y desconocimiento pertinaz de lo que se sirve, amén de otras insuficiencias. No me había ocurrido jamás en un restaurante —y en la ocasión de un cierto caché— que, habiendo pedido lumbre a un camarero este se resignara a decirme que no tenía, sin que hiciera el más mínimo esfuerzo por satisfacer al cliente. Se da también, y no solo en Cartagena, sino en los lugares reputadamente más finos de toda Colombia, un aparente furor de modernidad, que hace que pululen los establecimientos exóticos donde se sirve comida digamos asiática por buscarla lo más lejos posible, o la llamada cocina fusión, en desmedro de la excelente cocina local, caribeña y mesetaria, del ajiaco a la bandeja paisa, pero que hay que buscar en restaurantes que se identifican por su procedencia regional. Parece como si lo colombiano no estuviera suficientemente ‘à la page’.

Pero hay un último aspecto del color local en el que hay que romper una lanza por la realidad costeña y en contra de una cierta fatuidad *cachaca*, es decir, bogotana, que, porque pronuncia la ‘d’ al final de palabra, parece creer que el diccionario de la Real Academia es ed su exclusiva propiedad. En la Colombia Atlántica se habla, contrariamente a lo que se piensa en Cundinamarca, un español estupendo, lleno de giros castizos, propios o preservados de lo que algunos todavía llaman madre patria, natural, sencillo, directo, expresivo y muy gracioso. Es cierto que la pronunciación es algo así como pluscuam-canaria’, deslizante y devoradora de sonidos y sílabas, pero la autenticidad está en la naturalidad, en la invención y reinención de lo de siempre, renovado y conservado a la vez porque la Cartagena vieja siempre se ha pensado a sí misma para la eternidad.



BARCELONA, UN PUERTO MODERNO INTEGRADO EN LA CIUDAD

ADOLFO ROMAGOSA ROCAMORA

Director de la Gerencia Urbanística *Port 2000*, *Autoritat Portuaria* de Barcelona

La historia de la Barcelona moderna, está íntimamente ligada al proyecto urbanístico de Ildefonso Cerdá, datado en el año 1860, inspirado en la ciudad de París, proyecto que permitió la transformación de una Barcelona medieval, amurallada y cerrada en si misma en una ciudad abierta, ordenada con una vocación abiertamente cosmopolita.

Este espíritu de ciudad cosmopolita se reforzó a lo largo de los años con la organización constante de ferias y eventos entre los que destacan por su singular importancia la feria universal del año 1888 y la feria internacional de 1929, ambos eventos, aceleraron y consolidaron las distintas transformaciones urbanísticas de la época y contribuyeron cada uno en su momento a proyectar internacionalmente la imagen de una ciudad dinámica y moderna. Posteriormente, la nominación de la ciudad en el año 1986, como sede de los juegos olímpicos de 1992 supuso un nuevo estímulo, permitió la ejecución de una nueva transformación urbanística, la apertura de la ciudad al mar y la proyección definitiva de la ciudad de Barcelona al mundo.

El Puerto como infraestructura integrada en la ciudad no fue ajeno a este proceso, su gran proyecto de transformación datado también en 1860, fue obra del Ingeniero jefe de la provincia de Barcelona Sr. José Rafo, permitió transformar en la segunda mitad del siglo XIX un simple puerto de abrigo de veleros, como era el de Barcelona de aquel tiempo, en un puerto moderno y bien equipado a imagen de los mejores puertos europeos de la época.

Los dos objetivos más importantes que perseguía este proyecto eran el de conseguir un resguardo seguro, con suficiente calado para los barcos, y el de promover la ampliación de las infraestructuras básicas para hacer frente a los fuertes crecimientos de tráfico. Además de las obras de infraestructura necesarias para conseguir sus objetivos, el proyecto proponía la construcción de un amplio sistema de almacenaje, de acuerdo con las experiencias de la época en Inglaterra, denominado *docks*.

UN PUERTO MODERNO

En el año 1912 las obras correspondientes al proyecto de transformación, ya habían finalizado, el puerto de Barcelona, tenía unas dimensiones similares a las que tiene el Port Vell actualmente, disponía de una longitud total de muelle de 8.500 metros, bien equipados con utillaje y almacenes, la profundidad de las dársenas era de 10 a 11 metros, la superficie total 300 hectáreas de las que 90 eran terrestres y 200 de espejo de agua.

La red de ferrocarril interior del puerto tenía una longitud de 9 kilómetros y llegaba a los muelles principales, la red estaba perfectamente conectada con las estaciones exteriores de la ciudad, el puerto disponía de su propia estación llamada Barcelona Port, situada en Puerta de la Paz en el Paseo Colón justo al costado del edificio denominado embarcadero de Viajeros, proyectado por el también Ingeniero Juli Valdés en 1903.

En el recinto portuario convivían con las instalaciones de carga descarga y almacenaje

de mercancías las propias de la pesca profesional y las de reparación de barcos, además de las instalaciones deportivas, como es el caso del club de remo, del club marítimo o de los mismos clubes de natación instalados en la playa de San Sebastián, playa que se había formado por la sedimentación de arenas sobre el dique de abrigo del puerto.

A pesar de esta coexistencia el puerto estaba aislado de la ciudad por una valla que delimitaba la propiedad de la Autoridad Portuaria y de la ciudad a lo largo del paseo Colón y del Paseo Nacional además de por las vías de ferrocarril, las calzadas portuarias y los diferentes tingados e instalaciones industriales ubicadas sobre los muelles.

PRESENTACIÓN DE LA CANDIDATURA PARA LOS JUEGOS OLÍMPICOS DEL 1992

Durante la primera mitad del siglo XX el desarrollo del puerto y de la ciudad estuvo totalmente condicionado por el conflicto europeo así como por la guerra civil española y sus secuelas, fue con la reinstauración de la democracia en España, en 1975, cuando Barcelona recuperó su dinamismo; en el ámbito urbanístico, desarrolló el Plan General Metropolitano, entendido como un gran marco general coherente y racional, pero desarrollado no de una forma global sino desde los pequeños proyectos que afectaban a cada barrio de la ciudad, ya que el urbanismo debía entenderse desde los barrios y para los barrios. En este contexto la ciudad se enfrentaba a un gran número de retos, como podía ser el de mejorar la movilidad, el de recuperar el centro histórico completamente degradado o el de reducir las diferencias urbanísticas y de servicios que existían en los barrios de la periferia con relación al centro de la ciudad.

En lo que se refiere a los 5 kilómetros de costa del frente marítimo de Barcelona, solo era accesible un pequeño tramo de la playa de la Barceloneta ocupada parcialmente por baños privados y restaurantes, la mayoría de la costa estaba llena de escombros almacenados durante años procedentes de derribos urbanos e instalaciones industriales, algunas de ellas abandonadas, así como de barrios de barracas, lo que configuraba un aspecto degradado de la zona; el reto era abrir la ciudad al mar y recuperar para el uso público las playas.

La transformación de este frente litoral, un plan ya conceptualizado en el año 1918, pudo llevarse a cabo gracias a los acuerdos de colaboración firmados entre las tres administraciones, la estatal, la autonómica y la municipal. Estos acuerdos cristalizaron el Plan Especial de la Villa Olímpica, cuyo objetivo principal era el de resolver los temas de alcantarillado, suprimir las vías de ferrocarril paralelas a la costa, diseñar la ronda litoral a su paso frente a la villa Olímpica y estructurar y ordenar las playas, los parques litorales y la plaza de agua, lo que posteriormente acabó siendo el Puerto olímpico.

En lo que se refiere al puerto, este proceso de evolución urbanística de la ciudad coincidió con un cambio sustancial en el transporte marítimo. Los buques habían aumentado sensiblemente de tamaño, se habían especializado en función de la mercancía a transportar y

requerían operativas e instalaciones portuarias específicas, que difícilmente podían existir en la proximidad de la ciudad. La aparición del contenedor como unidad de embalaje hizo obsoletos los docks y los almacenes en los muelles clásicos, ya que requería unas explanadas de superficie muy considerable; en consecuencia todos los muelles, dársenas, equipamientos, instalaciones y utillajes fueron quedando técnicamente obsoletos en diferentes etapas y, a principios de los años ochenta, prácticamente ninguna infraestructura e instalación funcionaba a pleno rendimiento o de forma eficiente.

El crecimiento del puerto se desarrolló hacia el sur, bajo la montaña de Montjuic donde progresivamente fueron construyéndose muelles y dársenas que albergaron las nuevas terminales especializadas con sus modernos sistemas de manipulación y almacenaje de mercancías.

El principio del cambio se produjo en el año 1881 cuando se decidió abrir al público el muelle de Bosch i Alsina, conocido popularmente como el *Moll de la fusta*. Este proyecto junto con las obras de renovación urbana que suponía la preparación de la candidatura de Barcelona a los juegos olímpicos, fueron algunos de los alicientes que llevaron al Puerto Autónomo a elaborar un proyecto de transformación del área antigua del puerto, mucho más ambicioso e inspirado en los puertos de Boston, San Francisco, Baltimore y Nueva York, que ya habían iniciado procesos de transformación de este tipo en los 80.

El Plan especial del *Port Vell* fue promovido por el Puerto Autónomo de Barcelona a través de la Gerencia Urbanística del *Port 2000*, aprobado por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona y después por la comisión de urbanismo de la *Generalitat de Catalunya* en mayo de 1989. Los objetivos concretos del plan suponían la reutilización del espacio portuario para usos lúdicos, culturales y turísticos y la abertura de la ciudad al mar.

El Plan especial eliminó la valla de separación entre ciudad y puerto, retiró las vías del ferrocarril, eliminó los tinglados e instalaciones industriales ubicadas en los muelles, creó una marina deportiva, en lo que había sido la dársena del comercio la *Marina Port Vell*, previó la posibilidad de modernizar las instalaciones de la cofradía de pescadores y generó aproximadamente 50 hectáreas de espacio público, próximo al centro de la ciudad, espacio en donde se ubicaron diferentes edificios singulares para usos comerciales, lúdicos y recreativos.

LA PROYECCIÓN DE LA CIUDAD, LOS JUEGOS OLÍMPICOS DEL 92

En el año 1992 el negocio de los cruceros era incipiente, el puerto no estaba preparado a nivel de infraestructuras y la cultura del crucero todavía no se había popularizado, el puerto no disponía aún de terminal específica alguna para este tipo de tráfico, no obstante en ese año, durante los juegos, las dársenas del puerto suplieron la falta de plazas hoteleras de la ciudad al acoger a un total de trece cruceros que cubrieron las funciones de hoteles, esta ocupación cambió la imagen del puerto por unos días, los armadores de los buques de cruceros seguro tomaron buena nota de esta nueva imagen

La proyección de la ciudad al mundo como sede de los juegos se complementó con la puesta en valor de oferta cultural y turística desconocida hasta entonces para el público en general, la ciudad medieval, el barrio gótico, el modernismo como expresión artística en toda su extensión, la arquitectura de Gaudí, la pintura de Picasso, Miró y Tapies la extravagancia de Dalí, la cocina mediterránea, el clima, el sol, las playas...

Desde la óptica del tráfico de cruceros el mediterráneo era un mar muy conveniente para las agencias de turismo ya que distintas ciudades de gran interés turístico se encontraban a una distancia de navegación muy abaricable. Entre estas ciudades Barcelona había aparecido con una fuerza extraordinaria, con una oferta turística sumamente atractiva y con unas infraestructuras portuarias modélicas.

En el año 2013, veintiún años después, el tráfico de cruceros está muy consolidado, el puerto ha ampliado progresivamente sus infraestructuras hasta disponer de siete terminales especializadas a día de hoy, dedicadas en exclusiva a este tráfico por las que pasaron aproximadamente 2,7 millones de pasajeros.

Los Juegos proyectaron al mundo la imagen de una ciudad moderna y cosmopolita, una ciudad con un potencial cultural sólido y socialmente comprometida. El Modernismo, la Sagrada Familia, el Barrio gótico, el *Port Vell*, las Ramblas, además del clima y de la cocina mediterránea, fueron los elementos que completaron la imagen de esa ciudad cosmopolita y la posicionaron como destino turístico de primera magnitud en el mundo.

UN PUERTO VIVO: LOS NUEVOS DESARROLLOS

El proyecto de ampliación del puerto comercial hacia el sur planteó la necesidad de abrir una nueva bocana, más hacia el norte, con el objetivo de segregar los tráficos de las embarcaciones de carácter deportivo, pesquero o incluso el tráfico de los ferris de Baleares, de los tráficos de carácter más industrial.

Las obras de abertura de la nueva bocana construida en el muelle de Levante definieron un ámbito de unas 15,5 hectáreas parcialmente ganadas al mar. La nueva Bocana aisló al muelle adosado del resto del puerto por lo que éste debió unirse al muelle de poniente a través del puente móvil denominado Porta de Europa.

Para urbanizar este ámbito la autoridad Portuaria de Barcelona promovió un nuevo plan especial denominado *Pla Especial de la Nova Bocana del Port de Barcelona*, que fue aprobado el 23 de noviembre de 2001 por el Plenario del Consejo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona. El proyecto de urbanización fue realizado por el arquitecto Ricardo Bofill. En este ámbito actualmente ya están operativos el hotel W, conocido como “el hotel vela”, varios locales de restauración anexos, el edificio sede de la empresa Desigual y en un futuro lo estará una nueva marina deportiva otorgada en concesión recientemente.





CONCLUSIÓN

El puerto de Barcelona, a lo largo de los años, en su constante crecimiento hacia el sur se ha dotado de muelles, dársenas, terminales especializadas, y de conexiones viarias y ferroviarias, haciendo compatible la actividad industrial y comercial con la turística y ciudadana. Con la visión de ser “el puerto solución del Mediterráneo” y con el objetivo de alcanzar y mantener el liderazgo de entre los puertos del sur de Europa.

En relación al aspecto turístico y ciudadano, la Autoridad Portuaria de Barcelona, a través de su Gerencia Urbanística, lideró un plan especial en el año 1989 y ha conseguido gestionar, durante casi 25 años, el territorio convertido en espacio público, sin perder la propiedad del patrimonio, manteniendo una excelente relación con el ayuntamiento de la ciudad y conservando, e incluso incrementando, los niveles de calidad, actividad y dinamismo del principio.

El *Port Vell* son 50 hectáreas de espacio público en el centro de una ciudad ciertamente compacta, un espacio público que puede ser zona de paseo en un entorno portuario, siempre atractivo, o capaz de acoger eventos vinculados a la cultura, al deporte, a la acción social o simplemente a la expresión publicitaria.

Actualmente se da el caso de que la conjunción de la potencia de la marca “Barcelona”, junto con las infraestructuras del *Port Vell*, puede volver a ser definitiva, esta vez en el sector náutico, específicamente en el segmento de los grandes yates, donde inversiones privadas, por valor de más de 150 millones de euros, están transformando las concesiones existentes y creando otras nuevas para adaptarlas a este nuevo negocio. El objetivo que se pretende es el de conseguir que la marca “Barcelona” sea también un referente en la náutica internacional.

El *Port Vell* de hoy es el puerto del año 1912 en el que se acumula, tanto en sí mismo como en su entorno, tal cantidad de referentes que le confieren una personalidad propia indiscutible. Montjuic, Colón, las Ramblas, la Barceloneta, la cofradía de pescadores, la torre del reloj, por enumerar algunos de ellos, son los referentes, son los testigos de la metamorfosis de este territorio, que ha sabido adaptarse a lo largo de su historia a los sucesivos cambios de la actividad y que hoy acoge a más de 17 millones de visitantes al año. Es precisamente en ese proceso de transformación permanente donde está el secreto del *Port Vell*.

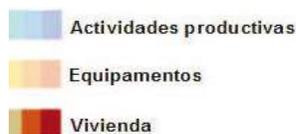
En consecuencia, la obligación de los gestores del *Port Vell* es la de gestionar ese espacio público con mentalidad portuaria pero con sensibilidad urbana, es la de conseguir la autofinanciación, es la de crear actividad, vida y negocio para los concesionarios, es la de hacer que el *Port Vell* sea un punto de encuentro, referente internacional, es la de contribuir con la ciudad a posicionar la marca “Barcelona” en lo más alto.

El entorno 22@Barcelona contempla un modelo urbano de alta calidad, mixto, ecológicamente más eficiente y con más fuerza económica, que combina de forma equilibrada la actividad productiva con la vida de barrio.



RAMON SAGARRA

Director de Tecnología de Esteyco



No hay duda que existen similitudes entre Cartagena y Barcelona, llega el momento que la ciudad, como en el caso de Barcelona, debe afrontar su evolutivo salto hacia adelante. En mi caso tuve el privilegio profesional de participar en la operación olímpica del 22@ y posteriormente en la creación y desarrollo del distrito tecnológico y económico del 22@, ambas actuaciones de referencia a nivel mundial. En este artículo incorporo algunas de las conclusiones a las que he llegado y pensamientos en relación los servicios públicos para este tipo de procesos, espero y confío que contribuirán a la reflexión de los lectores, especialmente de los que están comprometidos con el porvenir de sus ciudades en relación al tipo de cuestiones que abordo.

Merece la pena empezar por analizar cómo afrontamos este tipo de evolución. De qué estamos hablando, a menudo se usan palabras que pueden sonar similares pero no lo son. Reurbanización, rehabilitación, reconstrucción... son vocablos típicamente utilizados para designar estos procesos, confío que Cartagena no haga ninguna de estas cosas. La ciudad está urbanizada, habilitada y construida. Lo que ilustra que, a pesar de ser ampliamente utilizadas, no definen el proceso evolutivo que se pretende abordar. A mi parecer la mejor palabra que podemos utilizar es TRANSFORMACIÓN.

Transformar incorpora conceptos como modificar sin romper, cambio de usos, incorporación de funcionalidad y en ocasiones innovación, respeto por lo que merece la pena conservar, aspectos todos ellos a considerar al pensar en el futuro de nuestra ciudad.

Cualquier transformación debe tener un modelo, algo que ilustre lo que se quiere hacer y permita el análisis en abstracto. En el caso de Barcelona, y aplicable en buena medida a Cartagena, ya desde hace años estamos inventando, desarrollando, ejecutando y divulgando el modelo de ciudad densa, compacta y diversa que sin duda presenta muchas ventajas, pero que conduce inmediatamente a la ciudad COMPLEJA.

La complejidad no se puede resolver de igual manera en todas las ciudades, cada una tiene sus preexistencias además de su historia, cultura y valores, aspectos que junto a distintas formas de resolver problemas técnicos más concretos, las caracteriza y las aleja del proceso de la globalización al que estamos todos sometidos con los productos de consumo. Al final cada ciudad adquiere su carácter con trazos característicos e identitarios propios.

Existen, no obstante, valores que son comunes a todas las ciudades y son éstos los que pretendo defender en el texto. Los valores a los que hago referencia son los que, de una u otra forma están relacionados con los servicios urbanos, que repercuten significativamente en la calidad del espacio público y la cantidad, calidad, garantía de suministro de dichos servicios y en, buena medida, su coste, impacto ambiental y sostenibilidad en general.

El proyecto 22@Barcelona responde a la necesidad de recuperar el dinamismo económico y social de las antiguas áreas industriales del Poblenou. Genera un entorno diverso y compacto, donde los espacios productivos conviven con los centros de investigación, formación continua y transferencia tecnológica, vivienda social, equipamientos y zonas verdes, que mejoran la calidad de vida y de trabajo.

Las ciudades pujantes y que se desarrollan en base al modelo indicado tienden a la incrementar la densidad de edificaciones, más metros cuadrados de techo por metro de suelo. La densificación con la iniciativa privada como fomentadora y desarrolladora de la transformación, en el sistema capitalista, es un proceso de origen económico que se fundamenta en el mayor rendimiento por metro cuadrado de suelo en las zonas céntricas y las atractivas social y empresarialmente, donde existe mayor demanda. Transformación que, aún cuando a algunos esto resulte sorprendente, conducida de la forma adecuada se alinea con la sostenibilidad económica y medioambiental.

La densificación facilita la prestación de forma centralizada de más de servicios, conlleva menores costes y menor huella ecológica por ciudadano servido.

Con carácter general se puede afirmar que los costes de inversión para el desarrollo de las redes para los servicios públicos son inversamente proporcionales a la densidad, por otro lado los costes de explotación de dichas redes presentan economías de escala decreciente con el número de usuarios, estos dos aspectos convierten en viables, en zonas densas, servicios públicos que en otras zonas son injustificables. Y, si estos servicios no son prestados de forma industrializada, las necesidades asociadas las acaba resolviendo cada ciudadano individualmente de forma más ineficiente y con mayor impacto.

La generación de energía, la depuración de agua o el tratamiento de residuos en grandes volúmenes, regulados y ejecutados correctamente, son más eficientes y menos impactantes en el medio ambiente que tratados de forma individual. Esto no significa que esté en contra de la generación eléctrica distribuida o de la persecución de la autosuficiencia energética, aspectos que, si se dispone de las redes e infraestructuras oportunas, producen sus mejores resultados. En cualquier caso, y en contra de lo que algunos visionarios apuntan, con el actual estado de la tecnología resulta utópico pensar que cada individuo en una ciudad mediana o altamente densificada puedan presentar una huella ecológica equivalente a su dimensión.

Debemos entender los párrafos anteriores en el sentido que una población, con las infraestructuras adecuadas, gozará de mayor bienestar con más y mejores servicios en ciudades mediana y altamente densificadas. Además estará en disposición de aprovechar mejor los recursos que disponga en su seno y minimizará la huella ecológica en términos de balance global.

De la misma manera que se indicaba para la complejidad, no todas las ciudades del mundo deben tener los mismos servicios, el concepto de solar o de suelo edificable no significa, ni debe significar, lo mismo para todas las ciudades del mundo ni zonas de las ciudades con usos significativamente distintos. Aspectos como las preexistencias, el clima o la orografía conducen a infraestructuras urbanas distintas, así como usos principalmente residenciales, terciarios o logísticos conducen a distintos requerimientos en los servicios. En este sentido mencionar que en muchos países o regiones, ya fuera para



22@

El objetivo
El proyecto 22@ se propone crear en Poblenou un distrito urbano de actividades productivas, preservando sus señas de identidad.

El modelo
En el nuevo distrito se apuesta por la convivencia de usos diversos en un entorno urbano de alta calidad.

Inicio del 9 de octubre del 2002
EXTENSO DOSIER SOBRE UN AMBICIOSO PROYECTO. Informe en torno a la transformación del Poblenou.

BARCELONA, UN GRAN SALTO AL FUTURO

evitar la discriminación o para facilitar la industrialización de los servicios, unifican la normativa para todas las ciudades cometiendo un error de muy difícil solución a corto y medio plazo. Esta situación puede resolverse con planes derivados que resuelvan ámbitos de menor tamaño que el planeamiento general, planes especiales urbanísticos para servicios concretos u otro tipo de planes específicos.

El despliegue de las redes requiere espacio, a menudo los procesos de planificación tratan los balances entre derechos y cargas a partir de los aprovechamientos urbanísticos, los aspectos dimensionales y formales coherentes con dichos balances y los requerimientos para los servicios, pero olvidan el espacio ocupado por los servicios técnicos y propias redes en sí mismos, debiendo estos incorporarse a la ciudad definida o ya construida.

La experiencia, que además he podido llevar a la práctica, me ha demostrado que este olvido se origina en la distancia, en términos de conocimientos, que hay entre la planificación urbana y los aspectos sistémicos y constructivos de las redes de los distintos servicios. Mi recomendación a este respecto es, ante cualquier proceso de planificación, estudiar al inicio del proceso y antes de la ordenación del espacio, qué redes (y correspondientes servicios) se quieren desplegar y los requerimientos espaciales que incorporan. Del estudio obtener la red de espacios que incorpore las necesidades del conjunto de infraestructuras y que esa red de espacios, ya de la misma naturaleza que lo que se está ordenando, pase a constituir una pieza a incorporar en la distribución del conjunto. Abordarlo de esta manera conduce a la incorporación natural de esas infraestructuras en la planificación y, dado que el reconocimiento de las distintas redes se realiza al principio del proceso, permite orientar los aspectos económicos requeridos para la construcción de la forma más adecuada en la planificación como explico más adelante.

Todos tenemos presentes las imágenes de cables colgando de las fachadas, transformadores con su apartamento sobre postes a los lados de la calle, empalmes de cables de telecomunicaciones e incluso redes de climatización en los países nórdicos con tubos al lado de las calles... , hasta aquí podemos pensar que son imágenes del pasado puesto que ya se hacen esfuerzos para internalizar estas redes en la edificaciones o integrarlas en el espacio público. Pero ¿Quién duda que en las zonas transformadas no vayamos a poner antenas de telefonía móvil de nueva generación, fibra óptica, redes de agua fría para climatización o sistemas de recogida neumática de residuos?. Las redes de telecomunicaciones son estratégicas para cualquier sociedad, las redes energéticas —en sus diversas versiones— claves para la distribución del bienestar y la sostenibilidad ambiental y las redes de recogida neumática, aún siendo muy caras, un aspecto clave para la recuperación y habitabilidad de los cascos antiguos de las ciudades.

Tras el proceso de planificación llega la urbanización, etapa donde los aspectos económicos adquieren el protagonismo. La urbanización, que debe ir por delante de la edificación, es la integradora de servicios en el subsuelo y el espacio. En la medida que la urbanización incorpore incertidumbre en relación a la futura edificación (entendiendo

que los ciudadanos que ocupan los edificios, con sus consumos, son los que permiten amortizar esas redes y servicios), menores serán las posibilidades de desarrollar redes potentes y servicios medioambientalmente adecuados. La construcción de estas redes requiere altas inversiones que deben de poder amortizarse sin convertirse en los temidos “costes hundidos” para las sociedades promotoras.

Al abordar los procesos de urbanización, en la etapa inicial y hasta superar la dimensión crítica o el umbral de rentabilidad de las redes, se requieren modelos que minimicen la incertidumbre respecto a la evolución de la demanda. Para poder asegurar la factibilidad de las redes se requieren modelos de riesgo compartido empresa privada-administración, escalabilidad en el desarrollo y faseados que eviten el adelanto de inversiones y un adecuado reparto de costes de inversión entre los promotores de los edificios y los de las redes, sin descartar por ello la inversión directamente pública. En el 22@ llevamos a la práctica este tipo de propuestas, consistió en que la dotación y coste de la red de espacios, ya fueran en suelos de titularidad pública o privada, correspondieran al promotor de la edificación y las redes físicas a los operadores de los servicios.

Disponer de un escenario de la futura edificación y ocupación con poca incertidumbre conduce al éxito económico, a la sostenibilidad medioambiental y resuelve la complejidad. Destacar en este punto que debe ser la administración más comprometida con el desarrollo en ese territorio la que valide la planificación, tenga capacidades en relación a la regulación del despliegue de redes y sea la que asuma los modelos de riesgo público-privado. En general y en la línea del principio de subsidiariedad será la administración local la que mejor pueda asumir ese rol.

En relación a los servicios generales, los no directamente relacionados con los procesos de urbanización de un ámbito concreto, sino con la ciudad entera, la situación es más compleja en tanto las posibles alternativas tienen menor recorrido, si bien en el fondo los modelos de amortización tienen caminos parecidos a los servicios urbanísticos pero a mayor escala. Existen servicios que, en mayor o menor medida, al tener que ser subsidiados (ni que fuera inicialmente) para cumplir su función social (depuradoras, transporte público, puertos, aeropuertos), requieren en cualquier caso de la intervención pública, dando lugar a modelos de gestión más específicos como la diversidad existente en las formas de concesión.

Encontramos asimismo que en muchos procesos de transformación los promotores del suelo y los operadores de los servicios que actúan con carácter monopolístico en ese territorio, no van de la mano. La transformación arranca y debe ser liderada por la administración local y por los promotores del suelo, los de los servicios deben ir a remolque. No obstante, los operadores de servicios, normalmente originados en concesiones de ámbito geográfico superior o lejano, deben tener total visibilidad del proceso y valorar la intervención como interesante para su negocio para no convertirse en la primera limitación para el desarrollo de redes y potentes servicios.



Nuevo modelo de movilidad



Renovación del espacio público



Nuevas redes de energía y telecomunicaciones



Recogida neumática selectiva de residuos



Climatización centralizada



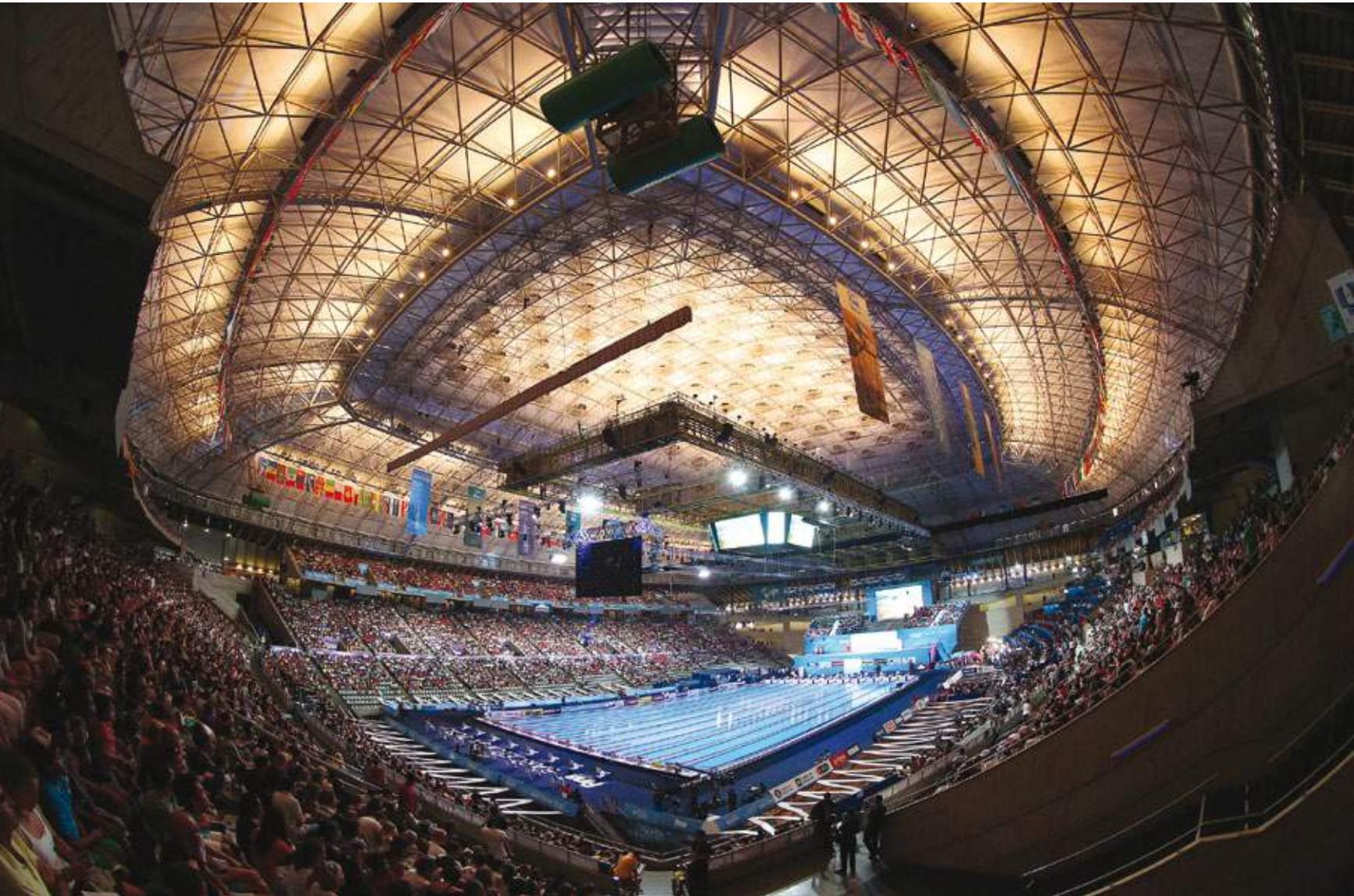
Galerías subterráneas registrables

Estamos acostumbrados a considerar los recursos necesarios para estos procesos los que típicamente encontramos en los clásicos libros de teoría económica, tierra, capital, trabajo... debemos incorporar al imaginario, la creatividad, el talento y las tecnologías de la información. Estos conceptos están dando lugar a incorporaciones y cambios en los criterios de diseño de la ciudad. La sensorización de las ciudades, junto a los fenómenos ligados a las redes sociales, y a Internet en general, está generando muchas oportunidades en cuanto a forma de utilizar la propia ciudad que debemos aprender a aprovechar. Aparece un nuevo espacio público, en la “nube”, configurando un nuevo espacio de relación que complementa al espacio físico donde estábamos acostumbrados a socializarnos, modificando a su vez dicho espacio físico. El tratamiento del espacio público en base a estas premisas nos traerá una ola de novedades a las que sin duda Cartagena, en una etapa de florecimiento como la que está, sin duda contribuirá.

Las áreas industriales del barrio de Poblenou tenían una red de infraestructuras claramente deficitaria. Por este motivo, el proyecto de reconversión urbana desarrolla un nuevo Plan Especial de Infraestructuras que permite reurbanizar los 37 kilómetros de calles del distrito 22@Barcelona con servicios altamente competitivos.

El nuevo Plan de Infraestructuras supone una inversión de más de 180 millones de euros y permite dotar al sector de modernas redes de energía, telecomunicaciones, climatización centralizada y recogida neumática selectiva de residuos. El diseño de estas nuevas redes prioriza la eficiencia energética y la gestión responsable de los recursos naturales.

El Plan Especial de Infraestructuras está dirigido por la sociedad municipal 22@Barcelona, que coordina la actividad de las diferentes empresas que participan en el proceso.



EL DEPORTE COMO ELEMENTO DE POTENCIACIÓN DE LA CIUDAD

JOAQUIM PUJOL SIMÓN

Arquitecto

Los cambios urbanísticos, culturales, económicos y sociales adquieren singular relevancia en todo proceso de transformación de una ciudad. Sin embargo, también el deporte puede convertirse en elemento clave para su progreso.

Por eso, creemos que el futuro de una ciudad está necesariamente vinculado al papel que juega el deporte como elemento de cohesión social y de equilibrio territorial. El hecho de que todos los ciudadanos, según sus capacidades y disponibilidades, puedan ser activos físicamente y tengan la oportunidad de desarrollar sus potencialidades, debe ser un claro objetivo para todos.

Esta amplia concepción de la actividad deportiva, como expresión de una visión cultural, pretende que el deporte forme parte de la cotidianeidad de la vida ciudadana, independientemente del estado y condición de sus habitantes, pues esta finalidad permite facilitar y promover múltiples iniciativas sociales, nuevas organizaciones y agrupaciones deportivas, que pasarán a enriquecer el tejido asociativo del municipio.

Estas iniciativas deben de ir, lógicamente, acompañadas de su correspondiente plan de equipamiento en instalaciones deportivas, basado no solamente en la construcción de nuevos centros sino también en la renovación, ampliación y adecuación de los ya existentes. Los equipamientos deportivos son unos de los espacios públicos con mayor número de usuarios, y este dato es relevante porque, por ese mismo motivo, resultan ser los motores ideales para la mejora de la calidad de vida de las personas, a la vez que son, también, un instrumento de integración y vertebración social.

Así pues, el desarrollo del plan de instalaciones deportivas, una vez identificada la reserva de suelo, debe diseñarse con el objetivo de atender a la diversificación de la oferta deportiva de la ciudad, sin olvidar la necesidad de potenciar el equilibrio entre territorios. Por esa razón, los planes urbanísticos de los distritos deben atenerse a una doble observancia: por un lado, han de atender las demandas de las organizaciones vecinales y deportivas existentes, al mismo tiempo que se presta especial atención a los deportes practicados minoritariamente; y, paralelamente y de forma nítida, deben ir acompañados de los correspondientes estudios de viabilidad y gestión, así como del desglose de las diversas fases de los proyectos, en consonancia con las disponibilidades económicas.

Al hilo de todo lo expuesto hasta el momento, nos parece fundamental empezar el repaso de los posibles equipamientos/eventos deportivos urbanos haciendo hincapié en la importancia que tiene garantizar el acceso a la actividad deportiva de todos los niños y niñas que acuden a los centros docentes de la ciudad.

La escuela debe ser el conducto principal para acceder a la práctica de la actividad física y deportiva. Así, es de vital importancia comenzar la planificación estableciendo un consenso entre los agentes educativos y deportivos que instituya un modelo formativo de actividad física que permita la máxima utilización de los espacios deportivos. De esta manera, se fomentará la promoción, difusión y calidad de la oferta.

Por otro lado, el papel de clubs, asociaciones y entidades vinculados al deporte resulta, también, determinante para la cohesión de una ciudad, en la medida en que actúan como agentes dinámicos en el fomento de la participación de sus asociados en la vida ciudadana a través de la práctica deportiva. Es destacable la forma en que esta práctica incide en el día a día de una gran parte de la población de un municipio, así como en la conexión e integración entre sus habitantes.

Por esa razón, pensamos que debe prestarse especial atención a aquellas entidades y clubs de distrito en relación al papel que puedan interpretar como ejes fundamentales de la estructura deportiva de la ciudad, respetando la diversidad de sus modelos de gestión y de actividad deportiva que desarrollen.

En el nivel más inmediato por lo que se refiere al contacto con toda la ciudadanía, encontramos la planificación y el diseño de los espacios públicos urbanos. En ellos, por supuesto, la actividad deportiva es fundamental, ya que forma parte de sus usos más frecuentes y demandados.

Poner en valor la práctica deportiva en los espacios abiertos del municipio es una excelente forma de promover la actividad física en toda la población en general y muy especialmente en aquellos colectivos que no gozan de facilidades para acceder a ella. El uso de los espacios públicos para la práctica del deporte los convierte en lugares de encuentro y convivencia, lo que incide de forma positiva en la calidad de vida de los ciudadanos.

Si aumentamos la escala, nos encontramos con los grandes acontecimientos deportivos, que se han convertido en un factor de primer orden para la proyección exterior de una ciudad y que, además, son importantes generadores de actividad turística. En efecto, la globalización ha impulsado el deporte y sus eventos, y ha acrecentado el interés de la opinión pública por el atractivo de los mismos. Por esa razón, actualmente, las ciudades diseñan estrategias para potenciar sus singularidades más destacadas en aras a definirse como sedes de acontecimientos relacionados con el deporte.

La relevancia de una ciudad en los circuitos internacionales está supeditada a su capacidad para mantener su presencia en los entornos internacionales especializados, deportivamente hablando. Por eso, la organización de eventos es uno de los puntales para favorecer el posicionamiento del municipio en el contexto global, tanto por la cantidad de público asistente como por la propia práctica del deporte. En efecto, ambos factores son





importantes generadores de ocupación turística, de manera que toda actividad asociada al deporte actúa de forma muy apreciable para el conjunto de la ciudad.

Sin embargo, para lograr entrar en este círculo virtuoso, la ciudad debe implicarse en la construcción de equipamientos e infraestructuras deportivas de máximo nivel, fortaleciendo sus estructuras organizativas. Además, es de suma importancia invertir en elevar hasta la excelencia la capacidad de sus entidades y actores deportivos para competir a nivel internacional, puesto que esto será, también, determinante para la proyección externa de la misma.

Por lo que se refiere a una perspectiva económica más amplia, las actividades asociadas al deporte pueden tener, actualmente, un impacto muy importante en el conjunto de las finanzas de un municipio y presentan un gran potencial de crecimiento en sectores como la producción, distribución y comercialización de material deportivo; los medios de comunicación; la medicina deportiva; y, por supuesto, el diseño, construcción y gestión de instalaciones deportivas.

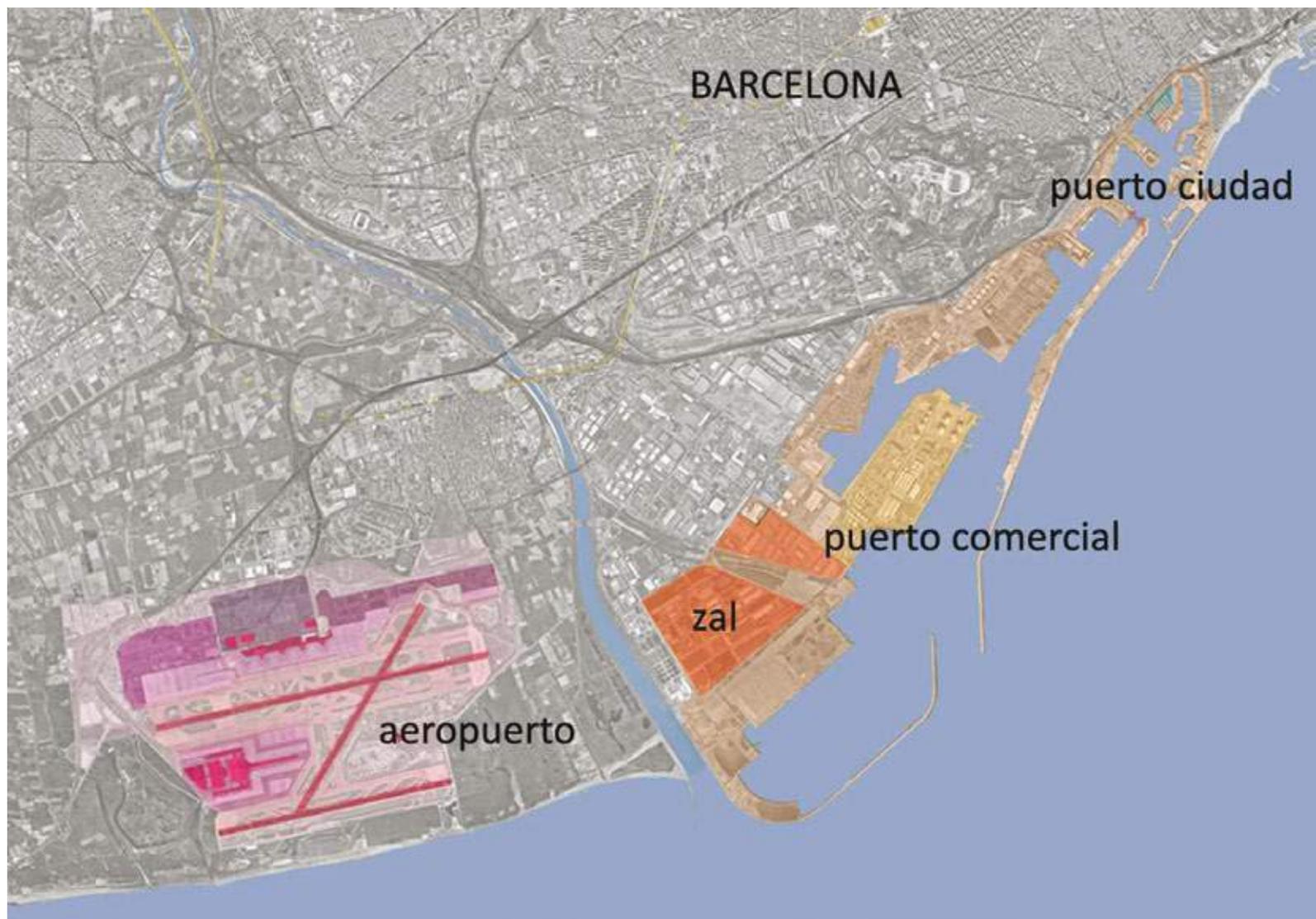
Todos estos sectores actúan como motores de la economía y una ciudad preparada para albergarlos constituye una base excelente para atraer inversiones, empresas y organismos ligados al deporte. En este punto, también, cabe destacar la importancia de la actividad física y el deporte dentro del marco del conocimiento y la investigación, pues son campos relevantes que espolean el avance científico y el desarrollo tecnológico. Así, y en términos generales, es notable el incremento a escala mundial de los lugares de trabajo relacionados con el deporte, de manera que puede considerarse que es una nueva fuente de ocupación, sobre todo para la gente joven.

Simultáneamente, también hay que hablar de los grandes cambios producidos en relación a los medios de comunicación, y que han tenido trascendentes repercusiones en el deporte: la aparición de nuevas posibilidades técnicas de emisión y los nuevos canales de televisión han hecho aumentar considerablemente la oferta de contenidos deportivos. Esto ha beneficiado directamente al deporte, que ha visto como crecían sus recursos procedentes de la difusión televisada de sus eventos, pero también se ha visto incrementado el número de profesionales dedicados, por ejemplo, al periodismo deportivo.

En suma, la potenciación del I+D en el deporte, la atracción de grandes patrocinadores deportivos y el establecimiento de una estrecha colaboración entre las universidades y las empresas que trabajan en el sector deportivo, son claras aportaciones que el deporte puede ofrecer para fortalecer la salud económica de una ciudad.

Hasta aquí, en definitiva, hemos dado cuenta de la relevancia que adquiere el deporte en el proceso de transformación de un municipio, y también hemos desglosado las diferentes estrategias para convertirlo en un actor de equilibrio y cohesión social, así como en un agente potenciador de la proyección y generador de riqueza de una ciudad.





LA REPERCUSIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN LA EVOLUCIÓN TURÍSTICA DE BARCELONA

JORDI CANDELA

Director de Aeropuertos Públicos de Cataluña

Los aeropuertos siempre se sitúan en un lugar preferente en cualquiera de nuestros viajes. Es el marco de la fotografía familiar antes de partir de viaje o en la llegada a destino, acoge en su plataforma el avión que nos va a transportar, permite hacer los últimos deberes pendientes del viaje en su zona de compras... una infraestructura extraordinariamente visible en relación al tiempo que pasamos en ella.

Barcelona, con más de 7,4 millones de turistas anuales, es la cuarta ciudad europea más visitada, por detrás de Londres, París y Roma. Oscilando entre la posición 5ª y 6ª como mejor ciudad europea para vivir, acoge también la primera puerta de cruceros de Europa y principal punto de acceso de cruceros del Mediterráneo, con 2,5 millones de cruceristas registrados en 2012.

Principal puerta de entrada de los flujos de tráfico internacional de un territorio, el aeropuerto es una infraestructura clave por el desarrollo económico y turístico de un territorio.

El éxito de Barcelona como uno de los principales centros turísticos mundiales también es debido a un aeropuerto. Con más de 35 millones de pasajeros en el año 2012, se trata del noveno aeropuerto de Europa.

No significa este hecho que dotar de más infraestructura necesariamente debe tener un efecto sobre la demanda, sino que una apuesta de un territorio para su proyección internacional debe contar con un aeropuerto acorde a sus planes de desarrollo: el aeropuerto deviene condición necesaria para el desarrollo de un territorio y de su economía.

HISTORIA

Ubicado a 12 km al suroeste del centro de Barcelona y en posición adyacente al Puerto y a la principal zona logística del área metropolitana, tiene sus orígenes en los años 20, con el establecimiento del primer enlace comercial de pasajeros entre Barcelona y Madrid en el año 1927. Entre los años 40 y 70, el aeropuerto se desarrolla tanto a nivel de campo de vuelos como de terminal: en 1963 se rebasa el millón de pasajeros anuales mientras que en 1977 se llega a los 5 millones anuales.

Después de un período de estancamiento de tráfico en los años 80, el aeropuerto se amplía coincidiendo con la celebración de los Juegos Olímpicos, que conlleva la construcción de dos nuevas terminales y la remodelación de la terminal existente. El aeropuerto supera los diez millones de pasajeros en 1992.

El aeropuerto y el puerto de Barcelona son dos de las principales infraestructuras nodales de conexión metropolitana que consolidan una clara dimensión nacional e internacional. Tienen una importancia capital en el transporte de pasajeros y mercancías y, conjuntamente con las áreas logísticas y de actividad económica que se desarrollan a su alrededor, definen uno de los ámbitos de mayor potencial económico de la ciudad y del país.

Desde el año postolímpico hasta el 2000 los crecimientos son sostenidos y un ritmo en torno del 10% anual, pasando de 10 a 20 millones de pasajeros anuales entre el 1993 y el 2000.

La última gran remodelación del aeropuerto se inicia en 2003, e incluye una nueva pista y una nueva terminal. El aeropuerto podrá doblar su capacidad para hacer frente a la demanda prevista, así como tener las características operativas que permitan que pueda realizar la función de hub o conector de vuelos internacionales.

LOS ATRACTIVOS DE UN AEROPUERTO

Un aeropuerto es una infraestructura al servicio de múltiples clientes. El territorio en el que se encuentra ubicado, tanto como receptor de actividad económica como de impacto ambiental; las aerolíneas que operan en sus instalaciones; personas que viajan, acompañan, trabajan, etc. en sus instalaciones; empresas que desarrollan su actividad... son clientes que convergen en esta infraestructura y con necesidades muy diferentes.

Una operación correcta y eficiente es un deber: seguridad, rapidez, flexibilidad, vocación comercial son atributos propios de la gestión que harán que el nivel de servicios del aeropuerto sea el adecuado.

Sin embargo, un aeropuerto es mucho más que la gestión de operaciones, el diálogo con el territorio al que sirve deviene una cuestión fundamental e incluye muchos conceptos que van más allá de la infraestructura aeroportuaria.

La minimización del impacto ambiental de las operaciones sobre el territorio, una accesibilidad adecuada tanto en transporte privado como en transporte público colectivo, una planificación urbanística del territorio que aproveche las sinergias de la presencia de una infraestructura tan relevante en el territorio, estrategias para generar ocupación en la comunidad... son algunos de los elementos que mejorarán la contribución del aeropuerto al desarrollo de la economía regional.

EL PLAN BARCELONA

El Plan Barcelona constituye la última gran remodelación del aeropuerto. Aprobado en 1999 y con inicio de construcción en 2003, incluye la construcción de una nueva pista, una nueva terminal, la urbanización de 150 Ha y la mejora de la accesibilidad del aeropuerto. Con una inversión cifrada en 3.200 millones de euros, la capacidad del aeropuerto se dobla.

Aparte de las grandes cifras del aeropuerto, lo más relevante del Plan Barcelona es su original concepción para lograr un proyecto ajustado al máximo a las necesidades del



territorio: la red de Aeropuertos españoles es titularidad, salvo en alguna escasa excepción, del ente Estatal Aena, responsable de la gestión aeroportuaria y de la navegación aérea.

En el Plan Barcelona, aparte del compromiso inversor, el gestor aeroportuario dimensiona en equipo de trabajo específico para desarrollar el proyecto, basado en Barcelona, y con recursos locales que tengan una mayor sensibilidad a las necesidades del aeropuerto. Una gestión próxima y específica de un proyecto de estas magnitudes garantiza una solución ajustada, tanto a las necesidades operativas de la infraestructura como a las sensibilidades e inquietudes territoriales.

EL MERCADO

El desarrollo del sector de las compañías aéreas punto a punto, también conocidas como aerolíneas de bajo coste, consolidan Barcelona como un centro turístico mundial y han requerido un fuerte incremento de capacidad en las instalaciones aeroportuarias.

El patrón de viaje ha cambiado: estancias cortas, viajes más frecuentes, concentrar unos días de trabajo a miles de kilómetros de distancia del hogar: la movilidad en el continente europeo se consolida en el modo aéreo y viajar en avión se socializa: viajar se convierte en una “commodity”, donde la variable precio es fundamental.

La red actual de destinos directos del aeropuerto de Barcelona muestra una conexión directa exhaustiva en el continente europeo, con más de 150 conexiones directas.

RETOS

La consolidación del aeropuerto como un centro de conexiones a nivel mundial es el reto pendiente del aeropuerto, ya que los aproximadamente 30 destinos intercontinentales actuales parece un registro mejorable comparando el mix de tráfico de Barcelona con aeropuertos equiparables.

La infraestructura está disponible. El mercado apunta a un desarrollo segmentado en procesos en paralelo: por un lado la consolidación en torno a las tres grandes alianzas de aerolíneas (Oneworld, Star Alliance y Sky Team) y en consecuencia alrededor de unos pocos hubs mundiales, mientras que también se prevé la expansión de los destinos punto a punto a nivel mundial, marco en el cual Barcelona seguirá estando en una posición privilegiada.

Una red de cobertura mundial punto a punto tendrá efectos innegables directos sobre el turismo, que facilitará las condiciones para la consolidación de otras actividades económicas de, si cabe, mayor valor añadido: atracción de inversión extranjera generando, establecimiento de empresas y profesionales cualificados, generación de empleo... Barcelona será más internacional en la medida que su aeropuerto lo consiga.





LA IMPORTANCIA DE LA INGENIERÍA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

CARLOS GARCÍA ACÓN

Director General de Esteyco

Cuántas veces he viajado a Colombia —y se acercan ya a las dos decenas en los últimos tres años—, siempre he vuelto estimulado y lleno de ilusión, ideas y proyectos. El momento de oportunidad que vive el país, el déficit en infraestructuras, las ideas y las ganas de hacer de todos los profesionales con los que he coincidido, hacen que se alineen todas las condiciones para una gran transformación del país.

Supongo que será muy similar al ambiente que se vivía en España en los ochenta, con una sociedad con ganas de salir de una hibernación de 40 años, con una Europa que nos abría las puertas y nos facilitaba recursos para modernizarnos y “europeizarnos”, y con acontecimientos como los Juegos Olímpicos de Barcelona y la Exposición Universal de Sevilla que servían de motor y catalizador de todos los proyectos y planes ideados por los profesionales españoles, que imagino se encontraban en una situación similar a la actual de nuestros colegas colombianos.

Durante los últimos 15 años he tenido el privilegio de participar desde la ingeniería en grandes proyectos en Barcelona. Proyectos que daban continuidad a la transformación iniciada a raíz de los JJOO. He sido testigo de cómo la ciudad no se conformó con lo conseguido entonces y siguió persiguiendo un modelo, su modelo. Continuó con la recuperación del litoral iniciada en el 92, llevando la principal arteria que cruza la ciudad, la Avenida Diagonal, hasta el mar, recuperando las playas e integrando las grandes instalaciones industriales urbanas (incineradora, central térmica y depuradora) en el proyecto del Fórum de las Culturas. Transformó tejidos industriales que habían alcanzado su “obsolescencia funcional”, apostando por la economía del conocimiento, como en el barrio tecnológico del 22@. Buscó equilibrios entre la ciudad y el puerto, aceptando su necesario crecimiento para incrementar su competitividad, revisando y coordinando su accesibilidad. En definitiva, aprovechó, una vez más, sus oportunidades para seguir haciendo ciudad.

CARÁCTERÍSTICAS Y SIMILITUDES ENTRE CARTAGENA Y BARCELONA

En abril de 2013 tuve la oportunidad de participar en un Foro organizado por la revista Semana en Cartagena de Indias, en el que se cuestionaba hacia dónde iba Cartagena desde múltiples puntos de vista. Se planteaban preguntas sobre cómo afrontar los desafíos de la relación puerto-ciudad, la logística, la conectividad, el turismo, la industria y la educación. Y se me brindó la oportunidad de explicar, a través de nuestros proyectos, cómo lo hizo Barcelona. Era mi tercera visita a Cartagena y, en todas ellas, no he podido evitar comparar y encontrar ciertas similitudes entre la Barcelona pre-olímpica y la Cartagena

Planos-esquema del litoral de Barcelona y de Cartagena de Indias.

(pág. siguiente)

Accesos al Puerto de Barcelona.

Transformación de la plaza de las Glorias, 2004-2018.

actual: ciudades hermosas, con una ubicación geográfica privilegiada y de muchísima riqueza histórica, con una vocación clara hacia el turismo. Con un centro histórico bien conservado a la espera de un mejor conocimiento internacional. Ciudades a la espera de acontecimientos decisivos que el despegue económico del país podía propiciar. Ciudades “no-capitales”, obligadas a reinventarse para conseguir visibilidad internacional y estar en los circuitos económicos, de congresos, turísticos y culturales a escala mundial.

Pero también son ciudades industriales, en las que el puerto está físicamente dentro de la urbe, con sus consiguientes inconvenientes y desventajas. Con importantes zonas francas, insertadas en el tejido urbano, que ocupan una parte importante de centralidad en la ciudad y, por tanto, con retos importantes en logística, conectividad e integración.

Este equilibrio entre turismo e industria, entre la ciudad y puerto, tan bien resuelto hasta la fecha en el caso de Barcelona, también podía ser foco para compartir experiencias y aprendizajes.

Pero por encima de todas estas coincidencias, desde que empezamos a sumergirnos en Cartagena identificamos una característica que nos atrajo especialmente: su estrecha relación con el mar. Ese gran perímetro de “borde de agua” que, en el caso de Barcelona, se ha erigido en espacio de máxima centralidad para la ciudad.

Con todas estas premisas, entendí que una mirada desde Barcelona hacia Cartagena sí podía tener sentido. En la Cartagena actual se dan muchas de las situaciones urbanas, económicas, demográficas y sociales asimilables al caso de Barcelona en un pasado reciente, y esas experiencias, los éxitos y los fracasos, podían aportar algo a esta visión de la realidad de Cartagena y de su futuro.

Parafraseando a Javier Rui-Wamba, las infraestructuras son “las raíces de lo construido”. Son la base en la que se cimenta el desarrollo del territorio. Y los procesos para desarrollar esas infraestructuras son clave en el éxito de las actuaciones. Y en esos procesos, la ingeniería, como eje vertebrador y catalizador de las ideas, adquiere un protagonismo relevante.

LAS INFRAESTRUCTURAS Y LA INGENIERÍA COMO CATALIZADOR DE TRANSFORMACIONES URBANAS

Un claro ejemplo de lo que suponen las infraestructuras en los procesos de transformación de las ciudades lo representa la plaza de las Glorias de Barcelona. Construida aprovechando el impulso olímpico, con un moderado presupuesto y una gran discreción, ha sido una infraestructura decisiva para provocar transformaciones urbanas de gran calado. Ha hecho posible la metamorfosis de un espacio urbano que era un espacio degradado, colonizado por una maraña de viaductos al servicio exclusivo de los coches, desvirtuando el plan que Ildefonso Cerdá concibió hace 150 años situando las Glorias como el centro de la ciudad en la confluencia de las principales avenidas de Barcelona, la Diagonal, la





Gran Vía y la Meridiana. En la actualidad ya tenemos en su entorno el Teatro Nacional, el Auditorio, un visitado Centro Comercial, la torre Agbar y otras dignas edificaciones. Es decir, la infraestructura ha cumplido perfectamente su función.

Pero la ciudad ha evolucionado, la Diagonal ha llegado hasta el mar y, como si fuese un río, se ha extendido en el delta del Fórum de las Culturas. Bajo ella, el Poble Nou, tejido industrial obsoleto, se ha transformado en el barrio tecnológico del 22@. La Gran Vía, la otra gran arteria que atraviesa las Glorias, se ha semi-soterrado hacia el río Besós, y ha ganado espacio en superficie para el peatón. Y ese elegante anillo viario que ordenó el territorio se ha encontrado con una ciudad que reclama ese espacio.

Hemos vivido en los últimos diez años dos equipos de gobierno distintos en el Ayuntamiento de Barcelona con un proyecto común para Glorias, rubricado en el denominado Pacto de las Glorias. En él se acordaba la deconstrucción de los viaductos, la pacificación del tránsito y la recuperación de un nuevo espacio de centralidad de casi 20Ha para los ciudadanos. Pero, aun coincidiendo en el objetivo final, la aproximación al problema era muy distinta dependiendo del enfoque: en un caso, las infraestructuras dominaban el espacio, aflorando en la superficie sobre un sub-suelo plagado de túneles y servicios y condicionando la nueva urbanización; en el otro, las infraestructuras pasan desapercibidas, desapareciendo del espacio público y atravesando el subsuelo de la ciudad bajo trenes, colectores, cables, tuberías e incluso las cimentaciones de los puentes y pérgolas actuales y anteriores, huellas de un pasado en el que las infraestructuras dominaban las Glorias. Distintos enfoques, distintas inversiones, pero un objetivo común.

Nuestro papel como ingeniería era dar respuestas a ambos planteamientos, hacer viable lo ideado, ayudar a cambiar enunciados cuando entendíamos que el problema no estaba bien planteado y dirigir las soluciones hacia la máxima eficiencia en su resolución, buscando la viabilidad técnica y económica del proyecto.



Y todo a pesar de la nostalgia de contribuir a la desaparición de una infraestructura bien concebida y ejecutada, diseñada hace ya 25 años, y que ha cumplido perfectamente con su cometido, tanto funcional como estético, pero que la evolución de la ciudad ha obligado a prejubilar antes de tiempo, aun cuando tenía todavía mucho más que dar. Curiosa analogía con tantos profesionales en éste y otros países que, estando todavía en plenitud de facultades y posiblemente cuando más pueden aportar con su experiencia, parece que han de ponerse a un lado y dejar paso a savia nueva y a “infraestructuras jóvenes” que, con su empuje, ayudan al tan deseado, que no sé si necesario, crecimiento económico.

Cartagena se enfrentará en los próximos años a retos similares al de Glorias, procesos de transformación y renovación de espacios urbanos centrales que supondrán todo un reto para la ciudad y que se deben plantear con visión de futuro. Y no cabe duda que la ingeniería debe tener un papel protagonista en dichos proyectos: el traslado de la base naval a Tierrabomba, que supone la construcción de una nueva y moderna base naval

con la máxima exigencia en términos de eficiencia y sostenibilidad, cohabitando con las comunidades que a día de hoy pueblan la isla; la urbanización de los terrenos que dejaría la actual base en una ubicación única, paso entre el casco histórico y los complejos turísticos de Boca Grande; la mejora de la conectividad con la zona industrial, la renovación del frente costero o el traslado del aeropuerto. Todos ellos proyectos apasionantes que hay que imaginar, planificar, diseñar y ejecutar.

APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES

Otro ejemplo del que se pueden extraer experiencias y aprendizajes es el caso de la transformación de grandes espacios urbanos aprovechando los momentos de oportunidad, la llegada de grandes inversiones por la celebración de acontecimientos o por el desembarco de grandes capitales, como fue el caso de la llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria a Barcelona.

En el acceso sur a la estación de Sants de Barcelona, el corredor ferroviario incluía metro, cercanías y trenes de media y larga distancia, en una playa de 8 vías de más de 30m de ancho. Esta brecha en el barrio había sido siempre motivo de protesta y actividad vecinal por la imposibilidad de relaciones entre la zona norte y la zona sur del distrito de Sants. Con la llegada del AVE y la eliminación de dos de las vías en superficie, con el consiguiente esponjamiento urbano, se inició un debate sobre cómo recuperar ese espacio degradado. La primera y lógica opción vecinal fue el soterramiento de las vías, descartado, más que por viabilidad técnica, por imposibilidad económica. Se trabajó en la explicación a las comunidades y se encontró una solución viable, tanto técnica como económicamente, con la cobertura de más de 20.000 metros cuadrados de vías para generar un paseo lineal y un espacio público superior que posibilitaba la conexión urbana entre ambos tejidos. La estrecha colaboración entre arquitectos, ingenieros y administraciones, con la participación y decisiva implicación de las asociaciones vecinales, logró sacar adelante un proyecto que la ciudad necesitaba, enterrando, en lugar de las vías, debates y posiciones que habrían imposibilitado la actuación.

Es un claro ejemplo de cómo la ingeniería y la arquitectura deben colaborar para encontrar el mejor proyecto posible a partir de un correcto análisis de los condicionantes, dando solución, en este caso, a una de las heridas en el tejido urbano más significativas de la ciudad. Con el proyecto se resolvían problemas de conectividad, cercanía edificatoria y contaminación acústica, a la vez que, con una lógica de intervención a escala metropolitana, se daba lugar al inicio de un eje verde de más de 5km en el que producirse conexiones supramunicipales entre espacios públicos de Barcelona, Hospitalet de Llobregat y Cornellà.

Como siempre que hay que enfrentarse a problemas complejos, se planteó la solución desde la sencillez: se buscó la geometría más simple para resolver un territorio enve-



Cobertura del acceso sur a la Estación de Sants, Barcelona. Foto del estado previo e infografía del proyecto.

(pág. derecha)

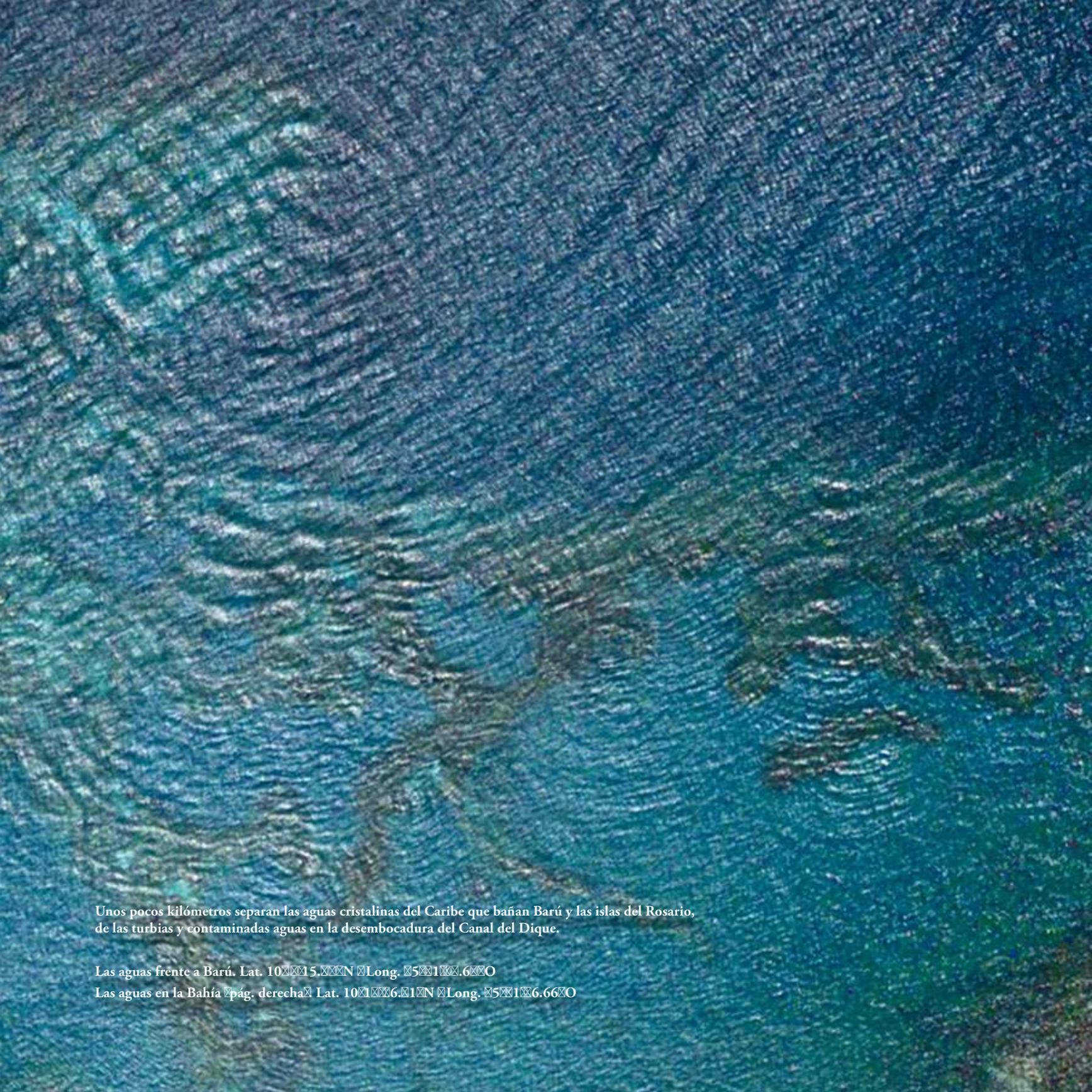
Estación de Sants, vista de la obra terminada.

sado, se independizó completamente la estructura de cobertura de los pasos oblicuos de las rieras, pensando siempre en su ejecución. La aparente simplicidad que se logró abrió la puerta para la industrialización: se concibió una obra que, aprovechando las indudables ventajas del hormigón prefabricado para la fabricación y el montaje, no renunciase a la calidad en los acabados y al tan deseable monolitismo estructural.

Así, se diseñó y concibió cada una de las partes pensando en cómo y quién las iba a construir, ya que una de las principales dificultades de esta actuación, impulsada por el Ayuntamiento de Barcelona a través de Barcelona Regional, residía en que iba a ser ejecutada por distintas administraciones, en distintas fases, y simultáneamente a la llegada del tren de Alta Velocidad a Barcelona, lo que complicaba aún más su diseño y construcción. Se emplearon prácticamente todos los procedimientos constructivos aplicables a una obra de este tipo, en función de la disponibilidad del espacio, del plazo y de los medios disponibles. En definitiva, la ingeniería y la arquitectura se unieron para lograr una obra impresionante en dimensión, complejidad y, afortunadamente, aparente sencillez.

Cuando oigo hablar en Cartagena de túneles submarinos o puentes que conectan la isla de Manga con Boca Grande o las posibles conexiones entre la isla de Tierrabomba y el continente, iniciativas de la Sociedad Portuaria, de la Armada, del Estado o de la Alcaldía, puedo reconocerme, hace más de 10 años, con un papel en blanco, miles de ideas y el reto de que no se queden solo en bocetos sino que se construyan y se conviertan en obras reales que hagan mejorar la vida de los ciudadanos. Ojalá la ingeniería tenga un papel principal en los futuros y apasionantes proyectos a los que se enfrenta Cartagena y este libro aporte su granito de arena para el gran porvenir de esta maravillosa ciudad.





Unos pocos kilómetros separan las aguas cristalinas del Caribe que bañan Barú y las islas del Rosario, de las turbias y contaminadas aguas en la desembocadura del Canal del Dique.

Las aguas frente a Barú. Lat. 10°15.00'N Long. 85°18.60'W

Las aguas en la Bahía "pág. derecha" Lat. 10°06.81'N Long. 85°18.66'W

AGRADECIMIENTOS

Andreu ESTANY SERRA

Socio y Director del departamento de Arquitectura de ESTEYCO



Arquitecto titulado por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona ETSAB-UPC, 1991 y Diplomado de postgrado en “La Gran Escala: Arquitectura de Nuevos Entornos”, 1995.

Desde el año 1991 forma parte del equipo multidisciplinar de ESTEYCO, proyectando y dirigiendo obras de urbanismo, arquitectura e ingeniería civil. Colegiado en el Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya y de Madrid y arquitecto habilitado por el Consejo Profesional Nacional de Arquitectura de Colombia.

Participa regularmente como ponente en congresos y seminarios de urbanismo, integración de infraestructuras viarias y paisajismo: en el Master de la Gran Escala, Infraestructuras de la UPC, 2003-05; en las Jornadas técnicas sobre Integración de Grandes Infraestructuras en el Paisaje, 2008; en el V Simposio de Túneles, Asociación Técnica de la Carretera, 2010.

En su trayectoria profesional destacan la colaboración con el Institut Municipal d’Urbanisme de Barcelona proyectando y ejecutando obras relacionadas con las infraestructuras olímpicas de Barcelona ’92; proyectos de integración paisajística de infraestructuras y proyectos de urbanización: Casernes de Sant Andreu y Plaza del Fòrum en Barcelona, y Vapor Gran y Torresana en Terrassa. Ha proyectado estaciones de ferrocarril para el Adif, ETS en el País Vasco y en Canarias. Actualmente está desarrollando proyectos clave para Barcelona: la urbanización de los accesos a la Estación de Sants, la reordenación de la Plaza de las Glorias y la urbanización de la Marina del Prat Vermell, *smart city concept*.

Ha publicado los libros: “Arquitectos entre Ingenieros”, Ed. Fundación Esteyco, 2008 y “Esbozos”, dibujos y croquis de proyectos realizados en Esteyco y artículos sobre proyectos realizados en revistas técnicas, como *Ingeniería y Territorio* y *Bilbao Ría 2000*.



La FUNDACIÓN ESTEYCO desea expresar su gratitud a todas las personas, empresas y organismos que han colaborado para que esta publicación haya sido posible.

Especialmente agradecer el esfuerzo a los autores de los artículos que componen la segunda parte de este libro Cartagena, “Una Mirada al Futuro”: al capitán Alfonso Salas, a José Alfonso Gutiérrez Díaz, a Luis Fernando Arboleda, a Jean Claude Bessudo, a Miguel Ángel Bastenier, a José Alberto Carbonell, a Adolfo Romagosa, a Ramón Sagarra, a Joaquim Pujol, a Jordi Candela y a Carlos García Acón.

Queremos dar las gracias especialmente a Jaime Borda Martelo, fotógrafo y piloto de aviación, por su desinteresada colaboración en la cesión del magnífico material gráfico que describe con absoluta precisión la belleza a vista de pájaro de la ciudad y la bahía de Cartagena.

A Silvana Giaimo, directora de Relaciones Institucionales del Puerto de Cartagena, por su apoyo y consejo. A Jaime Márquez, hermano de ‘Gabo’, por el agradable e inspirador paseo por su Cartagena.

Y a todas las personas de Esteyco en España y Colombia, que de alguna manera han puesto su grano de arena para hacer realidad este libro. Especialmente a Ricardo Perlado, nuestro apoyo en Colombia, y a Ana María Fernández, arquitecta y colombiana, en Barcelona.

Andreu Estany Serra

Idea, Coordinación y Dirección de la publicación



JONATHAN BOCK RUIZ

Periodista con experiencia profesional repartida entre España y Colombia. Ha cubierto zonas de conflicto y realizado investigaciones sobre temas de orden público y político.

Ha trabajado como profesor de la Universidad del Rosario en la ciudad de Bogotá y ha dictado diversos talleres en diferentes regiones colombianas sobre el adecuado cubrimiento periodístico durante los procesos electorales, así como de buenas prácticas periodísticas. Desde el 2012 hace parte del equipo de la Fundación para la Prensa, FLIP, documentando casos de ataques contra la libertad de expresión y de prensa.



LAURA MARCH

Nace en Palma de Mallorca (Islas Baleares) en 1981. Geógrafa por la Universidad Autónoma de Barcelona y postgrado en sistemas de información geográfica. Comenzó su carrera como integrante del equipo de proyectos ferroviarios en la *Generalitat de Catalunya* en Infraestructuras Ferroviarias, años más tarde se incorporó a Esteyco donde interviene en la gestión y coordinación de numerosos proyectos ferroviarios, viarios, aeroportuarios, y portuarios, para diferentes administraciones locales, nacionales e internacionales.

Forma parte del equipo de I+D+i de Esteyco para la identificación y consolidación de proyectos asociados a la innovación.



JAVIER ORTIZ CASSIANI

Nace en la ciudad de Valledupar (Cesar). Historiador de la Universidad de Cartagena, Magister en Historia de la Universidad de los Andes y candidato a Doctor en Historia por El Colegio de México. Ha sido profesor de las universidades de Cartagena, Jorge Tadeo Lozano, Los Andes y la Santo Tomás (1999-2007). Asesor del Grupo de Patrimonio Inmaterial del Ministerio de Cultura (2008-2009) y asesor de la Alcaldía de Cartagena para la celebración del Bicentenario de la Independencia de la ciudad (2010-2011). Editor de la revista *Historia Crítica* de la Universidad de los Andes (2004-2006), curador de la exposición *Candelario Obeso: bogando en un río de letras* del Ministerio de Cultura y la Biblioteca Luis Ángel Arango (2009). Becario del Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA) (2006) y ganador de la beca de investigación Héctor Rojas Herazo del Observatorio del Caribe y el Ministerio de Cultura (2005). Es coautor de los libros *Desorden en la Plaza: historia y memoria urbana en Cartagena* y *Los 50 días que hicieron a Colombia*. Ha publicado ensayos, artículos, crónicas y reseñas en las revistas *Historia Crítica*, *Palimpsesto*, *El taller de la historia*, *Aguaita*, *Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica*, *El Malpensante*, *Semana* y *Arcadia*. Columnista del periódico *El Heraldo* de Barranquilla.



MARIO ONZAIN GUTIÉRREZ

Nace en Lalín, Pontevedra, el 14 de noviembre de 1939, estudia bachillerato en el colegio de los Jesuitas de Gijón, enganchándose a la literatura gracias al estupendo profesor de la asignatura. En el acueducto de Segovia descubre una épica diferente a la de la Odissea, y sintiéndose un poco Ulises, se traslada a Madrid para recorrer caminos y estudiar Caminos, constatando que la Escuela no es, como él creía, la isla de los Cíclopes. En 1966 debuta profesionalmente en el “Abastecimiento de Aguas al Gran Bilbao” y posteriormente, durante muchísimos años, profesa en la contrata (Ferroviaria, A.C.S., empresas menores...), también en la promoción inmobiliaria, viviendo intensamente la mística de la cuenta de resultados.

Para huir de la barbarie escribe desde siempre, pero hasta 1996 no publica su primera novela, *El paso alegre de la paz*; después vienen *La Ría de Bilbao* y algunas intromisiones más en los libros de la Fundación Esteyco. Sus otras dos novelas, de gran valía a juicio del autor, llevan por título *Un ángel más* y *La estirpe de Lilith*. Actualmente impulsa, a la orilla del Nervión y en complicidad con Javier Rui-Wamba, Esteyco Gernika.

MARUJA REDONDO GÓMEZ



Nace en Cartagena, Colombia en 1954. Arquitecta por la Universidad Autónoma del Caribe de Barranquilla, Colombia. Especialista en Ordenación del Territorio por la Universidad Politécnica de Madrid. Es Maestra y Doctora en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. Desde 1984 es profesora-investigadora en la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco. Como docente participa en la carrera de arquitectura y en investigación en el área de Arquitectura y Urbanismo Internacional en el programa de investigación “Morfogénesis y transformaciones urbanas”. De 2007-2010 fue Jefa de este colectivo de investigación. Desde octubre de 2010 desempeña el cargo de Jefa del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo de la UAM-Azcapotzalco.

Fue profesora visitante en la especialización en Urbanismo de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Cartagena, Colombia y de la Maestría en Administración del Desarrollo Urbano de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Ha participado como conferencista en numerosos seminarios y coloquios internacionales y ha publicado artículos sobre: análisis urbanístico, estructura urbana, plazas y espacio público. Es autora del libro *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística*, publicado por la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Bogotá, Colombia en el 2004.

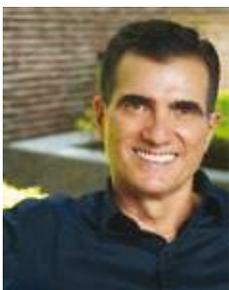
JAVIER RUI-WAMBA MARTIJA



Nace en Gernika en 1942. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Se inicia profesionalmente en el Plan Sur de Valencia y en la oficina de Freyssinet en París (1969). Funda la Sociedad de Ingeniería Esteyco en 1970, dirigiendo a un equipo pluridisciplinar, actualmente de 120 personas, con oficinas en Barcelona, Madrid, Bilbao, Bogotá, México, Chile, Argelia y presencia profesional en numerosos países. Ha realizado más de 800 proyectos y direcciones de obras, y trabajos de I+D+i.

Durante 17 años, hasta 1991, fue Profesor de Estructuras y Puentes Metálicos en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid. Profesor honorífico de la Universidad Politécnica de Cataluña. Conferenciante invitado en Argentina, Francia, Uruguay y España. Ha presidido la Asociación Española de Consultores en Ingeniería. Miembro de honor y medalla de la ATEP por la contribución al desarrollo del hormigón pretensado en España en 1987. Premio Construmat 1993. Medalla al Mérito Profesional (1992) y Medalla de Honor (2013), del Colegio Nacional de Ingenieros de Caminos. Miembro numerario de la Real Academia de Ingeniería (1997) y Correspondiente de la Real de Bellas Artes de San Fernando (2002). Miembro de los Órganos de Gobierno de Innobasque. Preside también la Fundación ESTEYCO, que creó en 1991.

ALBERTO SAMUDIO



Nace en Cartagena, Colombia en 1945. Arquitecto de la Universidad Javeriana de Bogotá Colombia, Especialista en Restauración y Ambientación de Monumentos. Instituto de Cultura Hispánica. Madrid, España. Magister en Rehabilitación del Patrimonio Construido, Instituto José Antonio Echeverría, La Habana, Cuba. Desde 1972 ha realizado más de 40 obras de Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico en el Centro Histórico de Cartagena de Indias, Santa Marta, Mompo, Barranquilla y Villa de Leyva. Ha recibido cuatro Premios Nacionales de Arquitectura, en la categoría de Restauración, la Batería del Ángel San Rafael (1998), el Teatro Heredia (2000), el Palacio de la Inquisición (2004) y el Templo y Claustro de Santo Domingo (2006), todas en Cartagena. Decano de la Facultad de Arquitectura y Director del Posgrado Especialización en Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico y Docente de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Ha participado en más de 20 Seminarios y foros internacionales como ponente. Es miembro de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, de la Academia de la Historia de Cartagena, de ICOMOS-Colombia, de la Sociedad Bolivarense de Arquitectura-Venezuela, entre otros. Tiene más de 20 publicaciones en libros y revistas nacionales. Posee varias distinciones y reconocimientos nacionales e internacionales por su trayectoria profesional vinculada a la preservación del patrimonio cultural nacional.



LA PRESENTE PUBLICACIÓN HA SIDO REALIZADA POR
LA FUNDACIÓN ESTEYCO

PUBLICACIONES DE LA FUNDACIÓN ESTEYCO

PABLO ALZOLA

LA ESTÉTICA DE LAS OBRAS PÚBLICAS /ESTETICA HERRI-LANETAN *

LUCIO DEL VALLE

MEMORIA SOBRE LA SITUACIÓN, DISPOSICIÓN Y CONSTRUCCIÓN
DE LOS PUENTES. 1844 *

EN TORNO A LEONARDO TORRES QUEVEDO Y EL TRANSBORDADOR DEL NIÁGARA *

JULIO CANO LASSO

CONVERSACIONES CON UN ARQUITECTO DEL PASADO

CARLOS FERNÁNDEZ CASADO *

JAVIER RUI-WAMBA MARTIJA

AFORISMOS ESTRUCTURALES / STRUCTURAL APHORISMS

MARIO ONZAIN

LA RÍA DE BILBAO

ANTONIO FERNÁNDEZ ALBA

ESPACIOS DE LA NORMA. LUGARES DE INVENCION. 1980-2000

JOSÉ LUIS MANZANARES

LAS PUERTAS DEL AGUA

VARIOS AUTORES

LAS GEOMETRÍAS DEL TREN / LES GEOMETRIES DEL TREN

EUGÈNE FREYSSINET. FRANK GUYON. JAVIER RUI-WAMBA Y ANTONIO F. ALBA

EUGÈNE FREYSSINET

UN INGENIERO REVOLUCIONARIO / UN INGÉNIEUR RÉVOLUTIONNAIRE

MIGUEL AGUILÓ. JAVIER MANTEROLA. MARIO ONZAIN. JAVIER RUI-WAMBA

JAVIER MANTEROLA ARMISÉN. PENSAMIENTO Y OBRA

PABLO OLALQUIAGA. ALFONSO OLALQUIAGA

EL LIBRO DE LAS CURVAS *

JOSÉ SERNA GARCÍA-CONDE

LOS PUENTES DEL TREN

FRANCISCO GALÁN SORALUCE

LA ENERGÍA DE LOS FLUÍDOS

ANDREU ESTANY I SERRA. JAVIER RUI-WAMBA. GLORIA IRIARTE. MARIO ONZAIN

ARQUITECTES ENTRE ENGINYERS / ARQUITECTOS ENTRE INGENIEROS

JAVIER MUÑOZ ÁLVAREZ. JOSEFINA GÓMEZ MENDOZA. JAVIER RUI-WAMBA MARTIJA

LA MODERNIDAD DE CERDÁ: MÁS ALLÁ DEL “ENSANCHE”

ALGUNOS APUNTES DE INGENIERÍA Y CULTURA

VARIOS AUTORES

LA INGENIERÍA DE LA BICICLETA

VARIOS AUTORES

ARQUITECTURA E INFRAESTRUCTURAS

LUIS IRASTORZA

LAS CIUDADES DEL SIGLO XXI

ENSAYO SOBRE SUS FUNDAMENTOS SOCIOECONÓMICOS, TECNOLÓGICOS, ENERGÉTICOS Y CLIMÁTICOS

FUNDACIÓN ESTEYCO

Menéndez Pidal, 17. 28036 Madrid · Tel. 91 3597878 · e-mail: fundacion@esteyco.com · web: www.fundacionesteyco.com



FUNDACION
ESTEYCO